



Une vision d'avenir
toute naturelle

**Communiqué
Pour diffusion immédiate**

LE COMITÉ D'EXAMEN TERMPOL CONFIRME LES CONCLUSIONS DE RABASKA

Lévis, le 15 mai 2007 – Rabaska se réjouit des conclusions du rapport du comité d'examen Termpol (CET) rendu public aujourd'hui. Les spécialistes du CET, après avoir analysé dans le détail tous les aspects liés au transport maritime de Rabaska depuis plus de deux ans et demi, en arrivent à la conclusion que les méthaniers peuvent naviguer sur le fleuve Saint-Laurent de façon sécuritaire sans qu'il soit nécessaire de prendre des mesures exceptionnelles. Selon eux, la sécurité et la sûreté des méthaniers sont déjà suffisamment gérées par les mesures existantes. Leurs recommandations, concrètes et détaillées, visent à assurer et améliorer la sécurité de la navigation. Les membres du CET soulignent également que les méthaniers disposent d'un très bon historique de sécurité.

Le CET considère notamment qu'il n'est pas justifié, pour le moment, d'établir des zones de sécurité autour du navire lorsqu'il est en mouvement ou au mouillage. Le CET souligne que : « [...] le Règlement pour prévenir les abordages en mer, les systèmes existants d'organisation et de communication de trafic maritime et la zone de pilotage obligatoire sont des instruments suffisants pour assurer la sécurité de la navigation. »

Le CET confirme par ailleurs que le passage contrôlé et sécuritaire des kayaks et embarcations autres que les embarcations motorisées ou à voile sera permis sous la jetée, entre le quai et la terre, lorsqu'il n'y aura pas de méthanier à quai.

« Nous sommes très heureux que les experts du transport maritime arrivent à cette conclusion et, qu'enfin, nos affirmations sur la sécurité maritime soient confirmées par des sources indépendantes, affirme Stéphanie Trudeau, directrice des relations avec la communauté de Rabaska. Depuis le début du projet, la sécurité du terminal et des installations maritimes a toujours été au cœur de nos préoccupations. La venue de méthaniers à Lévis se fera de façon sécuritaire, à l'instar des 3 000 navires qui passent devant Québec chaque année. »

« Par ailleurs, poursuit M^{me} Trudeau, nous nous sentons confortés dans notre choix du site de Lévis, en fonction des qualités portuaires exceptionnelles qu'offrait celui-ci, comparativement aux autres sites envisagés. »

Pour l'élaboration de son rapport, le CET a procédé à un travail de recherche et de documentation sérieux, qui a inclus l'étude des normes et réglementations internationales, une formation spécialisée sur le transport maritime de GNL et une visite des ports méthaniers et navires en opération.

Le CET, présidé par Transports Canada, est composé principalement d'organismes gouvernementaux. Il compte parmi ses membres des représentants de plusieurs directions et divisions de Transports Canada, d'Environnement Canada, de Pêches et Océans ainsi que des ministères provinciaux de la Sécurité publique, des Transports et du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Recommandations du CET

Le CET fournit 76 recommandations dans son rapport, dont la plupart sont des mesures de sécurité déjà proposées par Rabaska. Voici quelques-unes de ces recommandations :

- Passage du méthanier sans rencontre ou dépassement à l'Île-aux-Coudes;
- Utilisation d'un remorqueur d'escorte pour les méthaniers en direction de Lévis à partir de Pointe d'Alliance, à l'entrée du Chenal du Nord;
- Visibilité supérieure à 5 miles nautiques et vent de moins de 35 nœuds pour autoriser le passage dans le Chenal du Nord;
- Passage à sens unique dans le Chenal du Nord;
- Opérations d'accostage et d'appareillage seulement lorsque les vents seront inférieurs à 25 nœuds et la visibilité supérieure à 1 mile nautique;
- Présence d'un remorqueur à proximité du méthanier pendant toute la durée de l'escale;
- Restriction en face du terminal de la vitesse des navires montants à 10 nœuds sur l'eau et des navires descendants à 6 nœuds;
- Interdiction du mouillage à moins de 500 m du terminal maritime;
- Dépôt d'un plan d'urgence six mois avant le début des opérations;
- Formation des intervenants (pilotes, remorqueurs...).

À propos de Rabaska

Le projet Rabaska consiste à construire au coût de 840 M\$ un terminal capable d'accueillir des navires méthaniers qui transportent à leur bord du gaz naturel liquéfié (GNL). Ce GNL sera par la suite regazéifié et desservira les marchés du Québec et de l'est de l'Ontario.

-30-

Source : Rabaska / www.rabaska.net

Pour information : Simon Poitras, directeur
HKDP Communications et affaires publiques
Téléphone : (418) 523-3352 poste 239
Cellulaire : (418) 576-3627
Courriel : spoitras@hkdp.qc.ca