

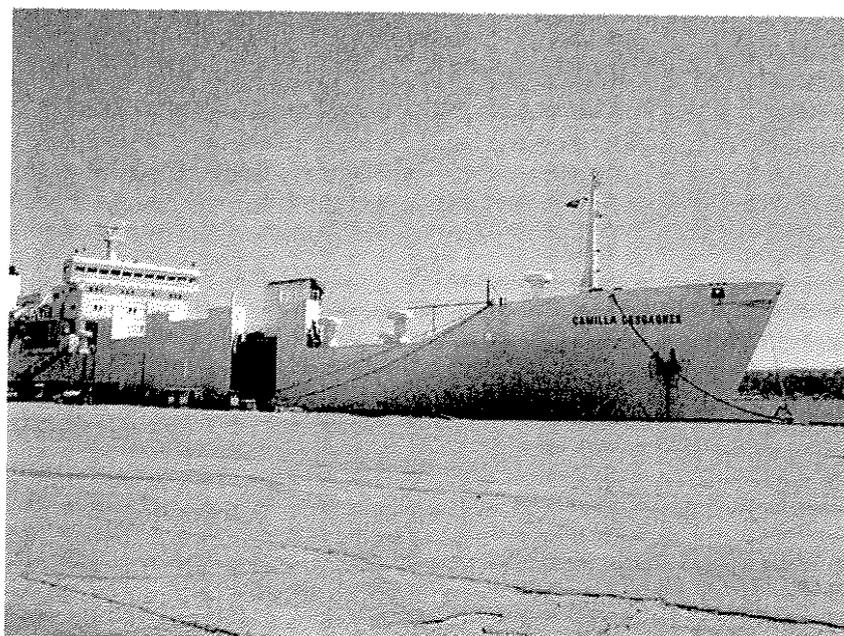
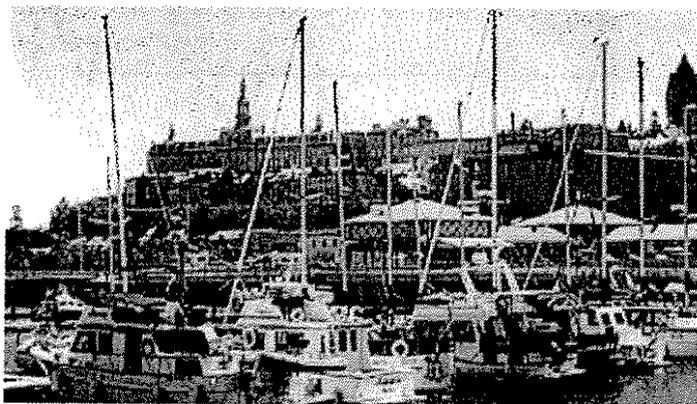
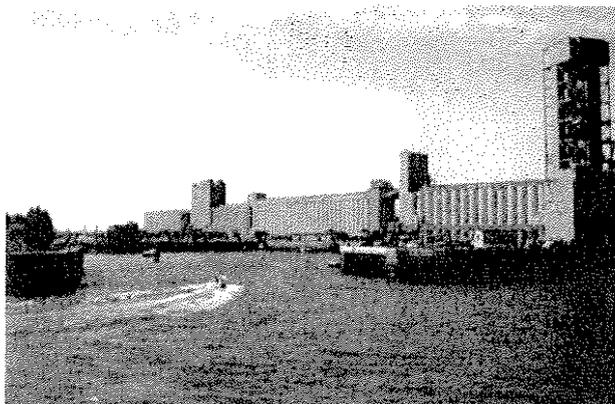
Mémoire déposé par le
Comité des Utilisateurs du Port de Québec
concernant le projet Rabaska

241 P NP **DM281**

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

Lévis

6211-04-004



Québec, le 23 janvier 2007

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

**Mémoire déposé par le
Comité des Utilisateurs du Port de Québec
concernant le projet Rabaska**

Messieurs les Commissaires,

Dans le cadre de l'implantation du terminal méthanier de Rabaska, le présent mémoire portera, entre autres, sur les particularités relatives à l'utilisation de remorqueurs automatisés, lesquels ont comme principale fonction de porter assistance à tous les navires qui ont à effectuer des manœuvres d'approche, d'accostage et d'appareillage à l'intérieur de l'aire fluviale sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec (le Port). Par ailleurs, en vertu des pratiques généralement reconnues au pays et pour améliorer la sécurité des opérations, ces services sont également rendus légèrement au-delà et au-deçà des limites géographiques (eaux navigables) qui sont précisées à l'annexe « A » des Lettres patentes du Port. La zone d'intervention excède donc les limites du Port sur une distance approximative de 10 milles nautiques en aval de même qu'en amont de celles-ci.

En plus des services de remorquage portuaire, nous traiterons aussi du trafic et de l'achalandage qui caractérisent le Port de Québec, ce qui implique que nous formulerons des commentaires à l'égard des conditions relatives aux déplacements, au franchissement du chenal maritime, aux croisements ainsi qu'aux rencontres de tous les navires qui passent devant Québec, sans égard à leur gabarit, au type de cargaison qu'ils transportent ou à leur affectation.

Nous tenterons aussi, Messieurs les Commissaires, de vous livrer les réflexions que nous croyons à propos, à l'égard des caractéristiques de ce tronçon du fleuve Saint-Laurent, tout autant que nous fournirons les précisions qui s'avèrent, nous le croyons, essentielles à l'égard de certaines des spécificités que l'on y rencontre. Ces indications pourront être factuelles et relever de la logistique ou concerner la conjoncture économique, mais elles pourront aussi tenir de la spéculation, car nous formulerons aussi certains pronostics, tenterons d'évaluer les impacts qui découleraient de bouleversements climatiques inhabituels et procéderons à un examen conjectural des perspectives d'avenir en ce qui concerne le commerce de navigation sur le système Saint-Laurent Grands Lacs.

Généralités

Un port est un périmètre foncier où se déroulent des activités commerciales de transbordement de marchandises — d'embarquement et de débarquement de passagers en certaines occurrences — et où interagissent au moins deux modes de transport — maritime et routier — parfois trois, lorsque le mode ferroviaire y est présent. En ce qui concerne le Port de Québec, l'ajout de pipe-lines pourrait bientôt constituer une alternative aux autres modes de transport. Un port comporte un ou plusieurs postes d'amarrage (quais) et au moins un terminal, mais selon l'importance de sa superficie il peut être scindé en plusieurs terminaux distincts. Un terminal est, dans la plupart des cas, assigné à l'usage exclusif d'un exploitant unique, par bail ou par une autre forme d'entente commerciale, intervenue entre l'autorité portuaire et un exploitant, habituellement un arrimeur ou un armateur. À Québec, il y a quatre terminaux désignés par les vocables Estuaire, Terminal de Beauport, Pointe-à-Carcy et Anse-aux-Foulons. Du plus, les installations de la pétrolière Ultramar sont, elles aussi, dans l'aire où le Port de Québec a juridiction.

Parmi les plus grandes villes du Monde, 85 % ont une vocation portuaire. Cette étonnante concentration démographique à proximité de l'eau peut plus facilement être comprise si l'on ajoute que plus de 95 % des marchandises qui font l'objet d'échanges commerciaux à travers le monde sont transportées par navire. Au tournant du 20^e siècle, le volume des marchandises ainsi transportées était de neuf fois supérieur à ce qu'il était en 1950. Les probabilités sont donc fortes pour que certains des biens que vous possédez, Messieurs les Commissaires, aient été transportés par ce mode, que ce soit votre automobile, votre système de son, les meubles en teck de votre patio et, probablement même, les équipements électroniques qu'utilisent le personnel de soutien du BAPE afin de permettre à la population du Québec de prendre connaissance, via votre site internet, du déroulement des travaux d'investigation et d'analyse que vous conduisez habilement concernant spécifiquement le projet proposé par le consortium Rabaska.

Constat et méthodologie

Toutes les fois que les experts de Transports Canada en matière de sécurité maritime sont impliqués dans l'examen d'une problématique afférente aux conditions de navigation qui prévalent à un endroit particulier, ils analysent soigneusement et systématiquement les caractéristiques architecturales, électriques et électroniques des équipements qui seront utilisés, mais prennent également en considération les questions environnementales, géographiques, climatiques et conjoncturelles.

Les inspecteurs de la Sécurité des navires considèrent les particularités de l'écosystème et les contraintes mitoyennes à l'aire d'utilisation des équipements dont ils doivent évaluer les performances, lesquelles sont toutefois et évidemment indissociables de celles rendues par tous les intervenants qui peuvent être concernés. Il faut tout de même convenir que ces particularités — conditions climatiques, amplitude et réversibilité des marées et des courants, densité et diversité du trafic maritime, proximité des côtes, limites relatives aux tirants d'eau et aux tirants d'air, caractéristiques des infrastructures portuaires, présence d'obstacles, de hauts-fonds ou d'écueils, température de l'eau, présence des glaces, configuration et orientation du chenal et autres facteurs environnementaux — demeurent accessoires aux assujettissements techniques qui devraient avoir préséance lorsqu'un processus d'évaluation des prestations rendues par un navire et celles complémentaires des équipements auxiliaires est amorcé.

Nous considérons donc, qu'à l'exception des conditions éoliennes de même que celles concernant le déplacement et la concentration des glaces (bien que dans une certaine mesure ces éléments soient eux aussi prévisibles), tous les autres facteurs qui peuvent influencer sur les conditions de navigation sont, à l'avance, connus et parfaitement maîtrisés par les spécialistes de la navigation fluviale qui sont impliqués dans la gestion du trafic maritime à la hauteur de Québec, lesquels portent une attention constante à la sécurité et à la sûreté des opérations sous leur responsabilité, car il s'agit du fondement même de leur réputation, forgée et maintenue grâce à la qualité constante de leurs prestations.

Par ailleurs, puisqu'en plus des assujettissements d'ordre technique relatifs aux prestations qui devraient être rendues par les exploitants qui ont recours au mode maritime, tant d'éléments peuvent être pris en considération et tant de subtilités exploitées, cela donne, malheureusement et trop souvent, ouverture à la diffusion profuse de commentaires inappropriés émanant d'irrépressibles détracteurs dont la seule indéniable expertise est de maîtriser l'art de la confusion, le dénigrement et la dénonciation. L'approximatif, les clichés et le oui-dire servent souvent de dénominateur commun à ces ligues de rabat-joie à l'appel de qui tant d'inutiles esclandres surviennent et tant de vaines manifestations sont conduites. Par conséquent, les préoccupations périphériques concernant les questions de navigation peuvent s'avérer légitimes, mais elles s'avèrent plus utiles lorsqu'elles sont formulées par des intervenants détenant une véritable expertise et qui sont également investis d'un réel pouvoir d'intercession. En effet, ce n'est que par le biais de franches négociations conduites librement entre les parties impliquées, en l'occurrence le législateur (ses représentants) et les exploitants maritimes, qu'il est possible de parvenir à bien cerner une problématique et d'arriver à la conclusion d'ententes compromissaires qui permettront que des prestations de bonne qualité soient constamment rendues.

Ainsi, malgré les représentations qui peuvent être effectuées et les griefs qui peuvent être levés par les divers intervenants concernant les dissemblances constatées à l'égard de la façon dont peuvent être conduits des dossiers similaires ailleurs au pays, il semble toutefois qu'il soit de pratique courante que le législateur adapte la réglementation aux conditions particulières de chacune des régions où elle doit être appliquée et, normal, qu'il y ait une forme de conciliation des exigences et des autorisations, ceci de façon à ce que les opérations maritimes soient effectuées de la manière la plus sécuritaire possible.

Identification des intervenants de première ligne : gestion du trafic et de l'achalandage

Le Port de Québec et ses environs présentent certes des particularités qui peuvent affecter les conditions de navigation, mais l'expertise des marins qui y effectuent des manœuvres et le recours obligatoire aux services de pilotes professionnels, spécialement formés et instruits de tous les pièges et particularités que recèle le Saint-Laurent, neutralisent pratiquement tous les inconvénients qui peuvent découler de ces spécificités.

Bien que ce nombre puisse fluctuer d'une année à l'autre, en moyenne 900 navires accostent ou appareillent annuellement au Port de Québec. Sur une base journalière, on enregistre donc un peu moins de trois mouvements de navires, lesquels sont tous prévus et planifiés par les divers organismes impliqués dans la gestion et l'organisation du trafic maritime.

Par ailleurs, en considérant une moyenne optimiste, 4 500 navires passent annuellement devant la ville fortifiée de Québec, que ce soit en direction de l'amont ou de l'aval du fleuve Saint-Laurent. Puisque les navires circulent sans interruption, la fréquence moyenne désaisonnalisée de passage devant la Capitale est de l'ordre de 12 navires par jour, soit un navire par intervalle de deux heures. Il faut toutefois préciser que le trafic est beaucoup moins dense au cours de l'hiver, car du 1^{er} décembre au 31 mars, pour le tiers de la saison, un peu plus de 900 navires saluent Québec, soit 21 % du trafic annuel.

À l'aulne des valeurs exprimées précédemment, l'achalandage des quais au Port de Québec et le débit de circulation à l'intérieur du périmètre sous sa juridiction peuvent être considérés, d'un point de vue statistique, comme étant de faible densité et ne soulèvent aucune problématique particulière, surtout si l'on considère la qualité des prestations rendues par les pilotes et les marins d'ici, assistés qu'ils sont par les systèmes automatisés et sophistiqués, aux commandes desquels s'affairent en permanence des spécialistes chevronnés, lesquels servent à optimiser et à sécuriser la gestion du trafic maritime sur l'axe Saint-Laurent Grands Lacs, l'un des plus long corridor maritime parmi les nombreux qui percent tous les continents, lequel permet aux armateurs du Monde entier d'accéder, en toute sécurité, au cœur du continent américain.

Les projections et les tendances

Certains indicateurs nous laissent croire qu'au cours de la prochaine décennie, les activités commerciales qui se déroulent au Port de Québec connaîtront une croissance hors de l'ordinaire, probablement même fulgurante. En effet, la diversification et l'augmentation de tonnage des vracs solides et liquides qui y sont transbordés, les fortes probabilités que des industries lourdes approvisionnées par navires soient érigées dans la région limitrophe de Québec, l'augmentation de la production de la Raffinerie Jean-Gaulin et le développement des activités de croisières, tout autant que la conversion progressive de Québec en port d'attache ou de destination, constituent plus que des indices, ce sont d'indéniables repères. De surcroît, il est aussi probable que les nouvelles normes édictées dans le but de renforcer la sûreté portuaire (Code ISPS) aient un effet marquant sur les activités de remorquage, d'escorte et de surveillance des plans d'eau et des aires d'accostage.

Plus que fortes sont donc les probabilités que de nouveaux trafics transitent par le Port de Québec, ce à quoi il faut ajouter les activités commerciales inédites qui découleront de pratiques novatrices commandées, entre autres, par les impératifs de protection de l'environnement. De surcroît, en vertu des problématiques de tirant d'eau et de tirant d'air résultant de l'augmentation de tonnage des navires hauturiers, il est probable que des opérations de transbordement s'avèrent nécessaires pour que les frets puissent être acheminés vers les ports sis en aval de Québec. De plus, l'abolition de certains organismes de régulation pourrait provoquer la migration de cargaisons de grains vers le Port de Québec. Finalement, la détermination récente, mais sans nul doute ferme, des gouvernements à encourager le transport maritime sur courtes distances et le « transport vert », pourront aussi inciter les chargeurs à utiliser davantage ce mode de transport, car les preuves sont maintenant faites qu'il s'avère écologiquement rentable. Bien que non exhaustive, l'énumération sous-jacente fait état des principaux éléments qui pourront être de nature à faire prospérer l'économie du Québec et faire en sorte que davantage de cargaison transite par le port éponyme.

- Transbordement du minerai de nickel et de cuivre provenant des mines exploitées sur les rives de l'Océan Arctique (Ragland, Voisy Bay et nouveaux gisements qui seront mis à jour et exploités). L'électrification de la Chine et la démocratisation de pays jadis d'allégeance communiste sont les principaux facteurs qui inciteront les minières à exploiter les immenses ressources que recèle le bouclier canadien;
- considérant l'encombrement des ports de la côte Ouest de l'Amérique (canadiens et américains), les embouteillages et la quasi-impossibilité de corriger les problèmes de fluidité du mode ferroviaire, il est fort probable que le trafic des marchandises conteneurisées en provenance de l'Asie soit aiguillonné vers les ports de l'est de l'Amérique (système Saint-Laurent Grands Lacs) via le canal de Panama, dont les titanesques travaux de réfection qui y sont actuellement conduits (élargissement et dragage) peuvent être considérés comme un signe annonciateur des nouveaux itinéraires qu'emprunteront les lignes asiatiques;
- considérant les projets d'investissements annoncés par les principaux producteurs d'aluminium qui exploitent des usines au Québec, il est fort probable qu'un entrepôt de type dôme dédié au transbordement de l'alumine soit construit sur les terminal de Beauport (les assises de cette structure sont déjà en place);
- l'ajout de nouveaux quais aux terminal de Beauport amènera une augmentation et une diversification certaine des vracs solides qui pourront y être transbordés;
- nous assisterons probablement aussi à une croissance continue en ce qui concerne le tonnage des vracs liquides manutentionnés. De plu, la transformation par admixtion ou par décantation de certains produits, générera une valeur ajoutée importante aux produits sous considération et, conséquemment, une augmentation de la demande ;
- il est plus que probable que les élévateurs à grains érigés sur le Port de Québec soient utilisés davantage aux fins de traitement et de nettoyage des grains en provenance de l'Ouest canadien, ceci à la suite de l'abolition de la Commission canadienne du blé, ce qui favorisa une certaine libéralisation de ces marchés;

- en raison du raffermissement de la réglementation en matière de pollution, il aussi est fort probable que de nouvelles pratiques soient instaurées en ce qui concerne la récupération et le traitement des eaux usées, autant celles de lest, grises et noires;
- puisqu'il est peu probable que la voie maritime du Saint-Laurent (écluses) soit éventuellement reconstruite et que le tonnage des navires hauturiers croît continuellement, le Port de Québec pourrait devenir un site de transbordement de première importance;
- l'effet combiné d'une baisse éventuelle du niveau des eaux de la voie navigable et la tendance bien ancrée des chargeurs à acheminer leurs frets en empruntant le plus long trajet qui soit par voie maritime, favoriseraient aussi les opérations de transbordement à la hauteur de Québec, ce port étant le dernier en eau profonde du système Saint-Laurent Grands Lacs;
- La réouverture du chantier maritime de Lévis est un élément non négligeable qui pourrait générer des activités maritimes additionnelles. La possibilité que ce chantier d'envergure soit utilisé aux fins de construction de nouveaux types de navire à compter de 2007 doit être considérée sérieusement. De plus, la disponibilité d'un bassin de radoub de format panamax, permet non seulement la réfection ainsi que la modernisation de navires, mais l'expertise reconnue du chantier est de nature à rassurer les armateurs qui empruntent le Saint-Laurent et auraient besoin de faire exécuter des travaux de réparation à la suite de bris ou d'avaries.

Bien qu'il ne soit pas intrinsèquement relié au commerce de navigation, un autre phénomène pourrait aussi influencer sur les activités portuaires, celles de remorquage particulièrement. En effet, si Transports Canada souhaitait éventuellement optimiser la vie utile des infrastructures dont il est propriétaire et protéger adéquatement ses investissements, il devra prescrire des méthodes d'accostage et d'appareillage qui permettront autant de réduire les heurts que d'éliminer l'affouillement dévastateur causé par les courants d'hélices.

La concentration des activités maritimes dans un port spécifique entraîne, théoriquement, des économies importantes en ce qui concerne les frais communs que les utilisateurs doivent assumer collectivement, car la facture est alors répartie entre un plus grand nombre d'intervenants. Les services de déglacage, les aides à la navigation et de signalisation, les coûts de dragage et les coûts de réfection, de construction et de renouvellement des infrastructures portuaires sont les plus significatifs. La possibilité que s'accroissent les activités maritimes qui se déroulent à l'intérieur du périmètre sous la juridiction du port de Québec est aussi de nature à inciter les chargeurs à opter pour cette destination, car les services accessoires qui y sont disponibles sont de qualité et de nature à rassurer les armateurs (services de réparations navales, d'agence maritime, d'accastillage, d'approvisionnement en vivres, carburant et lubrifiant, de cueillette des ordures, de remorquage, etc.)

À notre avis, tous les éléments sont en place afin de permettre au Port de Québec de connaître un essor constant au cours des prochaines années. Il faut toutefois constamment se rappeler que de prendre les dispositions nécessaires afin d'améliorer les performances du transport maritime et de le rendre plus sécuritaire, tout autant que d'optimiser les équipements de transbordement et d'aménager les aires de manutention d'un port impliquent généralement des investissements fort importants, lesquels doivent être impérativement consacrés afin que se réalisent des projets structurants qui génèrent aussi de nombreux emplois spécialisés bien rémunérés.

Le pas de Calais et les services de traversiers

Certains opposants au projet Rabaska prétendent que la croissance éventuelle du trafic maritime (surtout que les gouvernements encouragent maintenant le retour au cabotage) occasionnera une occlusion fluviale catastrophique et que nous nous dirigeons invariablement droit vers le chaos. Quelques comparaisons devraient suffire à invalider ces extravagantes prétentions de saturation, car il est indéniable que peuvent circuler sur le fleuve Saint-Laurent, en toute sécurité, un nombre beaucoup plus important de navires.

Le Pas de Calais, ou « *Strait of Dover* » pour les anglo-saxons, est le détroit qui marque la limite entre la Manche et la mer du Nord et sépare la Grande-Bretagne (ville de Douvres) et la France (ville de Calais). En raison de l'étroitesse du passage et de sa position privilégiée entre la mer du Nord et l'océan Atlantique, le détroit fait l'objet d'un trafic maritime intense. Environ 400 navires de commerce (navires marchands et traversiers) l'empruntent chaque jour, ce qui en fait l'une des voies maritimes les plus empruntées du monde. Le trafic maritime y est réglementé et la largeur du chenal qu'empruntent annuellement les quelques 146 000 navires qui le franchissent est inférieure à 500 mètres, comparativement aux 330 mètres à la traverse du Nord, sise à l'est de l'Île-d'Orléans. Malgré l'étroitesse du chenal et un achalandage qui est de l'ordre de 17 navires par heure, la circulation maritime y est fluide et les accidents rares. Ainsi la densité de trafic que l'on rencontre au pas de Calais est de 32 fois supérieure à celle du Saint-Laurent où, en moyenne, un navire emprunte, en l'occurrence, la traverse du Nord à toutes les 2 heures seulement. Fait également à souligner, les gouvernements des pays limitrophes au pas de Calais encouragent une utilisation accrue du mode maritime, lequel a régressé au profit du transport routier depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche. Par ailleurs, bien que de toute évidence les conditions climatiques diffèrent d'un endroit à l'autre, strictement en vertu de leur position géographique respective (latitude) le chenal du pas de Calais (50°58' N) est situé plus au nord que la traverse du Nord (46°50' N).

Des précisions s'imposent aussi quant à l'utilisation du fleuve Saint-Laurent comme voie de transit. En ce qui concerne les services rendus par la Société des traversiers du Québec (STQ), deux navires effectuent la liaison entre Québec et Lévis à l'année longue. La distance à franchir entre les deux embarcadères sur cet axe fluvial est légèrement inférieure à un mille nautique, même si l'on considère aux fins de calcul de la distance franchie l'arc de cercle que décrivent les navires au cours de leurs trajectoires. Les services sont assujettis à une grille horaire prédéterminée et les départs se font à des intervalles fluctuant entre 20 et 60 minutes selon la densité cyclique et saisonnière de l'achalandage. Depuis quelques années, il n'y a aucun service au cours de la nuit. La logistique utilisée et les conditions d'exploitation des traversiers éliminent pratiquement toute probabilité qu'un événement fortuit survienne et entrave la libre circulation maritime. Les navires de la STQ, en cumulant les traversées qui sont effectuées en haute et en basse saison, franchissent annuellement près de 24 800 fois le tronçon entre Québec et Lévis. Considérant que ce trajet scénique est effectué en dix minutes, les navires de la STQ « **encombrant** » la partie la plus étroite et la plus rigoureuse du fleuve Saint-Laurent en moyenne 12 heures par jour, et ce, sans qu'il y ait eu atteinte à l'intégrité physique d'aucun des dizaines de millions de passagers qui ont, au cours de 30 dernières années, utilisé les services des traversiers au Québec.

Les seuls embêtements ou inconvénients mineurs à survenir au cours des dernières années, furent de rarissimes pertes de maîtrise de l'un ou l'autre de ces traversiers conséquemment à une panne de moteurs ou à une trop forte poussée des glaces, ce qui fait alors dériver le bateau passeur, le plus souvent, vers l'aval. À chaque fois, ce sont les remorqueurs affectés au Port de Québec qui ont porté assistance au navire en difficulté et contribué à ramener à bon port les passagers qui étaient alors à son bord et qui, plutôt que d'être enclins à la panique, considèrent qu'ils ont la chance d'effectuer une excursion dans les glaces leur permettant d'observer à loisir le « glacial ». Pour des fins sémantiques, précisons qu'à la suite du Sommet mondial de la « nordicité », le géographe Louis-Hémond Hamelin utilisait cet autre néologisme pour décrire et désigner le phénomène de la glace flottante sur un cours d'eau douce, le vocable « nordicité » étant également de son cru.

Bien que ces éloquents statistiques soient d'elles-mêmes révélatrices et que leur seul rappel écarte toutes les thèses alarmistes qui soutiennent, à tort, que les risques découlant d'une « augmentation de la densité du trafic » s'accroîtront de manière quasi exponentielle, nous pourrions encore les enrichir. En effet, si nous ajoutons au « **bilan d'absence d'incident** » les statistiques rassurantes des services des traversiers exploités sans interruption et à l'année entre : Matane/Baie-Comeau et Gobout, entre Sorel et Tracy, entre Saint-Joseph-de-la-Rive et l'Île-aux-Coudres, celles effectuées sur le Saguenay, entre Baie-Ste-Catherine et Tadoussac et entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, nous atteindrions alors un total de 102 100 traversées effectuées annuellement, soit environ 5 104 150 occurrences au cours des 25 dernières années (l'achalandage étant, dans l'ensemble, relativement stable) sans que ne soit survenu aucun abordage, télescopage ou collision.

Il y a encore un détail géométrique qui doit être signalé. En effet, la course des traversiers ne s'effectue pas sur l'axe du chenal maritime ou longitudinalement au fleuve Saint-Laurent, mais bien transversalement ou perpendiculairement aux rives de ce dernier. Puisque les traversiers croisent ainsi à chacune des traversées qu'ils effectuent la route empruntée par les navires marchands, les probabilités qu'une collision survienne sont évidemment accrues et, malgré tout, aucun incident grave n'est jamais survenu.

Les mouvances de la mer

Les renseignements concernant les marées et leur amplitude, tout autant que ceux relatifs à la vitesse et la direction des courants sont consignés dans deux recueils, complémentaires l'un à l'autre, publiés sous l'égide de Pêches et Océans Canada. Il s'agit en l'occurrence des « Tables des marées et courants du Canada » et de « l'Atlas des courants de marées », lesquels instruisent parfaitement les navigateurs des fluctuations directionnelles des courants qui provoquent une certaine turbidité des eaux, mais qui favorisent également la prolifération du phytoplancton dont se nourrissent les cétacés qui peuplent le Saint-Laurent. Précisons par ailleurs, que les courants et les marées ne sont pas nécessairement un obstacle ou une contrainte à la navigation, puisqu'ils sont fréquemment mis à contribution pour faciliter le passage, l'accostage ou l'appareillage d'un navire.

Les navigateurs avertis synchronisent même leurs déplacements en fonction de la direction des courants afin de profiter de la poussée qu'ils engendrent. Ils exploitent également l'amplitude des marées, car le relèvement périodique du niveau de la mer leur permet de faire passer des navires dont le tirant d'eau excède en certains endroits, la profondeur du chenal. De plus et à l'inverse, ils mettent également à profit les basses marées afin de passer sous les structures qui seraient infranchissables en vertu du tirant d'air important de certains navires.

Comme nous le précisons précédemment, le système Saint-Laurent Grands Lacs, par son caractère particulier, a toujours été gréé et porte maintenant l'embryon de ressources technologiques novatrices, lesquelles sont reconnues mondialement.

Innovation maritime est situé au sein d'une concentration névralgique où sont regroupés de nombreux centres de recherche dédiés à l'étude de l'environnement marin et parmi lesquels nous retrouvons l'Institut des sciences de la mer de Rimouski (ISMER), l'Institut Maurice-Lamontagne, le Centre de recherches en biotechnologies marines, ainsi que le Centre interdisciplinaire en développement de la cartographie des océans. Innovation maritime possède des compétences incontestées en gestion des ressources maritimes et les chercheurs de cet organisme ont, entre autres, développé et mis au point le logiciel « **Optimarée** » qui permet d'ajuster le trajet des navires aux courants des marées entraînant une économie substantielle de carburant qui peut atteindre 40 %, ce qui contribuera évidemment à réduire les émanations de gaz à effet de serre (GES). En ne circulant plus à contre-courant, mais en disposant des données pour naviguer au bon moment et au bon endroit, le capitaine du navire pourra minimiser la consommation de carburant. Concrètement, le navire transmettra par Internet toutes ses caractéristiques, notamment son poids, sa vitesse et son déplacement. Les données seront subséquemment traitées et le logiciel fera les calculs dont les résultats permettront de suggérer à l'armateur d'opter pour une vitesse optimale ajustée aux courants et aux marées du fleuve. Ce projet, réalisé entre 2003 et 2005, a reçu l'appui financier de Transports Canada dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises et a bénéficié de la collaboration de différentes compagnies maritimes, de la Garde côtière canadienne ainsi que de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

Caractéristiques architecturales et navigation hivernale

Il faut reconnaître que les conditions de navigation qui prévalent au cours de l'hiver à Québec peuvent, parfois, s'avérer sévères et solliciter davantage la résistance des mécaniques de propulsion, de gouverne et la structure des navires qui opèrent dans les glaces. Toutefois, les navires sont construits en vertu de normes architecturales strictes édictées par des Sociétés de classification reconnues, normes auxquelles, en sus, peuvent s'ajouter celles prescrites par Transports Canada.

Ainsi, la fabrication d'un navire sera conditionnée par les contraintes spécifiques inhérentes à son exploitation et il sera construit de manière à ce qu'il puisse être opéré de manière sécuritaire, en vertu évidemment des conditions d'exploitation extrêmes auxquelles il pourrait faire face. Un certificat délivré par une Société de classification reconnue attestera de sa capacité à supporter des contraintes hivernales et des conditions de glaces précises. Les caractéristiques architecturales de tous les navires qui sillonnent les océans du Monde sont aussi consignées dans des registres accessibles, partout et en tout temps, par les divers organismes ou instances mandatés par les autorités gouvernementales.

Considérant qu'il y a une juste adéquation entre les normes imposées lors de la fabrication d'un navire et les conditions dans lesquelles il sera autorisé à être exploité, nous pouvons sans risque affirmer que les opérations de transport maritime au cours de l'hiver peuvent être, tout autant que les autres opérations complémentaires, effectuées de manière tout à fait sécuritaire. Si nous nous référons strictement aux statistiques en matière d'incidents maritimes, autant celles qui concernent le trafic sur le Saint-Laurent que celles compilées à l'égard des prestations des méthaniers, les présomptions d'infortune qui peuvent être échafaudées ou les pressentiments d'accidents qui peuvent être ressentis et pour lesquels les probabilités de survenue sont nettement exagérées, se confondent à des procédés alarmistes et côtoient le catastrophisme.

Initiatives et politiques internes de la raffinerie Ultramar

Tous les pétroliers affrétés par la raffinerie Ultramar peuvent théoriquement accoster au quai de Saint-Romuald de manière autonome. Cependant et sans exception, les navires qui fréquentent les installations portuaires de la pétrolière sont toujours assistés par des remorqueurs. Cette pratique ne découle toutefois pas d'un règlement ou d'une norme édictée par Transports Canada, mais résulte d'une politique interne de la raffinerie, conscients que ses dirigeants sont que le recours aux remorqueurs ajoute à la sécurité des opérations. Malgré l'attention que, sur une base strictement volontaire, la raffinerie Ultramar porte à la sécurité de ses opérations maritimes et malgré les avantages indéniables que les collectivités riveraines retirent de ces pratiques guidées par la prudence, au cours de l'hiver, elle doit pourtant assumer des frais additionnels qu'aucun autre chargeur n'est tenu de payer, ce qui peut laisser croire que certains chargeurs soient moins soucieux et attentifs envers la protection de l'environnement. Cette disparité manifeste pourrait éventuellement être à l'origine d'un contentieux relativement complexe, à un point tel où il pourrait devoir être arbitré et, sans pronostiquer de l'issue de cette médiation, il y a fort à parier que la réglementation serait alors être harmonisée aux pratiques et aux initiatives qui s'avèrent les plus prudentes, celles qui protègent le mieux l'environnement et l'intégrité des écosystèmes. Une rarissime harmonisation vers le haut qui serait, sans nul doute, souhaitable.

Conséquemment, que les remorqueurs portent assistance aux pétroliers et aux méthaniers au cours de l'été ou au cours de l'hiver, leur rôle demeure essentiellement le même et la complexité de l'opération ne s'aggrave pas d'une saison à l'autre, car il est primordial de rappeler que les remorqueurs ne se substituent jamais aux systèmes de propulsion et de gouverne des navires, ils ne font que leur porter assistance et faciliter les manœuvres d'accostage, d'appareillage, de déglacage et d'escorte.

Constatations collatérales

Pratiques d'intervention

Lorsque la compagnie Ultramar affrète des pétroliers de fort gabarit possédant un port en lourd supérieur à 100 000 tonneaux au cours de l'été et de 30 000 tonneaux au cours de l'hiver, elle requiert alors, pour toutes les manœuvres qui se déroulent au quai privé de cette pétrolière sise à St-Romuald (maintenant Lévis), les services de trois remorqueurs. Pour desservir les clients du Port de Québec, le Groupe Océan dispose de trois remorqueurs automatisés. Par ailleurs, tôt au cours de l'année 2007, cet armateur prendra livraison de deux autres remorqueurs dont les caractéristiques (puissance et capacité de lutte contre les incendies) seront similaires à celle de l'Océan K. Rusby, remorqueur ultramoderne construit par East Isle Shipyard, une filiale du Groupe Irving à Georgetown, Île-du-Prince-Édouard. Ces derniers seront dotés d'attributs électroniques et ergonomiques encore supérieurs, ces améliorations ayant été développées et conceptualisées par les bons offices d'experts du Québec, en l'occurrence la compagnie Techsol inc, qui exportent depuis peu ses produits et sa technologie aussi loin que dans les chantiers maritimes de la Chine, de la Corée, du Japon et de Singapour.

Pratiques admises et statistiques relatives à la survenue d'accidents

À l'exception des manœuvres effectuées aux installations portuaires d'Ultramar, tous les autres navires qui accostent au Port de Québec peuvent y effectuer des manœuvres sans qu'un remorqueur ne leur porte assistance. Cette pratique prévaut pour des produits chimiques, des vracs, certains produits pétroliers volatiles, de même que pour des marchandises générales. Considérant qu'un déversement accidentel de certains de ces produits pourrait occasionner des dommages à l'environnement pires que ceux occasionnés par les hydrocarbures lourds, il est plus que probable que l'Administration portuaire de Québec révisé éventuellement ses politiques concernant les manœuvres qui se déroulent le long de ses quais.

Il faut se rappeler, tous secteurs confondus, que les accidents, catastrophes et sinistres surviennent habituellement à la suite de négligences, d'erreurs, d'omissions, de distractions, de laxisme ou d'abus imputables à l'homme, dans une proportion qui excède 80 %. L'erreur humaine est là depuis toujours et, malheureusement, sera là pour toujours. Sans nous livrer à la facilité d'un raisonnement par l'absurde qui pourrait nous conduire à conclure qu'il est prudent et nécessaire de tout mécaniser, nous croyons toutefois que cette pratique mérite d'être maintenue et même accentuée. Précisons cependant que la mécanisation doit porter assistance à l'homme et faciliter ses tâches, mais non s'y substituer.

Mise à jour de la réglementation

Afin d'empêcher une pollution accidentelle par les cargaisons (hydrocarbures, produits chimiques, gaz naturel liquéfié) advenant un abordage ou un échouement, les normes de construction applicables aux navires-citernes ont graduellement été modifiées, et ce, autant au Canada qu'ailleurs dans le Monde. Ainsi, harmonisées aux normes édictées par « la Convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires » (MARPOL) et à celles prescrites par « l'Organisation maritime internationale » (IMO), Transports Canada a adopté ses propres normes, de manière à réduire les probabilités que tels événements se produisent.

Or, malgré le raffermissement de ces normes, l'étendue et la multiplication des inspections et l'amélioration de la sécurité relative au trafic maritime qui en découle, la Sécurité des navires semble demeurer inflexible dans son interprétation de la réglementation. Aucune évidence ne nous permet de croire qu'elle a modifié ses procédures et adapté ses façons de faire en fonction des amendements et rectificatifs qu'elle a, elle-même, contribué à modifier et à mettre en place. Bien que l'application de la réglementation puisse être adaptée et refondue en fonction des nouvelles caractéristiques des navires, à la même fréquence et aussi rapidement que la réglementation et les pratiques concernant les normes architecturales évoluent, le fait que Transports Canada soit relativement inflexible à l'égard de ses façons de faire constitue en quelque sorte une forme d'assurance supplémentaire, le traditionalisme de la réglementation cautionnant et avalisant ainsi le modernisme des équipements.

Par ailleurs, d'autres éléments contribuent aussi à améliorer la sécurité des activités maritimes. Plus souvent qu'autrement, ces initiatives furent d'ailleurs amorcées ou supportées par les instances gouvernementales. Les nouveaux types (de conception nouvelle) de gouvernails et d'appareils de propulsion qui améliorent la manœuvrabilité, les doubles coques et doubles fonds, les instruments de navigation informatisés, les systèmes de cartographie et de guidage électronique, leur précision, la qualité des répertoires et de l'information disponible relativement à la géographie et à la bathymétrie des zones navigables fréquentées, sans oublier les outils de diagnostics qui permettent de connaître parfaitement et en tout temps la condition mécanique de l'ensemble des composantes des navires, ont permis aux équipages des navires modernes, même restreints, d'atteindre une qualité de prestation encore inégalée, tous modes de transport confondus.

Optimisation du rôle des remorqueurs

En confinant les remorqueurs à l'intérieur d'un périmètre portuaire restreint et en limitant leurs déplacements, malgré les coûts associés à ces pratiques, la Sécurité des navires obligeait ainsi l'industrie privée à dédier des équipements à la protection des eaux navigables et à la sécurité portuaire. La manœuvrabilité exceptionnelle des remorqueurs, leur grande capacité de traction et de poussée, de même que les équipements de lutte contre les incendies dont certains sont dotés en font incontestablement les outils d'intervention les plus performants dont dispose un port en matière de sécurité.

Par contre, puisque tous les règlements sous-jacents à la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC, 2001) font actuellement l'objet d'une révision en profondeur et que ce vaste processus devrait normalement être terminé au cours de l'année 2007, cela devrait permettre un nouvel essor de l'industrie maritime, car cet exercice devenu nécessaire permettra d'éliminer de lourdes contraintes administratives qui occasionnaient des entraves opérationnelles et des surcoûts d'exploitation. Ainsi et à titre d'exemple, pour améliorer la versatilité et la fiabilité des services de remorquage rendus aux navires qui fréquentent le Saint-Laurent, Transports Canada émettra éventuellement un permis d'exploitation spécifique qui permettra aux armateurs de procéder à la permutation de leurs navires entre plusieurs ports, ce qui augmentera évidemment la mobilité et le rayon d'intervention de sa flotte.

L'automatisation et la navigation assistée, un élément de marketing prisé ailleurs dans le Monde

Les chantiers navals, particulièrement ceux qui se spécialisent dans la construction de navires de croisières, dotent maintenant tous les bâtiments d'un système d'automatisation intégral conçu pour augmenter la sécurité, ceci grâce à une commande et à une surveillance des machines assurées de façon continue et décloisonnée. De plus, ce système présente une architecture à redondance intégrale répartie qui permet d'en assurer la maintenance pendant son fonctionnement à pleine capacité, ce qui minimise les probabilités qu'une panne puisse le perturber. Sans prétendre que ces systèmes soient infaillibles, car des défaillances pourront toujours survenir, la sécurité de fonctionnement qu'ils procurent est inégalée et persistante, car à la suite de l'automatisation d'un navire, le propriétaire conclut, avec les fabricants des systèmes ou ses représentants accrédités, des ententes de prestation de formation et de soutien à la clientèle.

L'automatisation, sous toutes ses formes, améliore à ce point la sécurité et la fiabilité des navires que les lignes de croisières ont, conséquemment, sentit les avantages associés à l'automatisation et les ajoutent à la gamme d'arguments de marketing qu'ils utilisent. Conscients qu'ils sont que leur clientèle puisse s'inquiéter de la fiabilité des performances des navires sur lesquels ils embarquent, ils s'efforcent donc de la rassurer. Ces pratiques prévalent également pour les méthaniers, surtout que la quasi-totalité de la flotte mondiale de ce type de navires sera remplacée d'ici 2010. En effet, 32 armateurs, répartis sur tous les continents ont commandés plus de 115 nouveaux navires, lesquels seront construits dans les plus importants chantiers maritimes du Monde.

Ainsi, en ce qui concerne les méthaniers utilisés pour le transport du gaz naturel liquéfié (GNL), nous sommes à des lieues de l'état de vétusté de la flotte canadienne que l'épithète archaïque qualifie parfaitement et, malheureusement, depuis déjà trop longtemps. Les armateurs spécialisés dans le transport de GNL effectuent sans ménagement les efforts de modernisation de leur flotte et, en maintenant ainsi, entre eux et collectivement, un niveau de compétitivité comparable, ils évitent la distorsion des marchés qui découle inévitablement d'une lutte inégale entre navires désuets et d'autres modernes. De cette manière, ils s'assurent de rentabiliser les investissements importants qui doivent être effectués pour mettre à niveau, moderniser et rendre plus sécuritaires les navires qu'ils utilisent actuellement et qu'ils utiliseront, demain entre autres, sur le fleuve Saint-Laurent.

Conclusion et problématique de perception

Considérant que seulement 75 emplois directs seront créés, certains opposants à Rabaska prétendent que ce projet est conséquemment inutile, surtout qu'ils avancent au soutien de leur thèse bancale que le taux de chômage est actuellement à ce point bas, que la région de Québec atteint presque le plein emploi. Cette étonnante équation et cette façon de voir les choses nous laissent croire qu'ils omettent de considérer des éléments qui sont essentiels pour qu'un peuple puisse maintenir sa qualité de vie et, aussi, souhaiter maintenir une certaine forme d'évolution.

On pourrait, sans que le risque d'erreur ne soit trop grand, supposer que la pénurie de main-d'œuvre dont souffrent actuellement plusieurs entrepreneurs de la région de Québec résulte de la longue disette de projets novateurs et, en relation corollaire, de la rareté de nouveaux emplois, d'un manque de nouvelles compétences. Cette conjoncture famélique n'était certes pas de nature, au cours des dernières années, à encourager les étudiants à entreprendre des études dans des domaines n'offrant que peu de débouchés. Peut-on blâmer nos finissants d'avoir opté pour des valeurs sûres et d'avoir préféré des métiers et des professions dont l'exercice leur permettrait de percevoir des émoluments à intervalles réguliers. Certaines connaissances académiques font maintenant lourdement défaut et ces déficiences d'aptitudes seront difficiles à corriger, surtout si l'on adoptait collectivement les théories formulées par les opposants à Rabaska et décidions qu'il est préférable de ne rien entreprendre de nouveaux en optant résolument pour la stagnation, car l'activité économique actuelle suffit à nourrir le bon peuple, mais à notre avis elle ne suffira pas à assouvir sa soif de progression.

Si l'on postule que pour bien analyser une problématique il faille la connaître dans tous ses détails, il faudrait donc dénoncer le fait que les procédés d'investigation utilisés par les opposants au projet Rabaska se résument à la simple collecte de statistiques et à l'alignement de chiffres dénaturés et désuets desquels ne résultent, au mieux, qu'un état statique des choses du passé ou un synopsis laconique d'observations périmées effectuées, de plus, par des tiers dont l'expertise est souvent mise en doute par leurs pairs, procédés qui nous tiennent loin des performances novatrices qui devraient nous guider vers l'avenir.

Il n'y a actuellement aucune tribune qui permette aux divers groupes d'intervention de tenir un discours unifié visant l'intégration de tous les projets de développement économique. Ce n'est malheureusement que par le biais des médias que des échanges se tiennent, mais ceux-ci ayant plus d'avantages à dénoncer et à maintenir ce climat de confrontation qu'à réunir ou à favoriser l'intégration des intervenants, nous mènent vers un manque d'objectivité et une opposition systématique à tout projet qui déborde des politiques, le plus souvent frileuses, exprimées par les diverses factions et partis qui se succèdent au pouvoir sans que ne surviennent de véritables changements.

Les précédentes considérations nous amènent à croire qu'il est nécessaire de revoir la problématique de développement économique, ceci de manière à favoriser l'intégration des projets, le partenariat de recherche, un guichet unique de développement, de même que le rapprochement, la filiation, la coalition et le maillage des entreprises qui osent investir des fonds et que tous ces efforts soient finalement axés sur le rendement économique, en respectant évidemment les impératifs sociaux et environnementaux.

Pour leur part et à l'unanimité, les utilisateurs du Port de Québec, sont donc plus que favorables à l'installation du terminal méthanier de Rabaska à l'intérieur de l'aire sous la juridiction de l'Administration portuaire de Québec. Ce projet novateur et moteur sera certes de nature à favoriser l'essor économique de la région et, surtout, à optimiser l'utilisation du fleuve Saint-Laurent comme axe prioritaire de transport. Il énergisera aussi la création d'emplois de haut savoir que les enfants et, surtout, les petits-enfants des opposants (ils en ont presque tous) pourront éventuellement combler, en compagnie, espérons-le, des partisans au projet Rabaska et de leurs enfants, ce qui favorisera un rapprochement souhaitable qui nous conduira collectivement à une réussite et à l'harmonie sociale, le bien commun se substituant alors aux intérêts privés.

Veuillez accepter, Messieurs les Commissaires, l'expression de nos salutations les meilleures.



Gordon Bain

Pour Le Comité des utilisateurs du Port de Québec

Arrimage Saint-Laurent inc.	M. Ivan Boileau
Les Agences Océaniques du Bas Saint-Laurent Itée	M. Réal Robichaud
Bunge du Canada Ltée	M. Conrad Desnoyers
Capitale Métal recyclé FNF inc.	M. Éric Boucher
Compagnie d'arrimage du Québec Ltée	M. Denis Dupuis
IMTT – Québec inc.	M. Marc Dulude
Davie Québec inc.	M. Gilles Gagné
Terminaux canadiens Canterm inc. (OLCO)	M. Jocelyn Potvin
Ramset Greig & Cie Ltée	M. James Murphy
Centre de distribution Sillery	M. Patrick Soucy
Le Groupe Océan Inc.	M. Gordon Bain

