

**PROJET DE PORT MÉTHANIER
RABASKA
À LÉVIS**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR UNE ENTREPRISE
DE LA CONSTRUCTION DE LÉVIS
« LES STRUCTURES PELCO INC. »**

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

JANVIER 2007

PRÉSENTATIONS

Les auteurs de ce mémoire sont les propriétaires d'une entreprise de la construction nommée « Les Structures Pelco Inc. ». Établie depuis 1988, cette entreprise située à Lévis, plus précisément dans le quartier Saint-Romuald, œuvre dans le domaine de la charpente d'acier, de la structure de pont et aussi comme entrepreneur général. Elle compte actuellement une trentaine de monteurs d'acier et une dizaine de charpentiers-menuisiers.

Les Structures Pelco ont contribué à la réalisation de nombreuses constructions importantes dont, entre autres ; le funiculaire du Vieux-Québec, l'usine Alcan à Bécancour, la raffinerie Ultramar de Lévis, et des projets pour Domtar, AFG, Général électrique, Hydro-Québec et bien d'autres.

Pour nous, le projet de terminal méthanier Rabaska constitue une formidable 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, assurer la continuité d'emplois et de travailleurs compétents.

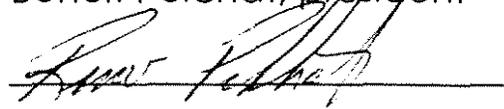
Par ailleurs, un chantier d'une telle envergure, s'il se réalise, permet aux entreprises qui y participent de pouvoir assurer l'acquisition et le paiement d'équipements pour les maintenir à la fine pointe en cette matière.



Benoit Pelchat, président



François Pelchat, vice-président



René Pelchat, chargé de projet

***Les Structures Pelco inc. à la capacité de fournir l'équipement et la main-d'œuvre pouvant atteindre jusqu'à une centaine de monteurs d'acier.

LE PROJET RABASKA ET SES IMPLICATIONS

Le projet Rabaska consiste à construire au coût de 840 M\$ un terminal méthanier dans l'est de Lévis. Ce terminal sera constitué d'une jetée avancée en eau profonde dans le fleuve Saint-Laurent permettant de recevoir les navires méthaniers et leur chargement de GNL (acronyme de gaz naturel liquéfié), ainsi que des conduites cryogéniques souterraines reliant la jetée à deux réservoirs, où sera 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.

Outre cette jetée et ces deux réservoirs, le projet comprendra également des équipements de regazéification 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.

Une fois en activité, Rabaska sera l'une des plus importantes valeurs industrielles taxables au Québec. C'est un investissement majeur qui, en plus d'être stratégique d'un point de vue énergétique, aura un impact économique considérable à court et à long terme pour Lévis, la région de la Chaudière-Appalaches, la région de Québec et le Québec tout entier.

Et pour nous, il y a tout lieu de croire cet énoncé.

L'investissement global du terminal de Rabaska est évalué à 840M\$. Ce montant 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 directes et indirectes au Québec, ce qu'on appelle la valeur ajoutée, ont été évaluées avec l'Institut de la statistique du Québec. Celui-ci estime que 70% des retombées découlant de cet investissement seront réalisées au Canada, dont 444M\$ au Québec, soit plus de la moitié de la valeur totale du projet. De cette somme, 234M\$ seront versés en salaires.

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 1 580 personnes-années. Les travailleurs se succéderont au rythme moyen de 474 durant la construction. 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 manoeuvres, 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, 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\$.

INVESTIR DANS LES RESSOURCES LOCALES

Les entreprises québécoises du domaine de la construction sont reconnues partout dans le monde comme étant parmi les plus performantes. Bien sûr, en raison des grands chantiers en hydroélectricité et dans les domaines des travaux publics, entre autres, que cette expertise a pu s'accroître et bénéficier à la collectivité.

Selon M. Glenn Kelly, président et chef des opérations de Rabaska, ces besoins sont colossaux. Par exemple, pour notre secteur d'activité, soit les monteurs d'aciers, la construction du terminal nécessitera entre autres à elle seule la fourniture et l'installation de 7 700 tonnes d'acier de charpentes et de pieux. De plus, 18 bâtiments totalisant une superficie d'environ 7 000 mètres carrés seront construits.

Dans un contexte où tous s'accordent pour dire qu'on anticipe une baisse de l'activité de la construction, un chantier comme celui de Rabaska serait plus qu'une opportunité d'affaires; il permettrait d'assurer le maintien des emplois, voire une croissance des emplois.

CONCLUSIONS

Comme tout projet d'envergure, le projet Rabaska doit faire l'objet d'une évaluation environnementale tant au niveau québécois que fédéral. Il est en effet assujéti au processus prévu à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE)* ainsi qu'à celui découlant du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* adopté en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*.

Chacun de ces processus prévoit que Rabaska prépare et dépose auprès des autorités gouvernementales une étude rigoureuse et exhaustive des impacts du projet sur l'environnement. Cette étude est préparée selon des directives émises par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec et par les instances fédérales. Ces processus accordent au public la possibilité d'y participer pleinement, que ce soit en donnant leurs commentaires, en posant leurs questions ou en participant aux audiences publiques.

Jusqu'à présent, nous sommes d'avis, que M. Glenn Kelly, et son équipe de concepteurs et d'experts du projet Rabaska ont su démontrer leur sens des responsabilités et leur sérieux en investissant des sommes importantes dans l'information divulgué aux citoyens.

Nous avons toutes les raisons de croire, jusqu'à maintenant, que Rabaska constitue un projet bénéfique à plusieurs niveaux, toujours dans la mesure où les audiences prouveront hors de tout doute raisonnable que le projet est durable, sécuritaire et respectueux de l'environnement, autant dans le milieu physique, biologique, qu'humain.

En sommes, nous croyons sincèrement que le projet de terminal méthanier de Rabaska constitue une excellente occasion pour le Québec et l'est de l'Ontario de se munir d'une source alternative d'approvisionnement gazier.

En plus, d'assurer en grande partie la sécurité d'approvisionnement, la disponibilité accrue de la ressource créera un environnement plus compétitif dont profiteront tous les consommateurs, notamment les quelque 50 000 clients commerciaux, industriels et institutionnels québécois ayant présentement recours au gaz naturel.

En résumé, notre secteur d'activité a grand besoin de chantiers comme celui de Rabaska pour toutes les raisons évoqués ci-haut. C'est d'ailleurs l'ensemble des secteurs de la construction qui bénéficieront à moyen terme d'un tel chantier. Dans le cas du rejet de Rabaska, les conséquences pourraient être néfastes sur notre secteur d'activité ainsi qu'à plusieurs autres.