

*Les Agences Océaniques Du Bas St-Laurent Ltée*  
*Lower St. Lawrence Ocean Agencies Ltd.*

240, rue Dalhousie  
C.P. 248, succursale B  
Québec (Québec) G1K 7A6  
Canada

E-mail: lolagbc@lola.ca

Tél.: 418-692-2850  
Fax: 418-692-2854  
Telex: 051-3712

**241** P  NP  **DM185**

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

Levis

**6211-04-004**

Quebec, le 18 janvier 2007

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Quebec (Quebec)  
G1R 6A6

**Mémoire propose au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en ce qui concerne l'examen du projet Rabaska**

---

Présentation <sup>1</sup>

Les Agences Océaniques du Bas-Saint-Laurent Ltée (Lola)

Premièrement, Messieurs les Commissaires, permettez-nous de vous présenter ce que sont Les Agences Océaniques du Bas St Laurent Limitée (LOLA). Lola qui compte maintenant un effectif de 19 employés et de 4 bureaux permanents et fut fondée en 1974 par une agence maritime de Montréal pour servir leurs clients au Port de Québec et aussi les ports du Bas Saint-Laurent. La compagnie fut achetée en 1982 par le Directeur général de l'époque, M. André Roberge, lequel est toujours Président et propriétaire de l'agence à ce jour.

Notre agence s'occupe des navires d'amateurs et/ou affréteurs dans les ports du Saint-Laurent de Sorel à Sept-Îles, ainsi qu'à Port Saguenay. Nous nous occupons des produits d'une très grande diversité. Quelques-uns de nos clients affréteurs/propriétaires de marchandises majeures comprennent des compagnies, tel que Bunge, Louis Dreyfus, Mittal, Abitibi, Norsk Hydro, Nedmag, RHI Canada, Petresa, Degussa, Arco Products, Koch Carbon, Aluminerie Alouette, Alcan, Alcoa et plusieurs autres importateurs ou exportateurs majeurs. Nos implications et représentations pour le compte d'environ 550 navires annuellement nous ont permis, au fil des ans, d'acquiescer une vaste expérience.

Nous sommes toujours à l'affût des changements réglementaires et/ou législatifs du domaine maritime par le biais de nos implications dans plusieurs associations et comités de l'industrie. Nous siégeons et travaillons d'une façon active sur les Comités mixtes Industrie/Gouvernement tel que, Immigration, Eau de l'est, Pilotage, Recouvrement des coûts de la Garde Côtière, contrôle des nettoyages des fonds de cales, et autres. Un de nos efforts principaux pour représenter les besoins de notre clientèle en général est notre implication au sein de la Fédération Maritime du Canada, l'auteur du présent mémoire siégeant d'ailleurs au conseil d'administration de cet organisme.

---

<sup>1</sup> Porte folio Lola

Notre agence s'occupe de tous genres de navires, soit passagers, vraquiers utilisés au transport de divers matériaux secs, de navires-citernes pour tous les vrac liquides (pétrole, produits chimiques, etc.) de navires cargos affectés au transport de marchandises générales et même d'explosifs en vrac et nous avons aussi le mandat de nous occuper des navires des forces navales de l'OTAN ainsi que ceux de la Garde Côtière des États-Unis.

## Mise en situation

Quelques opposants au projet Rabaska, alarmistes à outrance et dotés d'une imagination débridée, placent le terminal méthanier et les navires qui assureront son approvisionnement en filigrane ou en arrière-plan des pires scénarios apocalyptiques concernant la survenue d'actes de terrorisme. La technique qui consiste à apeurer les gens afin de les convaincre qu'un projet devrait être rejeté est depuis longtemps éprouvée. Déjà en 1967, lorsque le gouvernement canadien annonçait son intention de procéder à la construction de l'aéroport de Mirabel (même si ce projet tenait du scandale en ce qui concerne particulièrement l'expropriation sauvage dont furent victimes les fermiers de la région), la peur était utilisée comme élément de dissuasion et les opposants évoquaient la possibilité que ne se multiplient les détournements d'avions, procédé nouvellement utilisé par des groupuscules terroristes.

## Le code international ISPS : un outil pour sécuriser les navires et les ports

### Reactions aux actes du 11 septembre 2001 survenus aux USA

En réaction aux actes terroristes du 11 septembre 2001, au niveau planétaire, les gouvernements se sont dotés d'un outil qui leur permettra de réduire les occurrences et de minimiser l'ampleur des impacts et des dommages pouvant découler d'attentats terroristes. Le Code ISPS (Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires ou **International Ship and Port Facility Security Code**) (ISPS Code) a pour objectif de fournir un cadre cohérent et normalisé pour l'évaluation des risques, ce qui permet ainsi aux gouvernements de compenser l'aggravation des menaces en rendant moins vulnérables les navires et les installations portuaires.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, le Canada se conforme lui aussi au code ISPS. Ce code exige que les propriétaires/exploitants de navire qui sont concernés désignent un agent de sûreté de la compagnie (ASC), responsable de la sûreté de la compagnie et de ses navires ainsi qu'un agent de sûreté à bord des navires.

Transports Canada est l'organisme désigné aux fins de délivrer des certificats internationaux de la sûreté du navire (CISN) aux bâtiments auxquels la Convention SOLAS (International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS)) s'applique et, aussi, des certificats équivalents aux CISN aux bâtiments auxquels la Convention SOLAS ne s'applique pas. Transports Canada doit soumettre à l'Organisation maritime internationale (OMI) une liste de tous les bâtiments canadiens conformes au Code ISPS. Afin de supporter l'industrie, au Québec, l'Institut maritime du Québec a mis en place un programme de formation d'agent de sûreté de compagnie ainsi que d'agent de sûreté de navire. Ce programme de formation est d'ailleurs reconnu par Transports Canada.

## Cooperation et perspectives <sup>2</sup>

Au cours des mois de juillet et août 2006, Innovation maritime, le centre de recherche appliquée en technologies maritimes de l'Institut maritime du Québec, a participé à New York à un important exercice de sûreté maritime impliquant les différentes agences américaines concernées.

Initié par le State University of New York (SUNY) Maritime College, un partenaire d'Innovation maritime et de l'Institut maritime du Québec dans le domaine de la sûreté maritime, cet exercice avait pour nom Trojan Horse, cheval de Troie. Il consistait à mettre en scène une action terroriste à partir d'un navire passager et servait à valider les plans de sûreté et à amasser des données en vue de déterminer des standards permettant de rencontrer les exigences du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et les réglementations nationales qui en découlent. Innovation maritime est la seule organisation canadienne à avoir participé à cet exercice.

S'étendant sur quatre jours, l'exercice Trojan Horse a permis de vérifier différents aspects des plans de sûreté de l'installation portuaire du SUNY Maritime College et du navire d'entraînement le *T/S EMPIRE STATE V*. Ce dernier a également servi de plateforme de familiarisation pour les diverses agences américaines susceptibles de mener des opérations à bord de navires. Tous les participants ont pu se familiariser avec de nouvelles technologies développées pour améliorer la sûreté maritime.

Mentionnons que depuis 2004, toutes les installations portuaires et compagnies maritimes doivent se soumettre annuellement à un exercice de ce genre, mais il n'existe aucune norme définissant leur contenu et leur déroulement. Le projet Trojan Horse s'avère une première en vue de définir de telles normes. Les recommandations formulées suite à un tel exercice devraient mener à une amélioration des plans de formation afin d'améliorer les mesures de sûreté maritime.

La participation au projet Trojan Horse fait suite aux accords de partenariat conclus entre le SUNY Maritime College, l'Institut maritime du Québec et Innovation maritime et qui visent notamment à mettre sur pied un Centre nord-américain de sûreté maritime (CSM). Ce partenariat démontre également toute la pertinence d'avoir un centre couvrant l'ensemble du territoire nord-américain qui permettrait ainsi d'assurer une meilleure fluidité des échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

« En plus de son axe de recherche dans le domaine de la sûreté, le CSM pourrait très bien offrir aux compagnies maritimes des exercices de sûreté adaptés à leurs besoins et de type "cle en main" qui répondraient aux différentes réglementations en vigueur » selon Jacques Paquin, directeur général d'Innovation maritime. Un exercice comme celui du projet Trojan Horse demande plusieurs mois de préparation. Les ports, les installations portuaires et les compagnies maritimes n'ont pas toujours l'expertise, les ressources et le temps pour les préparer, les réaliser et les évaluer.

Fondé en 2001, Innovation maritime est un centre de recherche appliquée en technologies maritimes issu de la volonté de l'Institut maritime du Québec (IMQ) d'offrir des solutions technologiques aux défis rencontrés par le secteur maritime. Reconnu par le gouvernement du Québec comme Centre collégial de transfert de technologie (CCTT), il est membre du réseau Transtech. Il compte un personnel de 26 employés et a pour mission de contribuer au développement du secteur maritime, stimuler l'excellence par le biais de l'innovation et d'être le pôle d'expertise reconnu en solutions appliquées aux problématiques opérationnelles du secteur maritime. Ainsi, cet exercice s'avérera la première étape dans la mise sur pied d'un centre Nord-américain de sûreté maritime (CSM) mis de l'avant par l'Institut maritime du Québec et Innovation maritime.

---

<sup>2</sup> Site Internet Innovation Maritime

## Objectif du mémoire de Lola

Nous souhaitons donc informer les commissaires du BAPE des principaux preceptes qui guident l'application du code ISPS et exposer les mécanismes dont le Canada s'est doté (incluant les mesures auxquelles les armateurs étrangers doivent se soumettre avant d'obtenir l'autorisation de franchir nos frontières) afin de minimiser les risques d'attentats terroristes sur son territoire. Nous vous proposons aussi quelques statistiques par lesquelles il vous sera possible d'évaluer les impacts financiers (économies vs coût d'implantation des systèmes), lesquelles attestent de l'importance primordiale que les autorités accordent à l'application rigoureuse du code ISPS.

## Le code ISPS : explication sommaire

À la base, il part du principe que garantir la sûreté des navires et des installations portuaires est essentiellement une activité de gestion des risques et que pour déterminer les mesures de sûreté appropriées, il convient d'évaluer les risques dans chaque cas particulier.

Dans un premier temps, l'État a été tenu de procéder à des évaluations de la sûreté des installations portuaires. Cette évaluation comporte trois volets principaux.

- Identifier et évaluer les infrastructures et les biens qui sont essentiels pour l'installation portuaire ainsi que les zones ou les structures qui, si elles étaient endommagées, pourraient entraîner des pertes en vies humaines considérables ou porter atteinte à l'économie ou à l'environnement des installations portuaires.
- Examiner les menaces les plus probables contre ces biens et infrastructures afin d'établir des mesures de sûreté par ordre de priorité.
- Traiter la vulnérabilité de l'installation portuaire en identifiant ses points faibles en termes de sûreté physique, d'intégrité structurelle, de systèmes de protection, de procédures générales, de systèmes de communication, d'infrastructure des transports, de services collectifs et autres zones susceptibles d'être visées à l'intérieur de l'installation portuaire.

Une fois cette évaluation terminée, les services de l'État peuvent évaluer les risques avec exactitude.

Afin d'indiquer le niveau de menace perçue qui pèse sur une installation portuaire ou un navire, le gouvernement contractant établit un niveau de sûreté approprié. Les niveaux de sûreté 1, 2 et 3 correspondent respectivement à des situations de menace normale, moyenne et élevée. Le niveau de sûreté établit un lien entre le navire et l'installation portuaire, dans la mesure où il déclenche la mise en œuvre de mesures de sûreté appropriées à bord du navire et dans l'installation portuaire. Comme il est indiqué dans le préambule du Code, face à une menace accrue, la seule parade logique est de réduire la vulnérabilité et le Code offre plusieurs options à cet effet; par exemple surveiller et contrôler l'accès, surveiller les activités des personnes et les mouvements des cargaisons, mettre en place un système de communication de sûreté facilement disponible et exiger certains types de matériel en fonction du niveau de sûreté défini.

## La compagnie et le navire

Les compagnies de navigation doivent désigner un agent de sûreté de la compagnie (CSO) pour la compagnie et un agent de sûreté du navire (SSO) pour chacun de leurs navires.

Le CSO doit notamment veiller à ce que l'évaluation de la sûreté du navire soit effectuée de manière appropriée, à ce que des plans de sûreté du navire soient préparés et soumis pour approbation par l'Administration (ou en son nom) et à ce que ces plans soient ensuite appliqués à bord des différents navires.

Le plan de sûreté du navire devrait indiquer les mesures de sûreté élémentaires, opérationnelles et physiques que le navire lui-même devrait appliquer à tout moment (c'est-à-dire au niveau de sûreté 1), à moins qu'il ne doive être exploité à un niveau de sûreté supérieur.

Le plan devrait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que le navire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploité à ce niveau lorsqu'il en reçoit l'ordre.

Le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que le navire pourrait prendre pour qu'il puisse rapidement donner suite aux consignes qu'il pourrait recevoir au niveau de sûreté

## Agent de sûreté du navire – le rôle du capitaine.

Il incombe à la compagnie et à l'agent de sûreté de la compagnie de désigner l'agent de sûreté du navire. Ce choix doit être bien évidemment entériné par l'Administration de l'État du pavillon et/ou l'organisme de sûreté reconnu. Il convient de souligner que ni le libellé de la définition du SSO ni les dispositions énoncées dans le Code ISPS concernant ses responsabilités, sa formation, etc., ne visent à éviter que le capitaine, ou toute autre personne, soit désigné en tant que SSO.

Le point de savoir si le capitaine devrait être le SSO, étant donné ses nombreuses autres responsabilités, a été soulevé pour la première fois lors de la réunion du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon en mars 2004. Ce sous-comité a invité le Comité de la sécurité maritime à entériner la recommandation selon laquelle la définition du SSO devrait être examinée parallèlement à la règle XI-2/8 de la Convention SOLAS relative aux « pouvoirs discrétionnaires du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire » qui indique expressément que le capitaine a, en dernier recours, la responsabilité de la sécurité et de la sûreté. La règle XI-2/8 confirme qu'il appartient au capitaine d'exercer son jugement professionnel pour prendre des décisions nécessaires pour maintenir la sûreté du navire.

Elle énonce que le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre des décisions à cet égard.

L'expression « responsable devant le capitaine » figurant dans la définition du SSO vise à couvrir les situations, par exemple à bord des navires à passagers de grandes dimensions, dans lesquelles le SSO n'est pas le capitaine, en réaffirmant que le capitaine a la responsabilité générale de la sûreté. Il n'y a donc aucune intention implicite d'empêcher le capitaine d'assumer les tâches du SSO, car cela serait incompatible avec la règle XI-2/8 de la Convention SOLAS.

Il appartient bien sûr aux Administrations nationales de décider si elles souhaitent imposer des restrictions particulières en ce qui concerne les personnes pouvant remplir les fonctions de SSO a bord des navires battant leur pavillon. Toutefois, ces restrictions ne devraient pas pouvoir être imposées par des Administrations nationales a bord des navires ne battant pas leur pavillon par le biais de mesures de contrôle par l'État du port, étant donné que le gouvernement contractant de l'État du pavillon exerce manifestement l'autorité sur ses navires.

### L'installation portuaire

Chaque gouvernement contractant doit faire en sorte qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire soit effectuée pour chacune des installations portuaires situées sur son territoire qui fournissent des services aux navires effectuant des voyages internationaux et le port de Québec ne fait pas abstraction à cette règle pour tous les navires qui mouillent dans les eaux sous sa juridiction, ce qui sera le cas pour le terminal de Rabaska tout autant que pour celui de la pétrolière Ultramar.

Il s'agit essentiellement d'une analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation d'une installation portuaire, qui est destinée à identifier les parties qui sont les plus susceptibles d'être et/ou risquent le plus d'être la cible d'une attaque.

Le risque pour la sûreté est fonction de la menace d'une attaque, ajoutée à la vulnérabilité de la cible, et des conséquences d'une attaque.

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire permet de savoir quelles sont les installations portuaires qui doivent désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire.

Comme le plan de sûreté du navire, ce plan doit indiquer les mesures minimales de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire doit prendre à tout moment (c'est-à-dire au niveau de sûreté 1) et indiquer aussi les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 ou 3 et être exploitée à ces niveaux lorsqu'elle en reçoit l'ordre.

### Contrôle et respect des dispositions

Tous les navires qui fréquentent les eaux canadiennes doivent avoir à bord un certificat international de sûreté du navire qui indique qu'ils satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS.

Lorsqu'un navire est au port ou a l'intention d'entrer dans un port d'un gouvernement contractant, ce dernier a le droit, en vertu des dispositions de la règle XI-219, d'imposer à ce navire diverses mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Les navires peuvent être soumis à des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port, ainsi qu'à des mesures de contrôle additionnelles si le gouvernement contractant qui impose les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions a des raisons de penser que la sûreté du navire ou des installations portuaires qui ont fourni des services à ce navire a été compromise. Le Bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada pourrait donc, si un doute raisonnable l'y invitait, effectuer des inspections très rigoureuses des membres d'équipage et questionner l'armateur sur les antécédents des membres d'équipage.

Les inspecteurs pourraient alors, en vertu du pouvoir discretionnaire dont ils disposent, poser les actions qui pourraient s'avérer nécessaires à assurer la sûreté des opérations.

Ainsi, les autorités pertinentes peuvent demander des renseignements concernant le navire, sa cargaison, ses passagers et son équipage avant que le navire entre au port et dans certaines circonstances, l'entrée au port pourrait être refusée au navire,

#### Le facteur coût et quelques statistiques

Bien évidemment, les pays en voie de développement ne sont pas les seuls à devoir prendre en compte les incidences financières de l'application des nouvelles dispositions en matière de sûreté. La mise en œuvre de mesures d'une telle importance et d'une telle ampleur à un coût et, s'il est pratiquement impossible d'en évaluer exactement l'impact économique total pour l'industrie et les diverses autres parties prenantes, quelques tentatives ont été faites en ce sens.

L'année dernière, l'OCDE a publié un rapport détaillé sur les facteurs de risques et les repercussions économiques des mesures de sûreté sur les transports maritimes. Trois grandes conclusions se dégagent de ce rapport. La première est que les coûts de l'inaction sont potentiellement considérables.

Un attentat de grande envergure, bien coordonné, pourrait selon l'OCDE avoir pour résultat de bloquer le fonctionnement du système des transports maritimes tout entier pendant que les gouvernements prendraient, dans la précipitation, des mesures de sûreté pour y faire face qui pourraient être radicales, comme la fermeture totale de certains ports, et inefficaces, comme les contrôles de marchandises qui se multiplieraient et allongeraient les délais, tant dans les ports d'origine que ceux de destination. D'après ce rapport, le coût d'un tel attentat se chiffrerait vraisemblablement à des dizaines de milliards de dollars et une valeur de 58 MM \$ USD a déjà été présumée, et ce, pour les États-Unis seulement.

La seconde conclusion – qui n'est guère surprenante – est que certains coûts sont plus faciles à mesurer que d'autres, et que ceux qui peuvent être évalués avec un certain degré de précision sont nettement moins élevés que les coûts potentiels de l'inaction ou du laxisme. De manière générale, d'après le rapport, les coûts liés aux navires tendent à être relativement faciles à évaluer, car ils correspondent à des achats d'équipements spécifiques et à des coûts de main-d'œuvre qui sont connus au niveau international. L'OCDE a estimé que le coût initial pour les propriétaires de navires (flotte mondiale) s'élèverait au moins à 1,279 MM \$ USD dans un premier temps et à 730 M\$ USD annuellement et de manière récurrente par la suite. La majeure partie des coûts liés aux navires correspond aux dépenses en personnel d'encadrement et en équipements de sûreté.

Les coûts de sûreté portuaires sont extrêmement difficiles à estimer, car on ne sait pas encore quel sera l'impact des nouvelles mesures sur le recrutement de personnel supplémentaire et les coûts de main-d'œuvre varient considérablement d'un endroit à l'autre. Il est aussi très difficile d'estimer les coûts qui découleront des nouvelles procédures : toutefois, l'OCDE estime que pour ce qui est des coûts mesurables, le chiffre global obtenu, légèrement supérieur à 2 MM \$ USD, reste notablement inférieur aux coûts qui pourraient résulter d'un attentat de grande ampleur.

Enfin, si le rapport traite essentiellement des coirts, il fait aussi observer que de nombreuses nouvelles mesures presentent des avantages qui ne sont pas directement lies a la lutte contre le terrorisme : raccourcissement des delais, acceleration des temps de traitement, meilleur controle des actifs, diminution des pertes dues aux vols et rabais sur les primes d'assurance. Par exemple, le rapport estime a 22,2 MM \$ USD sur 20 ans les economies directes realisees par les importateurs americains grace a un nouveau systeme electronique de gestion des manifestes de douane, tandis que pour l'Administration americaine ces economies se chiffrent a 4,4 MM \$ USD sur la même periode.

A l'instar de l'OCDE, un certain nombre de pays ont aussi tente de quantifier les coirts et avantages financiers associes aux nouvelles mesures. Aux États-Unis, par exemple, le Commandant du Service des garde-côtes a declare que les reglementations americaines en matiere de sirrete maritime coûteraient a l'industrie nationale 7 MM \$ USD sur les dix prochaines annees. Ces reglementations s'appliqueront a une dizaine de milliers de navires americains, a 5 000 installations, a 361 ports et a 40 installations au large.

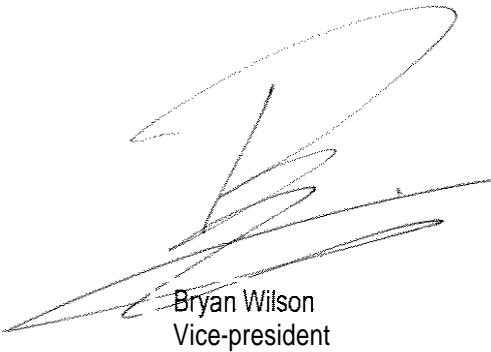
Par ailleurs, en Australie, le gouvernement a annonce qu'au cours des deux prochaines annees, 15,6 M\$ du budget federal 2003-2004 seraient consacres au renforcement de la sirrete maritime et portuaire du pays, sous forme de l'elaboration d'une loi d'habilitation, de la fourniture de conseils a l'industrie et du controle du respect du Code ISPS. Le gouvernement prévoit que les coirts de mise en oeuvre s'eleveront a 313 M\$ USD la premiere annee, le coût de fonctionnement s'elevant a 96 M\$ USD annuellement par la suite. De son cote, l'Association des armateurs australiens estime que le coût pour les navires battant le pavillon de l'Australie pourrait se situer entre 750 K\$ a 900 K\$ par navire.

## Au Canada

Pour ce qui est des investissements effectues par le gouvernement canadien pour la planification et la mise en place du code ISPS, 5 300 000 \$ ont été investis pour établir le cadre legislatif et de politique en matiere de sirrete maritime, le cadre effectif de politique de lutte contre le terrorisme et le programme de preparation operationnelle strategique et extensive. Par ailleurs, selon les renseignements tires de la revue annuelle de Transports Canada – Region de Quebec, en plus du 5,3 \$M alloué a la planification, 6,5 M\$ furent accordés a 46 projets dans le cadre du Programme de contribution sur la sùreté maritime. De plus, 750 000 \$ furent investis dans 12 installations maritimes appartenant a Transports Canada pour la formation des employes, l'achat d'equipement et l'amélioration des installations afin qu'elles répondent aux normes du code ISPS et, au Quebec seulement, cinq inspecteurs sont mandates en permanence pour faire appliquer le code ISPS et plus de 85 plans de sùreté d'installations évaluant les menaces furent approuves par les autorites. Par ailleurs, en collaboration avec la Garde còtière americaine, 107 navires étrangers entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent furent verifiés par la Sécurité maritime au cours de l'exercice 2005-2006.

## Conclusion

Il n'y a évidemment aucune mesure qui peut être mise de l'avant pour empêcher qu'un acte terroriste se produise, surtout que les auteurs de ces actes fous le font souvent au sacrifice de leur vie. Par contre, nous préférons croire que les mesures prises par les gouvernements et les sommes qui sont investies dans cette lutte au terrorisme permettront d'en réduire, voire, d'en éliminer les occurrences. De plus, considérant la faible densité démographique du Québec, la réputation que nous avons de favoriser la paix, notre ouverture au multiculturalisme, tant religieux qu'ethnique, nous croyons que ces éléments sont de nature à réduire l'appétence des terroristes concernant une attaque visant la dévastation des installations de Rabaska ou la commission d'un acte de piraterie ayant comme cible le méthanier, dont le tirant d'air est à lui seul suffisant pour dissuader un forban de tenter une aussi périlleuse ascension. Les Agences Océaniques du Bas Saint-Laurent Ltée supporte donc sans aucune crainte le projet Rabaska et s'avère convaincue que les risques que le terminal méthanier fasse éventuellement l'objet d'un attentat terroriste sont quasi inexistant, car n'oublions pas qu'un attentat est en quelque sorte un « investissement » et qu'il doit « rapporter » à ses auteurs des dividendes à la hauteur des coûts afférents à l'opération, ce qui ne serait certainement pas le cas pour le terminal méthanier de Lévis.



Bryan Wilson  
Vice-president