



Mémoire de la  
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)  
sur le  
projet d'implantation du port méthanier Rabaska  
présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

24 janvier 2007

Sodes  
271, rue de l'Estuaire C.P.2268  
Québec (Québec) G1K 7P7  
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627  
sodes@st-laurent.org

## **Présentation de l'organisme**

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent dans le respect des grands principes du développement durable. Ses membres représentent tous les segments de la communauté maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

Les commentaires qui suivent constituent la position de la Sodes face au projet d'implantation du port méthanier Rabaska dans l'Est de la ville de Lévis. Pour les raisons qui sont détaillées dans ce texte, la Sodes appuie ce projet.

## **Importance du transport maritime pour le Saint-Laurent**

Le fleuve Saint-Laurent constitue une voie de transport essentielle non seulement pour le Québec, mais aussi pour tout le nord-est du continent. Il constitue une véritable porte d'entrée vers le cœur industriel de l'Amérique du Nord qui se situe dans la région des Grands Lacs. Le fleuve et son réseau portuaire représentent pour le Québec un levier de développement économique important. Que l'on parle de transport international de marchandises ou de transport maritime à courte distance, il est essentiel de faire les efforts nécessaires pour mettre en valeur le potentiel économique du Saint-Laurent.

Un élément particulièrement intéressant concernant le Saint-Laurent est la proximité de ses ports face à l'Europe. À titre comparatif, le port de Montréal se situe à 5 817 kilomètres du port de Rotterdam alors que celui de New York en est à 6 257 km. Cette proximité relative joue également en faveur du Saint-Laurent auprès des pays exportateurs de gaz naturel tels la Norvège et la Russie.

Le transport maritime est le principal mode permettant de relier le Québec et le reste du monde pour le transport de marchandise et la grande majorité du commerce international avec les pays autres que les États-Unis se fait par navires. Le réseau portuaire permettant de réaliser tout ce commerce constitue un secteur de base pour l'économie du Québec et notre capacité à nous approvisionner de façon efficace dépend directement du transport maritime et des installations portuaires. C'est dans cette perspective que l'on doit percevoir l'intérêt d'un projet comme celui du port méthanier Rabaska.

Actuellement, les ports du Saint-Laurent manutentionnent 110 millions de tonnes de marchandises annuellement. L'industrie maritime permet de maintenir au Québec près de

20 000 emplois directs et indirects<sup>1</sup>. Le Saint-Laurent et le transport maritime possèdent un réel potentiel pour contribuer davantage à l'économie du Québec et de ses régions.

### **Profiter du potentiel de développement économique qu'offre le transport maritime**

L'industrie du transport maritime constitue un véritable levier pour le développement économique des nombreuses régions du Québec longeant le fleuve. En effet, le transport maritime permet aux entreprises situées dans les différentes régions maritimes du Québec d'expédier les marchandises produites par leurs activités ou encore de leur assurer un approvisionnement adéquat.

Les activités industrialo-portuaires ont toujours occupé une grande importance dans la région de Québec, où le projet de terminal méthanier Rabaska doit être implanté. On y retrouve l'un des principaux ports du Saint-Laurent, le port de Québec, où l'on transborde près de 25 millions de tonnes de marchandises annuellement. Sur la rive sud, à Lévis, la raffinerie de la compagnie Ultramar constitue un équipement industriel qui joue un rôle important dans l'économie locale. Toutes ces infrastructures constituent des atouts sur lesquels le développement de la région peut s'appuyer. Pour sa croissance économique, elle doit continuer à miser sur des projets de cette nature, ce qu'un projet comme le terminal méthanier Rabaska permet de faire.

L'implantation d'un projet industriel comme le terminal méthanier Rabaska présente bien sûr un certain nombre de défis liés à la proximité des résidents. La cohabitation des activités industrialo-portuaires avec les autres usages urbains constitue une problématique de plus en plus répandue. Avec le développement urbain, les secteurs résidentiels, commerciaux et récréatifs se rapprochent souvent des zones auxquelles une vocation industrielle est attribuée. Cette proximité peut en inquiéter plusieurs et les précautions adéquates doivent être prises pour garantir la sécurité des citoyens. Toutefois, il est essentiel de protéger la vocation industrielle et portuaire des zones prévues à cette fin.

Les zones industrialo-portuaires situées en milieux urbains et péri-urbains sont des ressources rares ayant un potentiel économique important. Grâce à leurs localisations, elles bénéficient de la masse critique, en termes de main-d'œuvre et de services, nécessaire à leur efficacité. Les projets industriels importants, comme c'est le cas de Rabaska, nécessitent de tels endroits pour leur implantation. L'intégrité de ces sites industriels, leur vocation ainsi que leurs accès doivent impérativement être protégés et mis en valeur.

Il est aussi important de prendre en compte le fait que tout projet industriel d'envergure, comme Rabaska, a une portée qui dépasse largement le niveau local. Souvent, les préoccupations locales ne rejoignent pas les intérêts nationaux auxquels les grands projets industriels répondent. Il faut donc prendre en compte, en plus des préoccupations

---

<sup>1</sup> Étude de retombées économiques du transport maritime au Canada, Conseil maritime & industriel national et Transports Canada, 2004.

spécifiques aux intervenants locaux, la portée nationale du projet Rabaska et son importance stratégique.

### **Le Saint-Laurent et l'essor d'un réseau de ports méthaniers en Amérique du Nord**

L'approvisionnement du Québec en gaz naturel provient de l'Ouest canadien et il existe une incertitude quant à la capacité de cette unique source d'approvisionnement à alimenter le Québec dans un contexte de demande croissante. Ce phénomène s'étend d'ailleurs à l'ensemble du continent nord-américain alors que la demande de gaz naturel devrait y connaître une forte hausse d'ici 2020. La sécurité en approvisionnement énergétique devient une préoccupation grandissante pour le Québec et l'ensemble de l'Amérique du Nord, d'autant plus que l'approvisionnement en pétrole devient de plus en plus coûteux. L'importation de gaz naturel devient ainsi essentielle et ceci explique aussi la construction d'un nombre croissant de ports méthaniers sur le continent nord-américain.

Au Québec, outre le projet Rabaska, un terminal méthanier doit être construit à Gros-Cacouna et un autre est projeté à Grande-Anse dans le Saguenay. Dans les maritimes, il y a trois projets de ports méthaniers dont deux en Nouvelle-Écosse et un au Nouveau-Brunswick. Deux projets sont aussi en développement dans l'ouest canadien. Aux États-Unis, 13 projets de terminal méthanier sont en développement en plus des cinq actuellement existants. Pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, la valeur totale des projets de terminal méthanier en développement ou en construction oscille entre 15 et 20 milliards de dollars. Certains analystes estiment que pour répondre aux besoins à venir en gaz naturel, il faudra développer l'équivalent d'un terminal méthanier par année sur les côtes du continent nord-américain.

L'implantation de projets de ports méthaniers sur un axe de transport aussi important que le Saint-Laurent devient ainsi presque incontournable alors que le réseau de distribution pour ce produit est en développement. La localisation du fleuve lui donne un potentiel considérable pour s'intégrer à un tel réseau de distribution avec les bénéfices qui peuvent en découler pour le Québec et ses régions, tant du point de vue économique que de la sécurité d'approvisionnement énergétique.

La mise en place de terminaux méthaniers le long du fleuve coïncide aussi avec le développement du corridor de commerce Saint-Laurent Grands Lacs. Celui-ci est constitué d'un axe maritime avec plusieurs portes d'entrée, dont le réseau portuaire qui est rattaché aux principaux marchés situés au Québec, dans le centre du Canada et aux États-Unis. C'est sur cette structure que reposent les activités commerciales de ces régions ainsi que la prospérité de ses habitants. Des efforts sont actuellement en cours pour développer et consolider le corridor de commerce Saint-Laurent Grands Lacs. Ceci impliquera des investissements importants en terme d'infrastructures de façon à assurer que le Saint-Laurent fasse partie intégrante des principaux axes de transport mondiaux qui se mettent en place. La construction de nouvelles infrastructures portuaires pour

l'acheminement d'un produit en demande croissante, comme les ports méthaniers, cadre bien avec cette démarche.

### **Transport maritime et sécurité**

Le mode maritime présente des avantages au niveau de la sécurité si on le compare aux autres modes de transport. Ceci peut être illustré par le taux d'accident qui n'est que de 0,026/100M tonnes-km pour le mode maritime contre celui associé au mode ferroviaire qui est de 0,357/100M tonne-km. Le taux d'accident pour les camions est quant à lui bien supérieur atteignant 1,943/100M tonne-km. Il en est de même pour les déversements de produits qui sont très rares pour le mode maritime avec un taux de 0,008/100M tonne-km. Le taux de déversement pour le mode ferroviaire est dix fois plus important et celui associé au transport routier est près de quarante fois plus élevé<sup>2</sup>.

La navigation commerciale est régie par des normes très strictes permettant de maximiser l'aspect sécuritaire de ce mode de transport. Les navires commerciaux sont aussi équipés de technologies sophistiquées garantissant l'aspect sécuritaire du voyage jusqu'au déchargement des marchandises.

### **Transport maritime et environnement**

Le transport maritime présente des avantages considérables du point de vue énergétique et environnemental si on le compare aux modes routier et ferroviaire. Tout projet de développement voué à accroître le transport maritime nous permet donc, en plus d'avoir accès aux marchandises transportées, de tirer bénéfice de ces avantages. Soulignons entre autres qu'avec un litre de carburant, il est possible de transporter une tonne de marchandises sur 241 kilomètres par navire comparativement à 95 kilomètres par train et 30 kilomètres par camion<sup>3</sup>. Les émissions de gaz à effets de serre (GES) émis par les navires sont de 9g/tonne-kilomètre de marchandises transportées contre 18g/tonne-kilomètre pour le mode ferroviaire et 95 g/tonne-kilomètre pour les camions-diesel<sup>4</sup>.

L'efficacité énergétique et environnementale des navires s'explique par le fait que ce mode est particulièrement bien adapté au transport de très grosses quantités de marchandises, ce qui permet d'optimiser l'énergie utilisée. Les quantités de marchandises transportées par un seul navire océanique peuvent nécessiter jusqu'à 4 000 voyages de camions. Ceci permet aussi de réduire la pression sur les infrastructures routières réduisant les coûts d'entretien au bénéfice des contribuables.

---

<sup>2</sup> Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, SLV2000 / SODES, 2000.

<sup>3</sup> Source : US DOT, 2002

<sup>4</sup> Source : Table des transports et du changement climatique, 1999

## **Conclusion**

En résumé, la Sodes appuie le projet d'implantation du port méthanier Rabaska. Ce projet aura des retombées économiques importantes, d'abord pour la région de Québec mais aussi pour l'ensemble du Québec. Ce projet augmentera aussi l'utilisation de la voie navigable du Saint-Laurent tout en consolidant la vocation portuaire de la grande région de Québec. De plus, le port méthanier Rabaska permettra de positionner le Saint-Laurent dans le réseau de distribution de gaz naturel par le biais du transport maritime, un mode de transport fiable et sécuritaire.