



**Communiqué
Pour diffusion immédiate**

Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement
**Rabaska est un projet sécuritaire
qui aura peu d'impact sur l'environnement**

Lévis, le 26 janvier 2006 – Après plus de 50 000 heures d'ingénierie et d'études effectuées par des experts reconnus, Rabaska a déposé le 25 janvier 2006 son étude d'impact sur l'environnement au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec ainsi qu'à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

« C'est avec une grande fierté que nous déposons aux autorités ce volumineux document essentiel au processus d'approbation réglementaire, a affirmé le président et chef des opérations de Rabaska, M. Glenn Kelly. Nous sommes heureux des conclusions de cette étude. Elles confirment ce que nous avançons depuis plus d'un an et demi : Rabaska est un projet sécuritaire, qui aura peu d'impact sur l'environnement et qui apportera des retombées économiques importantes pour la région. Nous en faisons maintenant la démonstration détaillée, à l'aide de données sérieuses et objectives. »

LA POPULATION INFORMÉE

Dès demain, les citoyens de Lévis, de Beaumont et de l'Île d'Orléans commenceront à recevoir par la poste une brochure qui offre un aperçu vulgarisé des résultats de cette étude.

La version complète de l'étude d'impact sur l'environnement est disponible sur le site Internet de Rabaska au www.rabaska.net.

LES GRANDES LIGNES DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Comme pour tout projet industriel, la construction puis l'exploitation du terminal méthanier Rabaska auront des impacts, dont la plupart apparaîtront pendant la construction, puisqu'ils sont directement reliés à l'aménagement du site et à l'érection des installations.

Généralement, ces impacts seront temporaires et limités à la phase de construction. Certains autres auront cependant un caractère plus permanent, étant donné que le secteur affecté par la présence du terminal ne reviendra pas à son état original. Dans un cas comme dans l'autre, les concepteurs de Rabaska, après avoir identifié l'ensemble des impacts reliés à l'aménagement du terminal, ont optimisé la conception des installations et intégré des mesures d'atténuation pour minimiser les effets négatifs.

Voici donc les grandes lignes des conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement de Rabaska.

LES IMPACTS DE L'IMPLANTATION DU TERMINAL ET DE LA JETÉE

▪ **La qualité de vie des résidents**

Les impacts du terminal sur la qualité de vie des résidents seront limités. **Toutes les propriétés nécessaires à l'implantation du terminal sont actuellement sous option d'achat. Ces options ont été négociées de gré à gré, donc aucune expropriation n'est prévue ou nécessaire.** Pour les résidents qui craignent que leur propriété perde de leur valeur en raison de l'implantation du projet Rabaska, diverses mesures ont été prévues pour ceux se trouvant à l'intérieur d'un périmètre de 1,5 km des futures installations. Ainsi, ceux qui souhaiteraient déménager avant ou pendant les travaux de construction ou, encore, au cours des premières années suivant l'entrée en activité du terminal, seront entièrement indemnisés s'il s'avère que la valeur marchande de leur propriété a été atteinte. Si la vente est réalisée après que le projet ait obtenu toutes les autorisations nécessaires, les frais relatifs à la vente et à l'achat de leur propriété et à leur déménagement seront également remboursés. Par ailleurs, Rabaska s'est engagée à défrayer toute hausse de primes d'assurance, quoique improbable, que pourraient connaître les résidents de ce même périmètre en raison de la présence du terminal.

▪ **Les émissions du terminal**

Les activités du terminal méthanier généreront annuellement l'équivalent d'environ 146 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES), soit moins de 0,2 % des émissions du Québec. D'autre part, l'augmentation de l'utilisation du gaz naturel en raison d'un prix plus stable et plus bas déplacera d'autres hydrocarbures comme l'huile lourde et le charbon, dont la combustion produit plus de gaz à effet de serre et est plus polluante. Le gaz naturel est un combustible propre qui a de faibles émissions de GES et de contaminants atmosphériques par rapport aux autres combustibles fossiles.

Grâce au remplacement du mazout et du charbon par le gaz naturel, le bilan des émissions sera positif au niveau canadien (-317 000 tonnes) et même au niveau mondial (-220 000 tonnes). **Le terminal méthanier Rabaska contribuera donc aux efforts consentis par le Canada pour réduire les émissions de GES dans l'atmosphère et ainsi respecter les objectifs qui ont été fixés dans le cadre du protocole de Kyoto.**

En ce qui a trait aux contaminants de l'air associés aux activités de Rabaska, tels que le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), le monoxyde de carbone (CO), les particules (PM_{2,5}), l'ozone et les composés organiques toxiques, leurs émissions dans l'atmosphère seront très minimes et **leurs effets sur la santé humaine seront nuls.**

- ***Les activités maritimes***

Les quelque 60 méthaniers qui viendront chaque année accoster au quai de Rabaska s'ajouteront aux 2 500 navires commerciaux existants, n'augmentant ainsi que de 2,5 % le trafic maritime sur le fleuve. Cette circulation accrue sera efficacement gérée par les mécanismes de contrôle du trafic déjà en place. La présence du méthanier à quai, d'une durée d'environ 24 heures, n'exercera aucune contrainte sur la navigation commerciale. **Ainsi, la présence du terminal n'aura qu'un faible impact sur la navigation et la pêche commerciales et un très faible impact sur les activités récréotouristiques, telles que la navigation de plaisance.**

- ***La circulation routière***

Les nuisances liées à la circulation d'équipements lourds, qualifiées de moyennes, seront minimisées par l'aménagement d'un tunnel sous la route 132. De même, la construction d'un accès temporaire reliant l'autoroute 20 au chantier de construction réduirait sensiblement les bruits et vibrations occasionnés par la circulation des camions sur la route 132, la route Lallemand et la rue de l'Anse. Cette dernière mesure demeure toutefois sujette à l'approbation du ministère des Transports du Québec.

- ***Les activités agricoles***

Environ 85 % des 77,8 hectares de terres actuellement en culture seront remises à la disposition des agriculteurs une fois la construction achevée, ce qui réduit sensiblement l'impact du terminal à cet égard.

- ***Le bruit***

Les bruits résultant des activités des installations seront relativement limités et seront contrôlés à la source. Les mesures d'atténuation appropriées seront mises en place afin de respecter toutes les exigences gouvernementales.

- ***L'impact visuel***

Afin d'intégrer le mieux possible au milieu environnant les deux réservoirs de GNL, Rabaska a choisi d'abaisser de dix mètres la base de ces derniers. Le profilage des réservoirs a également été revu, ce qui a permis d'abaisser la hauteur de ces structures de dix mètres supplémentaires. Enfin, en plus de préserver au maximum les boisés existants qui forment un écran naturel autour des réservoirs, des talus de 12 mètres de hauteur, constitués de la terre déplacée lors de la préparation du site et reboisés de quelque 15 000 arbres, seront également aménagés sur le site.

Un autre élément significatif est certainement la décision d'enfouir les conduites cryogéniques de déchargement reliant la jetée aux réservoirs du terminal sur une distance de plus d'un kilomètre. Le reboisement partiel de l'emprise et des aménagements paysagers contribueront également à la réduction de l'impact visuel de ces lignes de transport. L'éclairage des installations fera l'objet d'un traitement architectural particulier afin d'en limiter les nuisances. Les concepteurs ont réduit la hauteur des lampadaires et prévu de diriger les réflecteurs vers le sol; l'éclairage sera minimal ou à intensité variable en s'assurant toutefois que les activités sur le site se feront toujours en toute sécurité.

LES IMPACTS DE LA CONSTRUCTION DU GAZODUC

À la suite des conclusions de l'étude d'impact, Rabaska a retenu le tracé optimal pour le passage du gazoduc. Le tracé devait prendre en compte de nombreuses contraintes, dont la volonté d'éviter dans la mesure du possible les zones de concentration de population et minimiser les traversées de cours d'eau et d'infrastructures existantes. C'est pourquoi un tracé adjacent aux emprises d'utilités publiques déjà en place a été privilégié dans la mesure du possible.

Les sources d'impact du projet de gazoduc sont pour la plupart associées aux activités de construction. Le gazoduc sera construit en territoire cultivé ou boisé. La terre arable sera précieusement conservée et remise en place une fois la conduite déposée dans la tranchée, assurant ainsi un retour rapide aux conditions initiales des terres cultivées à la suite des travaux. En milieu boisé, la coupe des arbres sera nécessaire pour faire place à l'emprise permanente qui devra par la suite demeurer dégagée. La largeur du déboisement sera réduite lorsque possible.

D'un point de vue visuel, le gazoduc étant une infrastructure linéaire enfouie, il ne crée pas une barrière subdivisant le milieu comme le font les voies ferrées, routes ou autoroutes. Il n'entraîne pas non plus d'impact visuel majeur en modifiant l'aspect du paysage comme le fait une ligne électrique de haute tension. Le tracé est surtout apparent en zone boisée où l'emprise doit demeurer dégagée.

LA SÉCURITÉ

L'analyse des risques pour le terminal

Des analyses de risques ont été menées par les experts de Det Norske Veritas (DNV) en suivant les directions des instances réglementaires, pour le terminal méthanier, le gazoduc et le volet maritime.

Les experts de DNV ont étudié 238 scénarios d'accidents pour le terminal. Une fois l'analyse des scénarios terminée, les experts combinent alors, pour chacun d'eux, la fréquence estimée et les conséquences possibles afin d'en évaluer le niveau de risque individuel. On désigne sous le vocable de « risque individuel » la probabilité de décès pour un individu se trouvant de façon permanente (24 heures par jour, 7 jours sur 7) à un certain endroit de la zone étudiée.

Basé sur les critères d'acceptabilité reconnus par les organismes de réglementation à travers le monde, le critère suivant a été appliqué par DNV au projet Rabaska:

- risque maximal acceptable pour le public, une occurrence aux 10 000 ans (ou 10^{-4} par an).

Ainsi, DNV a conclu qu'**aucune maison ni zone habitée en permanence n'est exposée à un risque inacceptable**. Seules les installations terrestres de Rabaska et une partie de la jetée, qui ne sont pas des lieux publics, se trouvent à l'intérieur de cette zone. **À l'exception de trois résidences qui se retrouvent dans une zone où le risque est évalué à une fois tous les 100 000 ans, tous les bâtiments du secteur se situent dans une zone où le risque est inférieur à une fois par million d'années.**

L'analyse des risques pour le gazoduc

L'analyse des risques, à partir de 44 scénarios, a permis de passer en revue l'ensemble des dangers, d'origine externe ou interne, naturelle ou technologique, pouvant menacer l'intégrité du gazoduc.

De cette analyse, il est permis de conclure que **la probabilité de décès pour un individu se trouvant de façon permanente sur une bande de 100 mètres autour du gazoduc, et ce, sur tout le parcours de Lévis à Saint-Nicolas, est d'une occurrence aux 10 millions d'années.**

L'analyse des risques pour le volet maritime

L'historique de l'industrie indique qu'au cours des 40 dernières années, deux échouements importants de méthaniers (El Paso Paul Kaiser, LNG Taurus) se sont produits avec des dommages au navire mais sans aucune fuite de GNL. On ne dénombre aucun déversement de GNL ou collision sérieuse impliquant des méthaniers sur plus de 40 000 transports et 100 millions de milles parcourus pendant cette période.

Les scénarios étudiés dans le cadre du projet Rabaska ont été, entre autres, l'échouement, la collision dans le fleuve ou à quai, les incendies à bord ou à proximité des navires et les défaillances d'un bras de déchargement sur la jetée.

Tout comme pour les études de risques portant sur le terminal et le gazoduc, chaque scénario d'accident a été évalué en calculant sa fréquence d'occurrence et ses conséquences potentielles. DNV a conclu que **le niveau de risque de chaque scénario est acceptable.**

Par exemple, le niveau de risque d'un accident conduisant à **un déversement suivi d'un feu causant des décès a été évalué à une occurrence aux 7 millions d'années pour une collision dans le fleuve, à une occurrence aux 9 millions d'années pour une collision à quai, et le risque d'échouement entre Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans et la jetée a une occurrence de une fois aux 77 millions d'années.**

Les méthaniers qui circuleront sur le Saint-Laurent auront à se conformer à des règles de sécurité strictes. Des règles particulières seront également définies dans le cadre du processus TERMPOL de Transports Canada et s'appliqueront au séjour de tout méthanier dans les eaux du Saint-Laurent.

Les zones d'exclusion

Une zone d'exclusion est un espace tampon établissant une distance minimale entre une installation industrielle et les lieux habités ou fréquentés par le public, tels que les résidences, hôpitaux, bâtiments scolaires et autres lieux de rassemblement.

Rappelons que Rabaska a fait le choix de se référer non seulement à la norme canadienne mais également aux normes américaine et européenne, cette dernière fixant les contours d'une zone d'exclusion en se basant sur les résultats d'une analyse des risques technologiques. La zone tampon proposée par Rabaska autour de son terminal méthanier va au-delà de la stricte application de chacune de ces normes, déjà fort contraignantes.

Ainsi, Rabaska a retenu:

- une zone d'exclusion d'un rayon de 500 mètres autour des bras de déchargement sur l'appontement lorsque le méthanier sera à quai;
- une zone d'exclusion d'un rayon de 100 mètres autour de la cuvette de rétention des installations riveraines;
- une zone d'exclusion d'un rayon de 400 mètres autour des réservoirs de GNL et des installations de procédé.

Il faut noter que le périmètre des zones d'exclusion des installations terrestres se trouvera à l'intérieur des limites de propriété prévues pour le futur terminal méthanier et qui sont sous option d'achat par Rabaska.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

L'investissement global du projet est évalué à 840 M\$. Ce montant comprend le coût de construction du terminal, 775 M\$, et celui du gazoduc, 65 M\$, qui reliera le terminal au réseau de transport existant à partir du poste de Gazoduc TQM situé à Saint-Nicolas. Les retombées économiques à moyen et long termes seront importantes à la fois pour Lévis, la région Chaudière-Appalaches et la grande région métropolitaine de Québec, mais aussi pour le Québec tout entier.

Les retombées économiques directes et indirectes au Québec, ce qu'on appelle la valeur ajoutée, ont été évaluées avec l'aide de l'Institut de la statistique du Québec. Il a été estimé que 70 % des retombées découlant de cet investissement seront générées au Canada, dont 444 M\$ au Québec, soit plus de la moitié de la valeur totale du projet. De cette somme, 234 M\$ seront versés en salaires.

Une fois en activité, le budget d'exploitation du terminal, conçu pour fonctionner en continu, s'élèvera annuellement à 46,5 M\$, auquel il faut ajouter environ 10 M\$ pour les frais maritimes, tels que les droits portuaires et les frais de pilotage, de remorquage et de lamanage.

▪ Les emplois

La construction du terminal méthanier s'échelonnera sur une période d'un peu plus de trois ans, soit de 2007 à 2010. L'activité générée par le projet devrait supporter l'équivalent de 4 995 personnes-années, dont 2 440 emplois directs et 2 555 emplois indirects auprès des divers fournisseurs.

En termes d'effectifs, le chantier à lui seul nécessitera l'équivalent de 1 580 personnes-années. Ce sont donc près de 474 travailleurs en moyenne qui seront actifs durant la construction. En période de pointe, les effectifs pourront atteindre 800 personnes sur le chantier.

Rabaska s'est engagée à privilégier l'embauche de travailleurs locaux. Prenant en compte le bassin de travailleurs de la construction dans la région de Québec, on estime que le chantier sera composé à près de 73 % d'effectifs provenant de la région, ce qui représente une masse salariale annuelle pouvant dépasser 60 M\$.

- ***Les recettes gouvernementales***

Les travaux de construction généreront d'importantes recettes pour les gouvernements, que ce soit en termes d'impôts sur le revenu des travailleurs, de taxes sur les produits et services ou encore de taxes indirectes sur le carburant. D'après les évaluations de l'Institut de la statistique du Québec, les recettes gouvernementales totales, incluant la parafiscalité (revenus provenant des cotisations d'organismes tels que RRQ, FSS, CSST et Assurance-emploi) atteindront plus de 100 M\$, soit 71 M\$ pour le gouvernement du Québec et 31 M\$ pour le gouvernement du Canada.

L'exploitation des installations apportera également des recettes, à la fois fiscales et parafiscales, dans les coffres des gouvernements du Québec et du Canada. Le total annuel serait de l'ordre de 12,1 M\$ répartis ainsi : 8,9 M\$ au gouvernement québécois et 3,2 M\$ au gouvernement fédéral. La municipalité de Lévis bénéficiera également d'importantes recettes foncières découlant de l'exploitation du terminal méthanier. Comme le montant de ces diverses taxes reste à établir, Rabaska s'est engagée à verser un minimum de 7 M\$ en taxes municipales et 1 M\$ en taxes scolaires annuellement.

- ***L'effet sur le prix du gaz naturel***

Parce que le projet Rabaska rendra disponibles de grands volumes de gaz naturel, il favorisera une baisse des prix de ce combustible au Québec. En moyenne, on estime que cette réduction sera de l'ordre de 5 %, avec un pourcentage plus élevé au cours des premières années d'exploitation du terminal alors que le gaz naturel qu'il rendra disponible devra faire sa place sur le marché. Cela viendra réduire les coûts énergétiques des consommateurs de gaz naturel et ainsi favoriser la compétitivité des entreprises qui l'utilisent. Dans une situation de marché serré, il s'agira d'un gain appréciable pour les consommateurs résidentiels, les institutions et les entreprises du Québec et de l'Ontario. Ce gain est estimé à plus de 8 milliards de dollars d'économies pour la période 2010-2025.

LE PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE DE RABASKA

Avant même d'amorcer les travaux de construction du terminal méthanier, Rabaska adoptera un plan de gestion environnementale important qui aura comme double objectif de confirmer la justesse de l'évaluation des impacts environnementaux et de minimiser, autant que possible, tout impact résultant de la construction et de l'exploitation du terminal.

Conformément aux dispositions du Plan de gestion environnementale, Rabaska s'assurera avant et pendant les travaux que tous les engagements pris par Rabaska en matière environnementale auprès des citoyens et des autorités gouvernementales sont intégralement respectés. Le Plan permettra de s'assurer que la gestion des déchets du chantier soit conforme aux principes des 4 RVE (récupération, réutilisation, réduction, recyclage, valorisation et élimination).

Une fois la construction terminée et les installations en exploitation, le Plan de gestion environnementale portera plus particulièrement sur la manipulation du GNL, sur la qualité de l'air et de l'eau tant sur le site que dans les environs immédiats du terminal, sur la bonne gestion des différents rejets, déchets et autres matières. Une attention particulière sera apportée au contrôle des émissions sonores, à l'évolution du couvert végétal et de la faune marine du ruisseau Saint-Claude, ainsi qu'à l'utilisation agricole des terrains appartenant à Rabaska. Dès la phase de construction, un plan de gestion

des plaintes et incidents sera mis en place. Enfin, sera créé un Comité de vigilance formé de représentants du milieu dont l'une des responsabilités primordiales sera de veiller au respect des engagements du promoteur en matière environnementale. Chaque année, un rapport annuel de suivi environnemental sera produit pour transmission au Comité de vigilance et aux autorités gouvernementales.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Le dépôt de l'étude d'impact de Rabaska n'est qu'une première étape d'un long et rigoureux processus d'autorisation. Cette étude a été réalisée selon les directives du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP), émises en mai 2004 ainsi que les directives finales du ministère fédéral de l'Environnement reçues en avril 2005.

L'étude sera analysée par les autorités gouvernementales du Canada et du Québec afin de juger de sa conformité avec les directives. Il y aura parallèlement une consultation publique par les autorités fédérales portant toujours sur la conformité de l'étude. Rabaska sera sollicitée par les autorités afin de fournir des informations complémentaires et de répondre à des questions.

Une fois l'étude jugée conforme aux directives, une Commission conjointe composée d'experts indépendants sera mise en place pour analyser scrupuleusement le projet. De plus, la Commission suivra les règles du BAPE afin de tenir des audiences publiques. La population pourra se faire entendre lors de ces audiences et demander à Rabaska tous les renseignements additionnels souhaités.

La Commission doit par la suite remettre son rapport aux ministres provincial et fédéral de l'Environnement, qui accorderont ou non les approbations nécessaires à la réalisation du projet. Ces approbations peuvent être assujetties à certaines conditions.

Si Rabaska obtient toutes les autorisations requises, la construction est prévue pour le début de 2007 et la mise en service en 2010.

-30-

Source : Rabaska

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