

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR UN GROUPE
DE CAMIONNEURS DE LÉVIS BELLECHASSE
TRANSPORT D'AGRÉGATS DU QUÉBEC INC.**

**PROJET DE PORT MÉTHANIER
RABASKA
À LÉVIS**

**RABASKA :
UN PROJET ESSENTIEL
DANS UN CONTEXTE DE RÉDUCTION IMPORTANTE
DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION AU QUÉBEC**

JANVIER 2007

Transport D'Agrégat DU QUÉBEC INC.

256, route Campagna,
St-Henri-de-Lévis, Qué.
G0R 3E0

Lévis le 16 janv. 07

Les auteurs de ce mémoire représentent un regroupement de camionneurs de Lévis Bellechasse (T. A. Q.) qui ont une vaste expérience et une expertise reconnue pour le transport de marchandises en vrac.

Nous comptons quelques 100 transporteurs en vrac dans la région. Ces transporteurs sont, pour la plupart, des petits et des moyens entrepreneurs indépendants qui font le transport de sable, de terre, de gravier, de pierre, de béton bitumineux (asphalte), de neige, de sel et d'autres agrégats.

Pour nous, le projet Rabaska constitue une autre occasion de mettre nos compétences et nos équipements en valeur tout en contribuant à créer de l'emploi pendant la période de construction et ainsi, à assurer la pérennité d'emplois et de travailleurs compétents.

Par ailleurs, un chantier d'une telle envergure, s'il est réalisé, permet aux entreprises qui y participent de pouvoir assurer l'acquisition et le paiement d'équipements, de les maintenir à la fine pointe en cette matière. Les camionneurs n'échappent pas à cette réalité.

Les camionneurs ici représentés possèdent des camions de différentes marques et de différentes catégories.

Exemple : Camions 10 roues.
 Camions 12 roues.
 Camions semi-remorques 2 essieux.
 Camions semi-remorques 3 essieux. Etc.

Les camionneurs seront fiers de participer à la réalisation de ce beau projet, qui va leur apporter plusieurs années de travail bénéfique.

Nous les camionneurs de T. A. Q. avons beaucoup d'expérience derrière nous dans des projets de grande importance. Depuis une dizaine d'année nous travaillons sur la réalisation de divers projets sur le plan de la raffinerie Ultramar à Lévis. Nous sommes conscients que la sécurité a une très grande importance chez Ultramar et nous avons des camionneurs qui sont qualifiés pour respecter les exigences requises par eux.

EXPÉRIENCE

Nous avons eu le plaisir de travailler au projet Fritolay en 1997.

Nous avons travaillé pour Hydro Québec Lévis poste (St-Jean Chrysostome) en 2005-2006.

Nous avons travaillé au méga centre des ponts à Charny en 2005.

Nous avons travaillé à l'hôpital le C H U L en 2001.

Nous avons travaillé à l'Université du Québec à Rimouski (UQAR LÉVIS) 2006. Etc.

Nous sommes toujours heureux de pouvoir contribuer à tous les nouveaux projets.

Le transport en vrac constitue une activité économique majeure au Québec. Mais sa santé est reliée de façon directe à la santé de l'industrie de la construction et aux programmes d'infrastructures. Ce secteur d'activité est régi par des lois et des règlements sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

La Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac a établi depuis le 1er janvier 2000 de nouvelles règles applicables au camionnage en vrac.

D'une part, la Loi dérègle l'industrie du camionnage en vrac au Québec, ce qui va dans le sens des accords de libéralisation des marchés. Depuis le 1er janvier 2000, les permis de camionnage en vrac sont abolis et des tarifs réglementés pour tous les secteurs, notamment les suivants :

- * approvisionnement d'usines de transformation (ex. : sel de consommation, sable à béton, minerai);
- * transport dans le secteur privé (ex. : construction domiciliaire ou de centres commerciaux, neige des municipalités où il n'y a pas de clauses préférentielles d'embauche);

D'autre part, la loi maintient, pour une période de sept ans, des clauses préférentielles d'embauche prévues aux contrats de construction et de réfection des routes adjudgées par le ministère des Transports du Québec. Cet encadrement pourrait également s'appliquer aux municipalités qui devraient adopter des clauses préférentielles d'embauche. La répartition de ces travaux de camionnage en vrac entre les camionneurs sera la responsabilité des titulaires de permis de courtage, ces permis demeurant réglementés.

Le projet Rabaska consiste à construire au coût d'environ 800 M\$ un terminal méthanier dans l'Est de Lévis. Ce terminal consiste à construire un quai en eau profonde dans le fleuve Saint-Laurent permettant de recevoir les navires méthaniers et leur chargement de gaz naturel liquéfié (GNL), ainsi que des conduites souterraines reliant le quai à deux réservoirs, où seront entreposé de façon temporaire le GNL en attendant d'être re-gazéifié pour être injecté dans le réseau de transport de gaz naturel du Québec et de l'Ontario.

En plus d'un quai et ces deux réservoirs, le projet comprendra également des équipements de re-gazéification destinés à réchauffer le GNL pour le ramener à son état gazeux, des bâtiments abritant les services administratifs, une salle de contrôle, des magasins et des ateliers de maintenance et enfin un gazoduc d'une quarantaine de kilomètres relié au système de transport inter provincial.

Selon le promoteur, les retombées économiques locales, régionales et nationales seront majeures. Et il y a tout lieu de croire cet énoncé. L'investissement global du terminal de Rabaska évalué à 840M\$ comprend le coût de construction du terminal, 775M\$, et celui du gazoduc, 65M\$, 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 très importantes à la fois pour Lévis, la région Chaudière-Appalaches et la grande région métropolitaine de Québec, mais aussi pour le Québec tout entier.

La construction du terminal méthanier s'échelonnera sur une période d'environ trois ans. La réalisation de ce projet va générer plusieurs emplois directs et indirects auprès des divers fournisseurs dans tous les domaines.

D'après les publications que nous avons lues la construction de ce port méthanier nécessitera des effectifs de 1580 personnes-années. En période de pointe, les effectifs pourront atteindre 800 personnes sur le chantier.

Presque tous les corps de métier de l'industrie de la construction seront sollicités pour la réalisation du projet. Outre les manœuvres, les métiers les plus en demande seront les tuyauteurs, les soudeurs, les charpentiers, les monteurs d'acier de structure et les cimentiers.

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.

Les entreprises québécoises du domaine de la construction sont reconnues partout dans le monde comme étant parmi les plus performantes. C'est parce que le Québec a connu des grands chantiers en hydroélectricité et dans les domaines des travaux publics, entre autres, que cette expertise a pu se développer et profiter à la collectivité. Plusieurs autres champs de compétence, dont celui du transport en vrac, ont profité de cette situation.

Nous croyons donc important de pouvoir maintenir et entretenir cette expertise. Un chantier comme celui de RABASKA permettra de stabiliser dans nos entreprises de camionnage en vrac des emplois pendant deux, trois ou quatre ans. Il permettra aussi de conserver en place du personnel compétent.

Les camionneurs T A Q sont des travailleurs autonomes qui investissent des sommes considérables dans l'achat et l'entretien de leurs équipements. Quand nous savons combien il en coûte pour opérer de tels véhicules, on ne s'étonnera pas de constater que nous soyons favorables à la venue de ce genre de grands travaux.

La région de Québec et de Chaudière-Appalaches compte un nombre important de ces camionneurs et ceux-ci seront en bonne position pour rencontrer les exigences d'un tel chantier comme celui de RABASKA.

Les principes qui sont défendus par la Loi de la qualité de l'environnement du Québec et les autres législations qui obligent la réalisation d'études d'impacts pour tout grand projet de développement au Québec, en plus de la tenue d'audiences publiques permettant à tout citoyen ou groupe organisé de faire valoir son point de vue, font la preuve que notre société est mature et capable de prendre ses responsabilités.

Le projet RABASKA n'échappe pas à ces principes et à notre avis, le promoteur a démontré son sens des responsabilités et son sérieux en investissant des sommes importantes dans l'information des citoyens. Nous avons toutes les raisons de croire à ce moment-ci que RABASKA constitue un projet acceptable et bénéfique à plus d'un égard, dans la mesure où le processus des audiences publiques qui s'amorce démontrera hors de tout doute raisonnable que le projet est viable, sécuritaire et respectueux de l'environnement, des personnes et du milieu dans lequel il s'implantera.

Notre secteur d'activité a grand besoin de chantiers comme celui de RABASKA pour toutes les raisons déjà évoquées plus tôt, mais surtout pour la viabilité à long terme de l'expertise de nos gens et de nos entreprises. C'est d'ailleurs l'ensemble des secteurs de la construction qui tireront des effets bénéfiques à moyen terme d'un tel chantier. Le cas échéant, les effets dévastateurs d'un rejet de RABASKA pourraient être immenses, sur notre secteur d'activité comme sur plusieurs autres connexes.

Nous croyons sincèrement que le projet RABASKA constitue une occasion exceptionnelle pour notre région et pour notre industrie en particulier de marquer des points dans notre capacité d'accueillir et de réaliser des travaux destinés à l'implantation d'une nouvelle source d'expertise dont les retombées à long terme sont difficiles à toutes évaluer, puisqu'il s'agit d'un secteur de pointe en pleine émergence. Une éventuelle crise énergétique autour du pétrole pourrait donner raison à ceux et celles qui sont les porteurs des principes de la diversification des sources énergétiques et du passage vers les énergies renouvelables moins dommageables pour l'environnement.

Et nous sommes bien placés pour parler des effets d'une crise du pétrole puisque les coûts du carburant représentent un élément majeur de nos coûts d'opération. Toute hausse de ces coûts a un effet direct sur les coûts de nos services et sur les budgets des travaux à réaliser.

Transport d'Agrégats du Québec Inc.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "André Turcotte". The signature is fluid and cursive, with a prominent flourish at the end.

André Turcotte, président