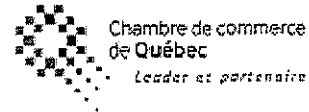
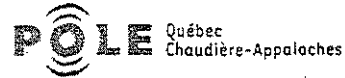


Mémoire conjoint de



Rabaska : utilité économique démontrée

Présenté au Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement

Le 29 janvier 2007

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE	4
PRÉSENTATION DES SIGNATAIRES DU MÉMOIRE	6
PÔLE Québec Chaudière-Appalaches	6
La Chambre de commerce de Québec.....	6
La Chambre de commerce de Lévis	6
Objectifs communs	7
ZONE Québec Chaudière-Appalaches	8
Structure manufacturière et de services.....	8
La construction, un secteur stratégique	8
LE PROJET DE PORT MÉTHANIER RABASKA.....	9
Description du projet	9
DES PARTENAIRES DE CALIBRE	10
Gaz Métro	10
Enbridge	10
Gaz de France.....	10
Approche sérieuse garante des résultats	11
COMPRÉHENSION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	12
Le site	12
Impacts du port méthanier	12
Impacts du gazoduc.....	12
Impact sur la circulation maritime.....	13
LE SAINT-LAURENT	14
Le Saint-Laurent, un fleuve au cœur de nos vies	14
Le Port de Québec	14
Le Réseau Grands Lacs-Voie maritime, facteur de développement économique.....	15
Qu'est-ce qui transite par le fleuve?	16
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	17
L'investissement.....	17
Des recettes substantielles pour les gouvernements	17
Main-d'œuvre pour la construction du terminal méthanier	18
Phase d'exploitation du terminal méthanier	20

Activités de construction du gazoduc.....	20
Comité de maximisation des retombées économiques.....	21
LE QUÉBEC ET L'ÉNERGIE	22
Demande à la hausse.....	22
Diversification énergétique.....	23
La stratégie énergétique du Québec 2006-2015	24
LE GAZ NATUREL AU QUÉBEC	26
Portrait de la consommation de gaz naturel au Québec (2004).....	26
Transmission des coûts : difficile voire impossible	27
Efficacité énergétique.....	29
Les industriels s'essouffent et réagissent.....	29
Les dangers de l'immobilisme.....	30
LA SÉCURITÉ.....	32
Aucune concession	32
Les propriétés du GNL.....	32
Une analyse fondée	32
Le transit fluvial	32
Les risques sur terre	33
Un plan de gestion environnementale et un comité de vigilance	33
Le rôle du gouvernement et des instances de surveillance	34
CONCLUSION ET RECOMMANDATION	35
RÉFÉRENCES	36
ANNEXE 1 CONCERNANT LA VILLE DE LÉVIS	37
ANNEXE 2	38
ANNEXE 3	39

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Les retombées économiques du projet de port méthanier présenté par la Société Rabaska sont d'une telle importance pour les entrepreneurs et commerçants de la rive nord et de la rive sud de Québec que nos organismes, Pôle Québec Chaudière-Appalaches, la Chambre de commerce de Québec et la Chambre de commerce de Lévis ont vu la nécessité de joindre leurs voix pour faire connaître une position commune sur l'étude d'impact du projet. De par leurs missions respectives, **nos trois organismes s'intéressent particulièrement aux retombées économiques des projets manufacturiers, industriels ou socioéconomiques d'envergure et surtout à la façon d'en tirer le meilleur parti au bénéfice du territoire, des gens qui y vivent et des entrepreneurs qui y prospèrent.**

Le gaz naturel en provenance de l'Ouest canadien comble actuellement 12 % des besoins énergétiques du Québec et 34 % de ceux de l'Ontario. Dans un contexte de diminution de la ressource gazière au Canada (réserves estimées à 9,2 ans), de coût croissant du pétrole et d'augmentation de la demande énergétique, la diversification des sources d'approvisionnement au Québec représente un enjeu crucial pour le développement de nos entreprises et leur stabilité, voire même leur viabilité. À cet égard, nous saluons la nouvelle politique énergétique du Québec qui cible justement la diversification et la consolidation de nos sources d'approvisionnements. **Nous prenons acte de cette stratégie énergétique proactive. En ouvrant la voie à la réalisation de grands projets énergétiques, elle vient renforcer la compétitivité des industriels et suscite le dynamisme économique dans une perspective de développement durable.**

Le projet Rabaska est soutenu par un conglomérat d'industriels chefs de file internationaux dont les entreprises desservent de vastes territoires et des millions de clients depuis 35-40 et 50 ans. Dans sa forme actuelle, **le projet est constitué d'un terminal moderne équipé des meilleures technologies éprouvées et sécurisé par les mesures les plus exigeantes.** Les importations de GNL emprunteront la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à Lévis. Soixante navires méthaniers par année assureront ce transit. À Lévis, le GNL sera retransformé en gaz naturel pour être ensuite acheminé par gazoduc à ses consommateurs du Québec, de l'Ontario et ultimement, de l'Est américain.

La Société Rabaska se présente devant les examinateurs du BAPE avec un dossier d'étude d'impact bien étoffé qui fait état de tous les aspects environnementaux et socioéconomiques du projet. Convenant que les impacts environnementaux sont importants et seront abondamment défendus par les experts en la matière, **nous concentrerons notre intervention sur l'aspect économique du projet et son incidence sur nos communautés d'affaires. Le projet aura des impacts positifs notables et durables sur l'emploi et l'économie des villes avoisinantes, de la province et du pays. Notre position est que ces impacts ne peuvent être mis sous veilleuse en raison de la valeur globale estimée du projet.**

Les investissements privés de l'ordre de 840 M\$ nécessaires au projet Rabaska seront étalés sur trois ans (2007-2010) **et créeront de l'emploi direct et indirect pour quelques 4995 personnes/année.** Ces investissements représentent une véritable manne pour garder les régions de la Capitale Nationale et de la Chaudière-

Appalaches dans une situation de plein emploi tout en offrant l'opportunité d'un haut niveau de transfert technologique durant la construction et l'exploitation. **De plus, l'exploitation annuelle du terminal méthanier, avec des budgets évalués à plus de 46 M\$, assurera des emplois permanents à 70 travailleurs et des retombées fiscales et foncières récurrentes qui se chiffrent en millions de dollars.**

Encore au plan économique, nous sommes d'avis que la diversification de la source d'approvisionnement rendue accessible par l'exploitation du port méthanier contribuera à maintenir et à **favoriser la compétitivité des entreprises québécoises et ontariennes, notamment celles des quelque 50 000 clients commerciaux et industriels québécois qui ont recours au gaz naturel. Ainsi, la réduction moyenne prévue de 5 % du prix du gaz naturel sur les marchés laisse présager des économies de plus de 8 milliards de dollars pour les consommateurs de gaz naturel du Québec et de l'Ontario durant la période 2010-2025.**

Dans un autre ordre d'idée, la valeur du fleuve Saint-Laurent comme levier de développement économique du Québec fait, à notre avis, partie du contexte. L'utilisation de la voie navigable à des fins économiques remonte au tout début du développement de notre territoire et a permis notre expansion. Nous devons continuer d'utiliser cette force pour notre croissance. Nous concevons sans problème le fait que le GNL puisse transiter par le fleuve. **Le GNL ne constitue pas un risque plus élevé, ne représente pas une augmentation du risque, n'est pas en fait un facteur aggravant pour cette voie navigable.** Il représente « *business as usual* » pour les gestionnaires de la voie navigable.

De nos jours, investir au Québec suppose de la part des promoteurs et investisseurs une conscience accrue de leur responsabilité corporative touchant les enjeux du développement durable. Cependant, les nécessaires questionnements qu'impose le respect de nouveaux enjeux environnementaux viennent ajouter leur niveau de complexité aux décisions de nos entrepreneurs qui sont, à part entière, des citoyens préoccupés par la sécurité des installations et la survie des milieux. **Nous croyons que ces enjeux sont conciliables, qu'ils ouvrent la porte à des projets novateurs et mieux intégrés au milieu dans lequel ils s'implantent, et que le projet Rabaska est justement l'un de ceux-là parmi les meilleurs.**

PÔLE Québec Chaudière-Appalaches, la Chambre de commerce de Québec et la Chambre de commerce de Lévis appuient la construction du port terminal méthanier Rabaska à Lévis parce que le projet fait la démonstration de son utilité économique, de son respect des impératifs environnementaux et de sa capacité à interagir harmonieusement avec les acteurs du milieu, tout en tenant compte de la problématique de la diversification énergétique du Québec. Le présent mémoire expose notre argumentation en soutien à cet appui.

PRÉSENTATION DES SIGNATAIRES DU MÉMOIRE

Les retombées économiques du projet de port méthanier présenté par la Société Rabaska sont d'une telle importance pour les entrepreneurs et commerçants de la rive nord et de la rive sud de Québec que trois organismes de la région 03 (Capitale Nationale) et 12 (Chaudière-Appalaches) ont vu la nécessité de joindre leurs voix pour faire connaître une position commune sur l'étude d'impact du projet. Dans le présent document, la ZONE réfère aux deux régions administratives 03 et 12 situées autour de l'importante agglomération urbaine constituée de Québec et Lévis. C'est ainsi que PÔLE QCA, la Chambre de commerce de Québec et la Chambre de commerce de Lévis, formulent conjointement les commentaires et recommandations contenus au présent mémoire.

PÔLE Québec Chaudière-Appalaches

PÔLE Québec Chaudière-Appalaches (PÔLE QCA) est un organisme à but non lucratif créé en juin 2003. PÔLE QCA est guidé par trois fils conducteurs simples afin de maximiser son impact, soit : favoriser des initiatives structurantes, appuyer prioritairement les entreprises à forte croissance et doubler l'autofinancement. Le mandat de PÔLE QCA est de soutenir la croissance économique et la prospérité de la ZONE. En 2005, trois mille cinq cents entreprises ont participé aux activités de PÔLE QCA.

La Chambre de commerce de Québec

La Chambre de commerce de Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1809 dont la mission est «d'agir sur le développement économique de la région de Québec et d'offrir aux membres des outils facilitant l'action sur les affaires». Forte de ses 4000 membres, la Chambre de commerce de Québec s'est dotée d'objectifs liés aux intérêts de ses membres sous la forme d'un volet économique qui cible la promotion de sa vision du développement économique et l'exercice d'influences sur les dossiers et les projets à caractère économique afin d'atteindre le plein potentiel de croissance du territoire de la communauté métropolitaine; le volet réseautage dont l'objectif est de favoriser les occasions d'échanges entre les membres; le volet diffusion permettant de favoriser la reconnaissance et le rayonnement; et, le volet perfectionnement. La Chambre de commerce de Québec propose à ses membres une centaine d'activités et une multitude de services.

La Chambre de commerce de Lévis

La Chambre de commerce de Lévis est un organisme à but non lucratif constitué conformément aux dispositions de la Loi sur les chambres de commerce du Canada. La Chambre de commerce de Lévis en est à sa 135e année d'existence et compte présentement plus de 850 membres, ce qui en fait le plus important regroupement de gens d'affaires de la région Chaudière-Appalaches. Elle a pour mission de rassembler la communauté des affaires et de contribuer activement au développement de la région dans un esprit de concertation.

Objectifs communs

De par leurs missions respectives, les trois organismes s'intéressent particulièrement aux retombées économiques des projets manufacturiers, industriels ou socioéconomiques d'envergure et surtout à la façon d'en tirer le meilleur parti au bénéfice du territoire, des gens qui y vivent et des entrepreneurs qui y prospèrent.

Pour nos trois organismes, prendre position sur la place publique et, incidemment, lors des grands débats de société sur des projets ayant un impact économique demeure un impératif. Parmi les objectifs stratégiques de nos trois organisations, on peut lire la formulation de cette priorité sous une forme ou sous une autre, à savoir : **« prendre clairement position sur les dossiers à incidence économique », « représenter les entreprises auprès des acteurs politiques de tous les niveaux », et « favoriser les initiatives structurantes »**. Cette communauté d'intérêts justifie notre intervention conjointe.

ZONE QUÉBEC CHAUDIÈRE-APPALACHES

Structure manufacturière et de services

Une importante activité manufacturière dynamise la ZONE dans les secteurs qui connaissent les plus fortes croissances. Mentionnons, entre autres, les **matériaux transformés**, soit : plastiques et matériaux composites (130 entreprises employant au-delà de 5000 personnes) ; produits de la deuxième transformation du bois (296 entreprises employant au-delà de 8175 personnes); et produits métalliques (700 entreprises et plus de 14 000 emplois).

Profitant d'une situation géographique enviable à plusieurs égards, la ZONE économique Québec Chaudière-Appalaches constitue un pôle scientifique et industriel d'envergure internationale qui se distingue par son dynamisme et sa croissance soutenue.

La construction, un secteur stratégique

Par leurs activités diverses, les organismes signataires répondent aux besoins d'entrepreneurs ayant une vision commune du développement économique de leur région et agissent comme un véritable moteur de l'activité économique en assurant soutien et représentation. Au seul niveau de la construction, on retrouve dans la ZONE QCA:

- Un marché de **3,7 milliards \$** en constructions neuves (2005)
- **32 000** emplois directs, soit **1 emploi sur 17** (2005)
- Plus de **4500 entreprises**, soit **1 entreprise sur 8** (2005)
 - a. **1800** dans le résidentiel;
 - b. **2200** dans le commercial /institutionnel;
 - c. **225** dans l'industriel;
 - d. **300** dans les travaux de génie civil et voirie.

Auxquels, il faut ajouter :

- **150** entreprises de fabrication de matériaux divers, d'éléments de charpentes et d'architecture
- **150** entreprises de services d'architecture et de design industriel.

Grâce à l'action concertante des organismes, de nouvelles technologies voient le jour, le transfert du savoir intergénérationnel est assuré, les compétences des travailleurs sont augmentées par la formation, et, les avancées en Recherche et Développement positionnent les entrepreneurs de notre région de façon avantageuse sur les marchés internationaux.

LE PROJET DE PORT MÉTHANIER RABASKA

Description du projet

Le Québec et l'Ontario ne produisent pas d'hydrocarbures et doivent s'approvisionner à partir des gisements de l'Ouest canadien ou de sources situées à l'étranger. Dans le cas du gaz naturel, les approvisionnements du Québec proviennent exclusivement des bassins sédimentaires de l'Ouest canadien et sont transportés par le réseau interprovincial de TransCanada. Le gaz naturel comble actuellement 12 % des besoins énergétiques du Québec et 34 % de ceux de l'Ontario. **En Amérique du Nord, compte tenu de la demande croissante en gaz naturel et pour faire face à la stagnation et même à la décroissance des sources traditionnelles d'approvisionnement (réserves du Canada estimées à 9,2 ans), de nouvelles sources doivent être mises à contribution.**

Dans ce contexte, le projet Rabaska, mis sur pied par la Société en commandite Rabaska, regroupant Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge, propose la construction d'un terminal méthanier d'une capacité d'expédition de 14,16 Mm³/j de gaz. Celui-ci sera situé dans la région Chaudière-Appalaches, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, plus précisément sur le territoire de l'arrondissement Desjardins de la ville de Lévis, dans un secteur ayant depuis 1987 une vocation industrialo-portuaire.

Le projet, assujéti aux processus d'évaluation environnementale du Québec et du Canada, a pour but de recevoir du gaz naturel liquéfié (GNL) qui sera regazéifié pour ensuite être transporté par gazoduc, principalement aux clients desservis par Gaz Métro et Enbridge au Québec et en Ontario. **Constitué d'un terminal moderne équipé des meilleures technologies éprouvées**, le projet comprend une jetée maritime, deux réservoirs de GNL, des équipements de regazéification et un gazoduc d'environ 42 km pour le raccordement au réseau intégré de transport interprovincial de gaz naturel exploité par TransCanada. Les investissements prévus sont de l'ordre de 840 m\$ et impliqueront l'apport de 4995 personnes/année. Les travaux s'étaleront sur trois ans et la mise en service du terminal est prévue pour l'été 2010.

Le projet Rabaska dotera le Québec d'une source alternative d'approvisionnement en gaz naturel importé d'outre-mer afin de permettre aux entreprises et aux consommateurs locaux de bénéficier de prix davantage concurrentiels et d'une sécurité d'approvisionnement accrue.

- **Nous sommes d'avis que la diversification de la source d'approvisionnement rendue accessible par l'exploitation du port méthanier contribuera à maintenir et à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises et ontariennes, notamment celles des quelque 50 000 clients commerciaux et industriels québécois qui ont recours au gaz naturel.**

DES PARTENAIRES DE CALIBRE

Le projet Rabaska associe deux grands distributeurs de gaz naturel au Canada, Gaz Métro et Enbridge, de même qu'un chef de file mondial de l'industrie du GNL, Gaz de France.

Le promoteur du projet est la Société en commandite Rabaska. Cette société est constituée directement ou via leurs filiales par Gaz Métro, Gaz de France et Enbridge. Ces trois entreprises mettent leurs ressources et leur expérience en commun pour construire et exploiter le terminal de gaz naturel liquéfié et ses installations connexes.

Gaz Métro

Avec plus de 2,5 G\$ d'actifs et plus de 1500 employés au Québec, Gaz Métro est une grande entreprise énergétique québécoise et l'un des plus importants distributeurs de gaz naturel au Canada. Gaz Métro distribue 97 % du gaz naturel consommé annuellement au Québec, soit environ 5,6 Gm³. La Société, établie depuis bientôt **50 ans, dessert quelque 164 000 clients québécois avec un réseau de conduites souterraines de près de 10 000 km**. Gaz Métro exploite depuis plus de 35 ans des installations de liquéfaction et de vaporisation de GNL situées dans l'Est de l'île de Montréal.

Enbridge

Enbridge est l'une des plus grandes entreprises de transport d'énergie d'Amérique du Nord. Elle exploite le plus long réseau de transport d'hydrocarbure liquide au monde et est propriétaire du plus grand distributeur de gaz naturel du Canada. Elle dessert, directement ou via des filiales, environ **1,65 million de clients en Ontario, dans le nord de l'État de New York et dans la région de l'Outaouais au Québec**. Enbridge a participé à la création de plusieurs terminaux pétroliers en Amérique du Nord et dans le monde. Elle exploite 11 terminaux de pétrole brut et d'hydrocarbure liquide.

Gaz de France

Gaz de France est un groupe énergétique intégré qui joue un rôle majeur dans l'ensemble de la chaîne gazière en Europe et est actif dans les activités d'exploration et de production d'hydrocarbures ainsi que dans les activités de transport et de distribution de gaz naturel.

Comptant parmi les plus importants acheteurs mondiaux de gaz naturel, Gaz de France s'approvisionne dans une multitude de pays producteurs et dessert **quelque 20 millions de clients**, principalement en France et en Europe.

Gaz de France participe depuis plus de 40 ans à la mise au point et à l'exploitation des technologies du GNL, et possède une expertise technique reconnue en conception, en construction et en exploitation de terminaux et de navires méthaniers. Le groupe affrète actuellement huit méthaniers et trois autres sont en construction. Il exploite deux terminaux de GNL en France et un troisième est en construction.

Approche sérieuse garante des résultats

L'étude d'impact est divisée en quatre tomes, huit volumes comprenant 29 chapitres et plus de 30 annexes. Nous y trouvons une abondance de figures, fiches, évaluations, descriptifs, tableaux, graphiques, modèles et simulations énonçant dans un langage accessible ses méthodes, moyens et analyses ainsi que les mesures compensatoires, d'atténuation ou d'optimisation, selon le cas.

À notre avis, rien ne semble avoir été négligé pour évaluer de façon objective les composantes environnementales des milieux physique, biologique et socioéconomique du projet dans la zone d'implantation du terminal Rabaska et du gazoduc le reliant au réseau existant, pendant les phases d'élaboration, de construction et d'exploitation.

Parmi les principaux spécialistes qui ont participé à l'élaboration de cette étude, notons, SNC Lavallin, SECOR, Desjardins marketing stratégique, Det Norske Veritas (DNV) de Norvège, pour plusieurs des sommités internationales.

Nous avons également pris note avec satisfaction du fait que l'étude d'impact répond aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (L.R.Q., c. Q-2), de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (L.R.C. 1992, c. 37) et, de la Loi sur l'Office national de l'énergie (L.R.C., 1985, c. N-7), pour ce qui est du gazoduc.

Les audiences du BAPE ont pour objet d'analyser l'ensemble des composantes associées aux diverses études présentées par le promoteur et nous sommes convaincus que la qualité de ces études permettra au BAPE d'en arriver à une recommandation positive.

- **À la lumière de ce que nous avons entendu depuis le début des audiences jusqu'à maintenant, nous sommes confortés dans notre opinion que le projet Rabaska est un bon projet supporté par une approche sérieuse et responsable que nous considérons garante des résultats anticipés.**

COMPRÉHENSION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le site

Le résumé de l'étude d'impact nous apprend que les installations maritimes et terrestres du terminal sont incluses dans un secteur industrialo-portuaire inscrit au schéma d'aménagement de l'arrondissement Desjardins depuis 1987. Selon le plan d'urbanisme en vigueur à Lévis, l'implantation des installations maritimes du terminal se fera dans une zone où les installations portuaires sont permises, alors que le site des installations terrestres (réservoirs, vaporiseurs, etc.) se retrouvera dans un espace agro-industriel, c'est-à-dire que les usages agricoles et d'autres usages extensifs qui n'altèrent pas le potentiel industrialo-portuaire du secteur y sont permis. Dans la zone d'étude restreinte (terminal), trois sites archéologiques et 11 lieux d'intérêt patrimonial sont répertoriés, mais aucun n'est touché par le projet.

Les opposants du projet Rabaska sont d'avis que le projet comporte le risque de détruire le patrimoine visuel. Cependant, après avoir consulté les informations relatives à cette position, nous avons été à même de constater que l'impact visuel est minime. Quant à nous, le fait de construire une jetée dans ce secteur industriel ne fait que confirmer la vocation du complexe portuaire de Lévis.

Impacts du port méthanier

Les mesures d'atténuation prévues pour diminuer les impacts visuels, écologiques et humains du port méthanier et des installations d'exploitation nous semblent adéquates. Les impacts résiduels jugés faibles à nuls démontrent que le projet pourrait s'inscrire sans difficulté dans le complexe industriel et portuaire de Lévis. Les effets des émissions atmosphériques du terminal sur la santé humaine seront imperceptibles.

- **Le projet aura des impacts positifs notables et durables sur l'emploi et l'économie des villes avoisinantes, de la province et du pays. Notre position est que ces impacts ne peuvent être mis sous veilleuse en raison de la valeur globale estimée du projet.**

Impacts du gazoduc

Au total, 15 composantes de l'environnement ont été retenues pour l'évaluation des impacts du gazoduc, dont sept appartiennent au milieu biologique et huit, au milieu humain. La plupart des impacts se produiront durant la construction du gazoduc. Les impacts qui se poursuivront pendant l'exploitation concernent les composantes associées au couvert forestier, en raison du déboisement de l'emprise et des travaux de maîtrise de la végétation, maintenus tout au long de l'exploitation du gazoduc.

Nous retenons pour notre gouverne cette conclusion que présente le résumé de l'étude d'impact : « En définitive, de toutes les composantes présentes le long du tracé privilégié, aucune ne subira d'impact significatif au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE). »

Impact sur la circulation maritime

Les 60 méthaniers effectueront 120 passages annuels (60 allers et retours). Ces mouvements ne constitueront qu'une part infime du trafic maritime, soit à peine deux pour cent de plus. L'arrivée d'un méthanier tous les six jours dans le fleuve Saint-Laurent se fera sans impact sur le trafic commercial existant, et ce, d'autant plus que les arrivées de méthanier sont prévues et planifiées à l'avance. Nous adoptons la position que la circulation des méthaniers se fera dans l'aisance compte tenu de la densité très diffuse du trafic dans la zone considérée (plus de 1000 km) et du nombre de navires en mouvement simultanément. Par ailleurs, l'impact de la circulation des méthaniers sur la navigation de plaisance ne sera pas différent de celui occasionné par les autres navires marchands.

- **À la lumière de ces informations, il nous apparaît que les bateaux méthaniers s'intégreront dans le trafic existant sans difficulté ni aucune gêne pour le trafic existant.**

LE SAINT-LAURENT

Le Saint-Laurent, un fleuve au cœur de nos vies

Le développement de notre économie s'est fait par le Saint-Laurent. Déjà, au XVI^e siècle, les marchands français et anglais l'utilisaient pour faire le commerce des fourrures, des outils de fer, des armes et de l'alcool et ouvraient ainsi la voie de l'exploration et de la colonisation des terres. Dans les années 1800, en provenance du Haut et du Bas-Canada, l'immense commerce du bois y transite jusqu'aux marchés florissants d'Angleterre et des États-Unis. En 1900, Montréal, déjà port et centre de commerce, exporte, par le biais du fleuve, textiles, appareils électriques, véhicules ferroviaires et nombre de produits de l'industrie légère. Pour sa part, l'industrie minière de la Côte-Nord se développe grâce au transport fluvial de ses matériaux vers le reste du pays et ses marchés externes. S'amorce alors le formidable effort d'ouvrir cette voie d'eau jusqu'aux Grands-Lacs. Des bâtisseurs de forte trempe relèvent le défi de la Voie maritime. Son inauguration se fait en 1959, à l'aube de la Révolution tranquille au Québec. Désormais, les céréales, le fromage, le bois de sciage, les automobiles, le matériel agricole, les pâtes et papiers, le nickel, l'aluminium raffinés et le mazout empruntent sans obstacle le Saint-Laurent.

Le Port de Québec

Le Port de Québec est le port qui connaît la plus forte croissance sur le St-Laurent. Plus de 150 M\$ ont été investis au cours des dernières années par l'administration portuaire et ses partenaires. Le Port jumèle ces investissements au dynamisme des opérateurs de terminaux du port et aux avantages stratégiques de la place portuaire tels la profondeur d'eau permettant d'accommoder des navires de plus de 150 000 tonnes et les liaisons ferroviaires le reliant à l'ensemble du continent.

Les activités portuaires et maritimes du Port de Québec génèrent annuellement des retombées économiques de l'ordre de 350 M\$. Ces activités permettent le maintien d'environ 6000 emplois. En 2006, le volume de marchandises traitées a été de 23 millions de tonnes dont 14 millions en vrac liquides et 9 millions en vrac solides. Au nombre des entreprises utilisant les facilités du port, notons :

Nom	Type de produit	Capacité de l'entrepôt
Alcan	Alumine	45 000 tonnes
Canterm	Produits pétroliers raffinés (essence, diesel, huile chauffage)	130 000 mètres cubes
Bunge	Terminal céréalier	225 000 tonnes métriques
IMTT	Le plus important entrepôt de vrac liquide au Canada • produits chimiques (méthanol, phénol) • produits pétroliers (essence, mazout, kérozène) • produits liquides (huile et mélasse)	200 000 mètres cubes

Par ailleurs, transitent par le Port de Québec le sel, le ciment, les rebuts de métaux à destination de l'Asie, la dolomie et le calcaire, le nickel (le plus important port au Canada), les engrais agricoles et industriels, tout en n'oubliant pas les grains de provende. À cette liste (non exhaustive), ajoutons Ultramar, avec ses entrepôts d'une capacité de 12 millions de tonnes.

- **Le Port de Québec réalise chaque année des échanges commerciaux avec plus de 40 pays et constitue ainsi LE port privilégié pour relier le cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord avec le reste du monde.**

Le Réseau Grands Lacs-Voie maritime, facteur de développement économique

Depuis 1959, le Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent est donc une voie navigable vitale pour le transport de marchandises entre le cœur de l'Amérique du Nord et les marchés internationaux. Le Réseau Grands Lacs / Voie maritime est une des voies maritimes commerciales les plus grandes et les plus stratégiques au monde. Englobant le fleuve Saint-Laurent et les cinq Grands Lacs, ce cours d'eau de **2038 milles nautiques s'étend du golfe du Saint-Laurent dans l'océan Atlantique jusqu'à l'extrémité ouest du lac Supérieur** aux ports de Duluth (Minnesota). Le Réseau est administré conjointement par le Canada et les États-Unis.

En 2005, environ 5000 allers/retours de navires commerciaux ont été enregistrés dans la Voie maritime. Au niveau des écluses du Réseau à destination des grands ports américains et canadiens, 2000 passages ont été répertoriés. Chaque fois que 10 000 tonnes de cargaisons générales passent par un port des Grands Lacs, la collectivité de ce port enregistre des retombées économiques d'un demi-million de dollars.

Quelques statistiques serviront ici à renforcer notre point de vue sur la vocation commerciale du fleuve :

- Depuis 1959, plus de deux milliards de tonnes de marchandises, d'une valeur estimée de 300 G\$ US, ont transité par la Voie maritime entre le Canada, les États-Unis et une cinquantaine d'autres pays
- Près de 50 % du trafic de la Voie maritime se fait à destination ou en provenance de ports d'outre-mer, surtout en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique
- La Voie maritime comprend certains des plus grands ports d'Amérique du Nord, qui sont reliés à un excellent réseau de transport intermodal
- Depuis plus de 40 ans, la Voie conserve un dossier quasi vierge d'incidents de navigation, grâce à des améliorations constantes et un entretien méticuleux.

On ne peut rester insensible à ces statistiques et la comparaison vient tout de suite à l'esprit de l'importance relative de quelque 120 passages additionnels.

- **Le Saint-Laurent a été, de tout temps, lié au développement économique de notre province. Aujourd'hui, les principes du développement durable nous interdisent d'ignorer le formidable levier**

que ce puissant fleuve représente pour notre génération et les générations futures.

Qu'est-ce qui transite par le fleuve?

Les produits de fer et d'acier, bruts ou transformés, représentent la catégorie la plus importante du transit fluvial, en termes de valeur des produits, et leur manutention est celle qui exige le plus de main-d'œuvre. Les produits miniers constituent chaque année plus de 40 % du commerce de la Voie maritime. Parmi ces produits, outre l'acier et le minerai de fer déjà mentionnés, on compte aussi le charbon, le nickel, le coke, le sel et la pierre.

Les produits agricoles constituent environ 40 % du commerce de la Voie maritime. Les cargaisons comprennent du blé, du maïs, des fèves soya, de l'orge, de l'avoine et de la graine de lin.

En plus des produits d'acier et de fer, la Voie maritime est une solution économiquement avantageuse pour plusieurs autres cargaisons de produits transformés. Chaque année, **plus de 10 % de son commerce porte sur le mazout, sur les produits pétroliers, chimiques** et forestiers ainsi que sur les produits animaux.

Le *Rapport 2005-Trafic* de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent via son site www.greatlakesseaway.com, nous renseigne sur les statistiques de la période 1986-2005. Durant cette période, la Voie maritime a accueilli, dans sa section Montréal-Lac Ontario- Canal Welland :

- 83 348 navires;
- 929 millions de tonnes de produits.

Par ailleurs, à son niveau de 1986, le fleuve a vu le transit de 4602 navires et de 48 millions de tonnes de marchandises. En 2005, ces chiffres étaient de 4361 navires et de 43 millions de tonnes soumises à péage. Également en 2005, **184 de ces navires étaient des pétroliers océaniques qui ont porté leur cargaison jusqu'au cœur de notre pays.**

Nous cherchons à démontrer ici un argument assez simple :

- **Le GNL ne constitue pas un risque plus élevé, ne représente pas une augmentation du risque, n'est pas en fait un facteur aggravant pour cette voie navigable.** Il représente « *business as usual* » pour les gestionnaires de la Voie maritime, et même un apport bienvenu par rapport à une légère diminution du trafic lorsque comparé aux niveaux de 1986.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

L'investissement

L'investissement global du terminal Rabaska 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 considérables à la fois pour Lévis, la région Chaudière-Appalaches et la grande région métropolitaine de Québec, mais aussi pour le Québec tout entier.

- **Rabaska est l'un des plus importants projets industriels de la dernière décennie au Québec financé à 100 % par des intérêts privés sans aucun apport de fonds publics.**

Sommaire des coûts d'investissement (en millions de dollars canadiens)

Jetée et installations de déchargement	174
Réservoirs de GNL	148
Aménagement du site, travaux civils, bâtiments et équipements	257
Gazoduc vers Saint-Nicolas	65
Ingénierie, développement, divers	196
TOTAL	840

Dans la brochure intitulée « *Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement* » que l'on trouve sur le site de la Société Rabaska, nous avons relevé les données cruciales suivantes : « *les retombées économiques directes et indirectes au Québec, ce qu'on appelle la valeur ajoutée, ont été évaluées de concert avec l'Institut de la statistique du Québec. Celui-ci estime que 70 % des retombées découlant de cet investissement seront réalisées 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.* » (p. 12)

Des recettes substantielles pour les gouvernements

L'étude d'impact nous apprend que 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. En s'appuyant sur 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.

Par ailleurs, la municipalité de Lévis et la commission scolaire des Navigateurs bénéficieront d'importantes recettes foncières découlant de l'exploitation du complexe méthanier. Le montant des taxes à être payé par Rabaska à Lévis a fait l'objet d'une entente entre les deux parties, laquelle entente a été rendue publique au cours des derniers mois. Précisons que le consortium s'est engagé formellement à ne jamais verser moins de 7 M\$ en taxes municipales et 1 M\$ en taxes scolaires annuellement. (*Voir Annexe 1*). Pour preuve de sa bonne volonté, le promoteur a donc signé deux protocoles d'entente avec la Ville de Lévis.

Ainsi, à compter de sa mise en exploitation, la Société Rabaska paiera les sommes suivantes en quatre versements trimestriels égaux, à l'égard de chaque année civile complète :

Années 1 à 5	7 millions de dollars
Années 6 à 10	7,5 millions de dollars
Années 11 à 15	8,5 millions de dollars
Années 16 à 20	10 millions de dollars
Années 21 à 50	11 millions de dollars.

- **Nous saluons ce geste d'ouverture et mentionnons également les efforts des administrateurs de la Ville de Lévis pour arriver à ces engagements. Par ces ententes, la population de la Ville se voit donc assurée d'une contribution fiscale d'au moins sept millions de dollars par an suite à la réalisation du projet.**

Main-d'œuvre pour la construction du terminal méthanier

Le promoteur du projet Rabaska nous informe qu'il s'approvisionnera dans toute la mesure du possible auprès des entreprises et marchands locaux, en plus de favoriser l'embauche de travailleurs locaux tant pour la phase de la construction qui s'étendra sur trois ans que pour la phase d'exploitation prévue pour 2010. **Nous entendons prendre les dispositions pour nous assurer du respect de cet engagement.**

Pendant la construction du terminal méthanier (2007-2010), **l'activité générée par le projet devrait supporter l'équivalent de 4995 personnes/année, dont 2440 emplois directs et 2555 emplois indirects auprès des divers fournisseurs.**

En termes d'effectifs, le chantier à lui seul nécessitera 1580 personnes/année. 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.

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, soit 1150 personnes, ce qui représente une masse salariale annuelle pouvant dépasser 60 M\$.

Lors d'une présentation publique tenue les 12 et 13 juin 2006, le « *Rendez-vous construction Rabaska* », la Société Rabaska présentait, en collaboration avec Pôle Chaudière-Appalaches, la Chambre de commerce de Lévis et la Société de développement économique de Lévis, aux fournisseurs de biens et services locaux la distribution suivante des 4995 emplois directs et indirects qui seront créés pour la réalisation du terminal méthanier.

- Génie civil : terrassement et préparation de plateformes, excavation et remblais, routes, drainage, réseaux enterrés;
- Béton : fondations, dalles, réservoirs, fosses et caves;
- Charpentes métalliques : râteliers de tuyauterie, supports d'équipements et plateformes d'accès, ponts roulants, bâtiments;
- Bâtiments industriels et tertiaires : toutes disciplines;
- Mécanique/Chaudronnerie : pompes, compresseurs, échangeurs, etc.;
- Tuyauterie : tuyauterie, isolation, vannes et accessoires;
- Électricité : transformateurs et panneaux de distribution, éclairage, traçage, câblage et raccordements;
- Instrumentation et contrôle : systèmes de contrôle, de surveillance, de détection, d'analyse, instrumentation, câblage et raccordements;
- Ingénierie et services associés;
- Services et équipements habituels d'un chantier de construction.

De plus, un terminal méthanier comporte trois ensembles faisant appel à des technologies particulières :

- Réservoirs cryogéniques de GNL où les structures en béton de grande hauteur et la chaudronnerie sont les deux disciplines majoritaires, mais toutes les spécialités y sont néanmoins représentées;
- Infrastructures maritimes pouvant combiner des techniques de construction en mer et des techniques de construction de pont routier;
- Pose de gazoduc.

Pour toutes ces ressources, le promoteur Rabaska s'est engagé à privilégier les ressources locales.

- **Les signataires du présent mémoire accueillent avec anticipation ce souci d'alimenter la construction du site avec la main-d'œuvre et l'expertise locales. Forte de ses 4500 entreprises et 32 000 emplois directs dédiés au domaine de la construction, le territoire de la Capitale Nationale et de Chaudière-Appalaches est en mesure de relever ce défi. Nous serons vigilants sur tous les fronts, avec l'objectif déclaré de voir se concrétiser ces engagements du promoteur.**

Phase d'exploitation du terminal méthanier

Une fois en activité, **le budget d'exploitation du terminal, conçu pour fonctionner en continu sur 24 heures et 365 jours par année, s'élèvera annuellement à 46,5 M\$** auxquels il faut ajouter environ 10 M\$ pour les frais maritimes, tels les droits portuaires et les frais de pilotage, de remorquage et de lamanage. Ces sommes sont importantes et motrices pour l'économie régionale et il vaut la peine de les mentionner et de les prendre en considération dans l'évaluation globale du projet.

Au moment de sa mise en exploitation, il est prévu que le terminal procède à l'embauche de 70 personnes, travailleurs spécialisés et personnel administratif confondus. Ces emplois seront occupés par des résidents de Lévis et de la région environnante ou qui viendront s'y établir. Les activités reliées à l'exploitation du terminal créeront par ailleurs environ 220 emplois auprès des fournisseurs, constitués largement d'entreprises et d'établissements de la région. On estime qu'au minimum près des deux tiers de ces emplois indirects, soit 140, seront accaparés par des travailleurs de la région. Par ailleurs, le transit des navires méthaniers nécessitera les services suivants: pilote, pilote de glace, pilote lamaneur, lamanage et surveillance à quai, remorqueur.

Comme on le voit, **les opportunités seront nombreuses pour les travailleurs et les gestionnaires des régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches**. D'autre part, la venue d'experts ou spécialistes externes pour combler les besoins qui ne pourraient l'être par les travailleurs locaux, s'avérera bénéfique pour le savoir collectif.

Activités de construction du gazoduc

Les activités de construction du gazoduc nécessiteront l'apport de travailleurs provenant d'un large spectre d'expertise, soit de l'arpentage au déboisement; du nivellement et de l'excavation jusqu'au contrôle radiographique de la conduite; du franchissement d'obstacles au remblayage et, sans mentionner les tests hydrostatiques, l'assèchement et la mise en gaz, la remise en état de la zone de travail de même que l'installation de panneaux indicateurs et de bornes de lecture de potentiomètres.

Le gazoduc proposé, d'une longueur de 42 km, **représente un investissement de 65,5 M\$. La construction s'étalera sur une période d'environ 12 mois, principalement en 2009. Cet investissement devrait générer au Québec des retombées directes et indirectes de 37,2 M\$ et permettre de supporter des emplois pour l'équivalent de 402 personnes/année durant la construction**. Durant la conception et la construction du gazoduc, les retombées économiques locales et régionales seront liées aux dépenses suivantes :

- Main-d'œuvre de l'entrepreneur général et de ses sous-traitants pour les travaux de génie civil et de mécanique;
- Hébergement et restauration des employés provenant de l'extérieur de la région du projet;
- Dépenses d'acquisition des installations de chantiers temporaires et fournitures associées;

- Achat de matériaux pour les travaux de génie civil;
- Travaux d'ingénierie et d'arpentage technique et foncier;
- Expertise immobilière par des évaluateurs agréés et des notaires;
- Surveillance du chantier.

Comité de maximisation des retombées économiques

Afin de s'assurer que les retombées économiques prévues au projet soient pleinement absorbées par la région combinée de la Capitale Nationale et de Chaudière-Appalaches, les organismes signataires du présent mémoire entendent travailler avec le promoteur à la mise en place d'un comité de maximisation de ces retombées. **Tous les efforts seront faits pour que nos régions bénéficient pleinement de tout le potentiel économique du projet.**

LE QUÉBEC ET L'ÉNERGIE

Demande à la hausse

Robert Bourassa disait bien justement, « *La politique, c'est l'art de concilier les contraires* ». Il ajoutait ailleurs qu'il importait de « *Faire triompher le Québec par la voie économique* ». Toute l'actualité de ces deux pensées se retrouve dans la problématique des enjeux conjugués de la diversification de nos sources énergétiques et du développement durable. Il appartient aux leaders politiques d'orienter le Québec vers des actions favorisant une synergie viable entre ces deux pôles. Il appartient aux hommes et femmes d'affaires d'opérer et d'innover en prenant en compte les impératifs qui les composent.

Au Québec, entre les années 1985 et 2002, nos besoins en pétrole sont passés de 70 % à 40 % au profit de notre approvisionnement en électricité avec une croissance de 20 % et, en gaz naturel qui affiche une augmentation de 7 %. Actuellement, toutes les tendances démontrent que la demande s'intensifie et que le Québec doit briser sa dépendance stratégique au gaz naturel en provenance de l'ouest canadien.

Nous ne sommes pas seuls à faire face à cette problématique et à envisager le gaz naturel comme solution. **La demande accrue d'un combustible fossile moins polluant que le pétrole et le charbon a suscité une multitude de projets semblables au projet Rabaska aux quatre coins de la planète, principalement en Amérique du Nord, de loin le plus gros consommateur de gaz naturel, avec environ 29 % de la consommation mondiale.**

Récemment, l'Union Internationale de l'Industrie du Gaz a mené une étude sur les perspectives à long terme (2030) d'offre et de demande mondiales de gaz. Les conclusions de cette étude présentaient la vision de l'industrie gazière sur son propre avenir. Entre autres, on y lit ceci :

- **Une hausse substantielle de la demande de gaz naturel est anticipée avec un possible doublement d'ici à 2030**
- **L'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie du Nord resteront les marchés principaux et compteront pour plus de 60 % de la consommation mondiale de gaz**

Ainsi, l'ouverture du Québec à de nouvelles sources d'approvisionnement, dont spécifiquement le gaz naturel, s'inscrit-elle dans une tendance mondiale.

Selon Ressources naturelles Canada, les projections de la croissance de la demande montrent que **d'ici 2020, en Amérique du Nord, nous aurons besoin de 20 % de plus de gaz naturel**. Le Québec, l'Ontario et le Nord-est des États-Unis enregistreront une croissance respective de 1,2 % en moyenne par année. Il n'est pas sorcier de présager que cette hausse de la demande sera suivie d'une hausse des prix, si par ailleurs, nos sources d'approvisionnement ne se sont pas diversifiées et stabilisées.

Récemment mise au jour dans étude commandée par Pôle Québec Chaudière-Appalaches auprès de KPMG sur les indicateurs de prospérité de Québec/Chaudière-Appalaches, la donnée suivante a de quoi nous inquiéter :

« Dans le coût de faire affaires à Québec, le maigre avantage que constitue ses coûts d'électricité peu élevés sont étouffés par **les coûts du gaz naturel qui est de 16 % plus élevé à Québec qu'ailleurs au pays.** »

L'étude conclut avec raison « qu'une ressource plus accessible, à un coût diminué par le biais de la saine concurrence, serait grandement bienvenue pour améliorer (...) notre performance globale. »

Diversification énergétique

L'intérêt et l'importance de diversifier nos sources d'approvisionnement énergétique en général et de gaz naturel en particulier s'articulent ainsi :

- Bénéficier de retombées économiques significatives
- Réduire notre dépendance à des sources restreintes d'approvisionnement
- Réduire les pressions à la hausse sur les prix payés par les consommateurs et les utilisateurs de gaz naturel et ainsi renforcer la compétitivité de nos entreprises
- Développer un avantage économique lié à la proximité de la source d'approvisionnement.

C'est dans ce sens que le gouvernement du Québec abonde lorsqu'il indique, dans le document de réflexion préalable à la consultation sur l'avenir énergétique :

*« L'accès éventuel du Québec au gaz naturel liquéfié importé créerait une concurrence avec le gaz naturel provenant des bassins sédimentaires de l'Ouest canadien et dont le Québec est présentement captif. En principe, cette concurrence devrait permettre aux consommateurs québécois de bénéficier de gaz naturel à prix plus avantageux ».*¹

C'est ainsi qu'une affirmation de la Energy and Environmental Analysis que l'on retrouve dans un document préparé pour le promoteur Rabaska, résonne particulièrement fort dans la zone Québec Chaudière-Appalaches. La voici :

*« Le GNL de Rabaska offrira des avantages appréciables aux consommateurs du Québec et de l'est ontarien : gaz naturel à des prix inférieurs, réduction des coûts de l'énergie pour le consommateur et fiabilité des approvisionnements en gaz. (...) En livrant du gaz directement au Québec, le GNL de Rabaska représente une nouvelle possibilité d'approvisionnement moins sensible aux événements extérieurs du marché ayant des effets sur les sources traditionnelles d'approvisionnement (...). Le GNL de Rabaska réduira le risque de perturbations des gazoducs et minimisera la volatilité des prix résultant des contraintes de capacité affectant les marchés québécois et est-ontarien situés en bout de réseau ».*²

¹ Gouvernement du Québec (2004), *Le secteur énergétique au Québec, Contexte, enjeux et questionnements*, p. 34.

² Energy and Environmental Analysis (2005), *Répercussions des importations de GNL de Rabaska sur les marchés québécois et ontarien de gaz naturel*, analyse préparée pour la société en commandite Rabaska, pp.5-6.

Les secteurs utilisateurs de gaz naturel sont bien présents dans notre région. Pensons en particulier aux plastiques et matériaux composites. Dans leur cas, les producteurs de résine s'alimentent pour leur besoin énergétique en gaz naturel selon une proportion de 70% par rapport aux autres formes d'énergies. Provenant en grande partie de Montréal, de la Montérégie et des États-Unis, cette matière première est donc très susceptible aux variations du coût du gaz naturel. Toute opportunité de modérer la hausse du coût d'approvisionnement du gaz naturel sera donc accueillie avec enthousiasme par les industriels du plastique et des matériaux composites de la région. La région de Québec Chaudière-Appalaches se classe au deuxième rang en importance au Québec en termes de concentration d'entreprises dans le secteur des plastiques et au premier rang dans celui des composites. Ensemble, les 130 entreprises qui composent ces secteurs emploient 5 300 personnes et leur croissance annuelle moyenne se situe au-dessus des 6 %.

Le projet Rabaska est avantageux pour le développement économique du Québec. Non seulement propose-t-il une solution aux préoccupations grandissantes en termes de diversification du combustible pour des énergies moins polluantes, mais il s'inscrit parfaitement dans la lignée des principes du développement durable en ce qu'il tend à répondre aux besoins du présent (économiques, sociaux, environnementaux) sans compromettre la capacité, pour les générations futures, de répondre aux leurs.

- **Pour atténuer la volatilité et les pressions à la hausse sur les prix et ainsi aider à maintenir la compétitivité de nos entreprises, en particulier dans le secteur industriel, un projet comme celui de Rabaska présente un intérêt indéniable.**

La stratégie énergétique du Québec 2006-2015

Dans sa stratégie énergétique 2006-2015, le gouvernement du Québec énonce : *« Le pétrole et le gaz naturel représentent un peu plus de 50 % de notre bilan énergétique. Ces approvisionnements sont cruciaux pour le développement de notre économie et le bien-être des citoyens. »*

Au nombre des six objectifs de la stratégie énergétique du Québec 2006-2015, au moins deux s'adressent à l'actuelle problématique de diversification énergétique:

« Le Québec doit renforcer la sécurité de ses approvisionnements en énergie. »

« Nous devons utiliser davantage l'énergie comme levier de développement économique. La priorité est donnée à l'hydroélectricité, au potentiel éolien, aux gisements d'hydrocarbures et à la diversification de nos approvisionnements en gaz naturel. »

Enfin, parmi les actions ciblées pour atteindre ces objectifs, **consolider et diversifier les approvisionnements** tient une place prépondérante. On dit à ce sujet : *« Du côté du gaz naturel, les cibles (d'approvisionnement) seront multipliées par plus que trois : la cible de 96,9 millions de mètres cubes en 2008 passe à 350 millions de mètres cubes en 2015. »*

La position favorable du gouvernement pour la diversification des sources d'approvisionnement et la réalisation du plein potentiel du Québec au niveau énergétique est une constante qui s'est répétée sous tous les gouvernements, depuis M. Robert Bourassa jusqu'au présent gouvernement Charest en passant par les toutes les administrations péquistes et libérales.

- **Nous appuyons cette direction donnée par nos élus et nous prenons acte avec satisfaction de cette stratégie énergétique proactive. En ouvrant la voie à la réalisation de grands projets énergétiques, elle vient renforcer la compétitivité des industriels et suscite le dynamisme économique dans une perspective de développement durable.**

La recommandation du BAPE d'aller de l'avant ou non avec le projet Rabaska aura des impacts économiques importants sur la compétitivité des entreprises québécoises et de la zone Québec Chaudière-Appalaches, ou bon nombre d'entreprises se retrouvent dans les secteurs caractérisés par une consommation importante de gaz naturel. D'ailleurs, en 2004, un membre de l'Office national de l'énergie reconnaissait les impacts des décisions des organismes d'examen canadiens par ces paroles :

« Les prix du gaz naturel ont beaucoup augmenté depuis 1990. Depuis l'hiver 2000, du fait de la croissance prononcée de la demande, du passage à maturité de nombreux bassins d'approvisionnement et des prix élevés du pétrole, les prix ont atteint une moyenne de 5,60 \$CAN/10⁶ Btu et ont montré une grande volatilité. La direction que les prix emprunteront dépendra du cadre des politiques énergétiques en Amérique du Nord, et de la façon dont l'offre et la demande réagiront aux prix et de certaines décisions que nous, les organismes de réglementation en Amérique du Nord, prendrons au niveau notamment des nouvelles infrastructures ».³

- **Comme représentants de l'économie de la région, nous sommes confiants que le BAPE prendra une décision favorable à la compétitivité de nos entreprises, une décision qui ira dans le sens de l'intérêt de notre économie mais également de la volonté gouvernementale de diversifier nos sources d'approvisionnement en énergie et en gaz naturel.**

³ Gaétan Caron (2004), « *Énergie au Québec : au cœur de l'évolution nord-américaine* », présentation au troisième Forum québécois sur l'énergie, Montréal, Québec, 20 septembre. Présentation disponible au : http://www.neb.gc.ca/newsroom/Speeches/2004/GCEnergyInQuebec_3rdEnergyForum2004_09_20_f.htm#a_21

LE GAZ NATUREL AU QUÉBEC

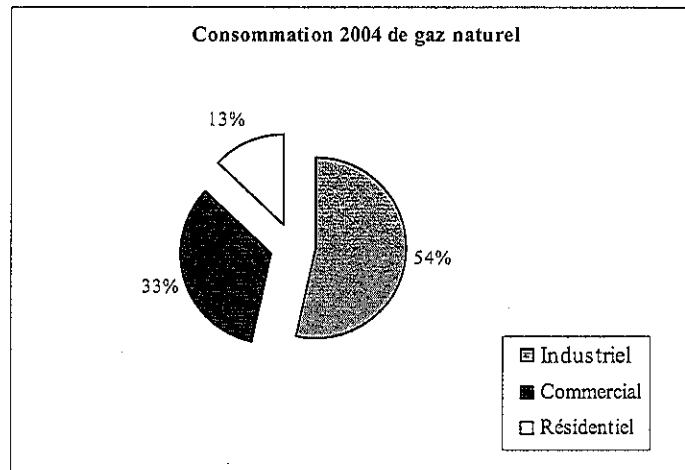
La décision ou non d'aller de l'avant avec le projet Rabaska aura des impacts importants sur les secteurs industriels et commerciaux de nos régions. Compte tenu du fait que l'approvisionnement en gaz naturel est devenu au cours des vingt dernières années un facteur non négligeable du coût de production des biens et services, la sécurisation de l'approvisionnement devient essentielle à la stabilisation des coûts de production ainsi qu'à la capacité de faire face à la compétition et de conserver des marges de profit raisonnables, permettant le réinvestissement et le maintien des opérations. **Pour produire davantage, être plus compétitives, croître et continuer à offrir et à créer des emplois, les entreprises québécoises utilisatrices de gaz naturel ont besoin d'un accès à un approvisionnement sécurisé et à prix compétitif de ce facteur de production.**

La bataille du pétrole qui s'est amorcée au début des années '70 dure depuis toute une génération. Pendant ce temps, nos industries ont été constamment à la recherche de méthodes et technologies permettant de diminuer leurs coûts et leur dépendance tout en augmentant leur production. **Ne pas aller de l'avant avec un projet générateur de richesse collective comme Rabaska reviendrait à confiner nos industries à des stratégies de décroissance plutôt qu'à leur fournir un moteur de développement apte à diminuer leur captivité énergétique.**

Portrait de la consommation de gaz naturel au Québec (2004)

Au cours des vingt dernières années, le gaz naturel s'est fait une place dans notre société. Selon CIRANO, le centre interuniversitaire québécois de recherche, de liaison et de transfert des savoirs en analyse des organisations, en 2004, le gaz naturel était utilisé selon la répartition suivante :

Secteur industriel : 54 % (115 206 térajoules)
Secteur commercial : 33 % (71 779 tj)
Secteur résidentiel : 13 % (27 559 tj)

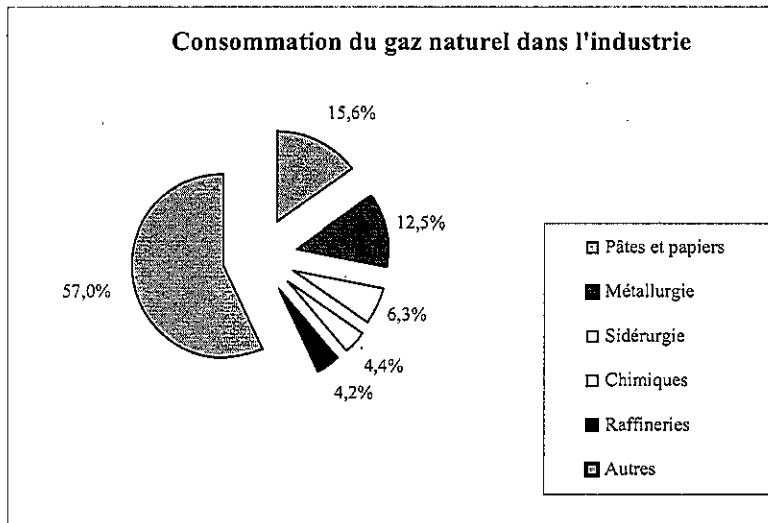


Mentionnons que Gaz Metro compte, dans les régions de Québec Chaudière-Appalaches 3040 usagers commerciaux et quelque 290 usagers industriels. Dans les industries, le gaz naturel est notamment utilisé pour le chauffage de l'eau et des espaces, les procédés de fabrication et la production de vapeur.

Si on regarde de plus près cette seule clientèle industrielle, qui accapare plus de la moitié de la consommation totale, les secteurs suivants représentent une part importante de la consommation :

Pâtes et papiers : 15,6%
Métallurgie (fonte et alliage) : 12,5%
Sidérurgie : 6,3%
Chimique (incluant plastiques et matériaux composites) : 4,4 %
Raffineries : 4,2%

Ensemble, les cinq premiers secteurs représentent 43 % de la consommation industrielle.



Ces quelques chiffres, à eux seuls, permettent de comprendre l'importance du gaz naturel comme source d'énergie dans l'industrie québécoise. Grâce aux statistiques compilées depuis vingt ans, on sait qu'au niveau commercial la hausse de la demande a été de 200 % au cours de cette période et de plus de 75 % dans les industries.⁴ Cet accroissement démontre bien les efforts faits au cours de cette période pour diminuer la dépendance au pétrole.

Transmission des coûts : difficile voire impossible

Actuellement, pour nos entreprises, le coût de la facture du gaz naturel représente de 5 % à 15 % (en moyenne) du coût total de fabrication des produits, ce qui est loin d'être négligeable. En effet, toute diminution ou augmentation du coût d'approvisionnement de l'énergie se répercute directement sur les coûts de

⁴ Source : Ministère des ressources naturelles (données disponibles sur le site internet du ministère)

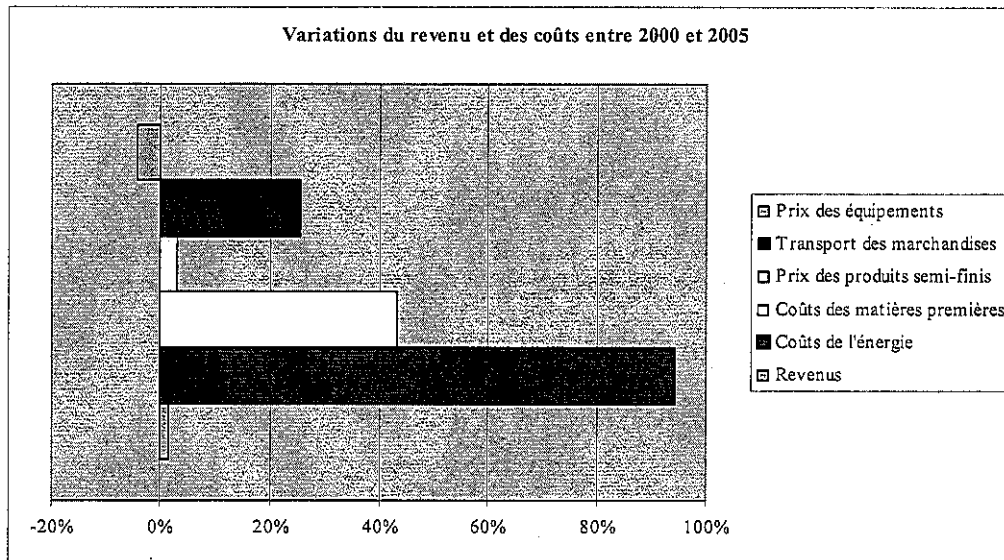
production, les marges bénéficiaires, la capacité de réinvestir et à plus long terme, la survie des entreprises.

L'impact de l'augmentation des coûts de production est d'autant plus important dans le contexte de mondialisation actuel, particulièrement exigeant, auquel sont confrontées nos entreprises industrielles. Dans cet environnement hautement concurrentiel, les hausses de coûts ne peuvent toutes être transmises au client alors que les concurrents poussent les prix vers le bas. Dans le graphique fourni ci-dessous, nous présentons ce phénomène d'étau des coûts « cost squeeze » avec des données portant sur l'ensemble du Canada (seules disponibles). On y constate effectivement, qu'entre 2000 et 2005, malgré des hausses significatives des coûts (jusqu'à 94 % pour l'énergie), le prix de vente moyen des manufacturiers a, pour sa part, à peine cru (+1,4 %).

Tableau des variations entre 2000 et 2005

	Variations entre 2000 et 2005
Prix de vente moyen des manufacturiers (revenus)	+1,4 %
Coût des équipements	-4,2 %
Coût des produits semi-finis	+3,2 %
Coût de transport	+25,4 %
Coût des matières premières	43,2 %
Coût de l'énergie	94,3 %

Graphique des variations entre 2000 et 2005



Ces données sont éloquentes en ce qu'elles affichent bien la difficulté de transférer l'augmentation des coûts au client dans un contexte de concurrence féroce.

Efficacité énergétique

Dans leur mémoire présentée à la Commission parlementaire sur l'avenir énergétique du Québec en 2005, les Manufacturiers et exportateurs du Québec soulignaient les efforts déployés par les industriels québécois en matière d'efficacité énergétique, et nous citons :

« Contrairement à ce que certains prétendent, si l'industrie consomme plus, ce n'est pas qu'elle gaspille. L'intensité énergétique des manufacturiers tend à diminuer dans le temps en raison du développement technologique et d'une plus grande efficacité des processus de fabrication. Les chiffres à cet effet sont éloquentes. Par exemple, de 1997 à 2003 la production manufacturière a augmenté de 23 % alors que la quantité totale d'énergie consommée mesurée en termes de joules est restée la même (en fait, elle a diminué de 0,2 %) ».⁵

À propos des efforts des industriels visant l'efficacité énergétique, il s'agit donc d'un impératif qui trouve écho sur les planchers d'usine. Des efforts sont investis en continu, de sorte que les marges d'amélioration ne sont pas (ou ne sont plus) aussi grandes qu'on pourrait être porté à le croire avant de regarder la réalité de plus près. **D'éventuelles pressions sur la disponibilité de l'approvisionnement pour les clients industriels ou encore des pressions à la hausse sur les prix résultant de cet approvisionnement restreint ne pourraient pas simplement trouver solution dans une plus grande efficacité énergétique. Dans ce cas, les autres réactions possibles des industriels risquent d'être mises de l'avant, au détriment de notre capacité industrielle et de nos emplois.**

Les industriels s'essoufflent et réagissent

Face à la concurrence internationale et dans la course permanente contre les coûts de production autrement accentuée par l'appréciation très rapide du dollar canadien, les industriels s'essoufflent. Avec la perte de plus de 100 000 emplois dans le secteur manufacturier au cours des trois dernières années, les effets ne se font malheureusement que trop sentir.

Par ailleurs, la hausse des prix du gaz naturel suscite des réactions prévisibles. Notons d'emblée que certains industriels se tourneraient déjà vers des sources d'énergie alternatives dont le mazout et le bunker (dérivé du pétrole). Ce revirement n'est certainement pas du meilleur augure pour l'environnement.

D'autres se replient sur l'électricité et l'électrification des processus industriels se constate dans l'ensemble du secteur industriel. L'Agence de l'efficacité énergétique, dans une étude réalisée avec l'Association canadienne de l'industrie du plastique (section Québec) et le Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, vient renforcer ce constat en notant que, dans l'industrie de la plasturgie (plastiques et composites), entre 1993 et 2003, la part de la facture de gaz naturel

⁵ Manufacturiers et exportateurs du Québec (2005), « *Le développement économique du Québec, indissociable de son développement énergétique* », Mémoire présenté lors de la Commission parlementaire sur l'avenir énergétique du Québec.

dans la facture énergétique totale a presque été réduite de moitié, passant de 40 % à 21 %.⁶

Ces chiffres méritent d'être lus avec précaution, compte tenu de l'échantillonnage et des références d'étalonnage utilisés. Mais, il reste que, bien que cette tendance puisse ne pas être aussi marquée dans la réalité (ce qui resterait à être vérifié dans une étude plus approfondie), elle illustre tout de même une réalité perçue sur le terrain. L'électrification des processus industriels, principalement due à l'écart qui s'est creusé entre les prix de l'électricité et du gaz naturel suite à la montée des prix du gaz, ne va pas dans le sens d'une optimisation générale dans l'utilisation des différentes sources d'énergie.

De plus, quoique difficile à démontrer quantitativement mais facile à observer et à défendre sur le plan logique, plusieurs entreprises qui aimeraient passer de l'électricité au gaz naturel pour améliorer le rendement énergétique de leurs installations – ce vers quoi elles sont encouragées dans plusieurs cas – sont contraintes de reporter leurs projets.

Plus grave encore, à bout de ressources pour dénicher des gains d'efficacité énergétique réalisables à court terme, les entreprises, face à une hausse constante ou subite de leurs coûts, seront placées devant les options suivantes :

- **La réduction ou le transfert de production hors Québec**
- **L'arrêt complet des opérations, fermeture ou consolidation**
- **Le retardement ou l'annulation des projets d'investissements (expansion, modernisation).**

Aucune de ces options n'est intéressante du point de vue économique, de la création de richesse et de l'emploi.

Les dangers de l'immobilisme

Advenant le cas où le projet Rabaska ne voit pas le jour, nous pouvons, d'ores et déjà, percevoir que notre captivité à une source d'approvisionnement qui diminue s'accroîtra au cours des prochaines années. Dans la foulée, une offre restreinte face à une demande croissante mettra de la pression sur les prix. Selon l'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIQ), dans le secteur industriel, l'incertitude, le risque d'interruption ainsi que la hausse et la volatilité des prix ces dernières années ont amené certains industriels à opter pour le mazout lourd en permanence.⁷

Toujours selon l'ACIQ, pour continuer à satisfaire l'accroissement de la demande dans les secteurs résidentiel et commercial, il faudrait réduire celle du secteur industriel, ce qui nuirait à leur compétitivité dans un contexte peu propice. En d'autres mots, il serait difficile d'envisager une hausse de la demande industrielle sans nouvelle source d'approvisionnement. Cela se traduirait inévitablement par des baisses de production et d'emplois dans le secteur manufacturier déjà aux prises

⁶ Agence de l'efficacité énergétique (2003), *Enjeux énergétiques de l'industrie du plastique*, pp.4-5, Cette étude est disponible sur internet : <http://www.aee.gouv.qc.ca/industries/plasturgie/plasturgie.jsp>.

⁷ Association des consommateurs industriels de gaz (2005), Mémoire présenté à la Commission de l'économie et du travail, janvier.

avec de grands défis.

Un terminal méthanier comme Rabaska permettrait donc au marché de gaz naturel de croître et aurait forcément un effet modérateur sur le coût d'approvisionnement (prix inférieurs à ceux de l'Ouest canadien et augmentation de l'offre).

La firme spécialisée EEA estime que le projet Rabaska pourra contribuer à réduire de façon significative et permanente le coût du gaz naturel au Québec et en Ontario.

« Le projet contribuera ainsi à maintenir et à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises et ontariennes par une réduction permanente d'environ 5 % du prix du gaz. Ce gain signifie des économies totalisant plus de 8 milliards de dollars pour les consommateurs de gaz naturel du Québec et de l'Ontario durant la période 2010-2025. »⁸

Dans une situation de marché serré, il s'agit d'un gain appréciable pour les consommateurs, les industries et les entreprises du Québec et de l'Ontario.

Avec le projet Rabaska, la région de la Capitale Nationale et de Chaudière-Appalaches se trouve à portée de main d'un investissement privé majeur qui offre de l'emploi à nos travailleurs, de l'expertise en haute technologie, des retombées fiscales considérables, un avantage concurrentiel à long terme pour nos industries, une diminution des coûts d'accès à la ressource pour les consommateurs et les entreprises. **La richesse collective qui est prévisible dans la foulée de cette réalisation s'étendra sur des décennies. Avons-nous les moyens de refuser?**

⁸ Rabaska, (2005), Implantation d'un terminal méthanier à Lévis : étude d'impact sur l'environnement, tome 1, chapitre 7-1

LA SÉCURITÉ

Aucune concession

À l'instar de leurs concitoyens concernés par les risques d'une installation de cette nature et de cette importance, les entrepreneurs de la région Québec Chaudière-Appalaches se sentent fortement interpellés par les questions de sécurité des installations du projet Rabaska et n'entendent faire aucune concession sur les mesures de sécurité qui doivent entourer un tel projet. La sécurité des familles, des habitants et des milieux touchés les concerne au premier niveau puisqu'il s'agit aussi de leurs propres familles et de leur propre environnement. Nos entrepreneurs sont tout à fait conscients qu'ils bâtissent aussi bien pour le présent que pour le futur et qu'ils doivent demeurer vigilants.

Les propriétés du GNL

Considérant les propriétés du GNL (ne brûle pas, n'est pas explosif) et du gaz naturel (inodore, non corrosif, non toxique), nous ne pouvons nous empêcher de comparer avec des sources énergétiques connues pour leur dangerosité et pourtant manipulées depuis des décennies dans l'environnement immédiat de Québec sans autre forme de procès.

Une analyse fondée

L'étude de sécurité du terminal méthanier et l'étude de sécurité maritime ont été confiés à Det Norske Veritas (DNV), une fondation d'origine norvégienne en activité depuis 140 ans. DNV est le chef de file mondial dans le domaine de l'évaluation des risques, de la sécurité, de l'environnement et des calculs de conséquences d'accident.

Pour mener à bien l'étude de sécurité du terminal, DNV s'est appuyée sur les directives du ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE). Le processus d'évaluation du risque est aussi en accord avec les recommandations du MDDEP et avec la norme européenne EN1473.

L'étude de risque maritime suit une démarche similaire et se fonde sur les recommandations de la Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO).

Le transit fluvial

La route maritime qui sera suivie par les méthaniers en eaux canadiennes est celle qu'empruntent annuellement tous les autres navires marchands remontant jusqu'à Québec incluant les 184 navires océaniques transporteurs de pétrole dont l'historique écologique n'est pas des plus reluisantes. Les navires méthaniers, dont la construction respecte les plus hautes normes de sécurité maritime, ne viendront, en aucun cas, augmenter le risque écologique pour notre Saint-Laurent.

Nous comprenons que les règles de sécurité applicables aux méthaniers et à leur navigation dans le Saint-Laurent sont définies dans le cadre du processus TERMPOL sous la responsabilité de Transports Canada, et, doivent respecter les recommandations de Transports Canada (TP 14335) pour la navigation hivernale. Le processus d'examen TERMPOL exige sa propre analyse de risque pour le trajet des

méthaniers depuis l'entrée du golfe du Saint-Laurent jusqu'au terminal ainsi que pour les opérations à quai (manœuvres d'arrivée, accostage, amarrage, déchargement et appareillage).

Pour l'étude d'impact, chaque scénario d'accident potentiel a été évalué en calculant:

- Sa fréquence d'occurrence, déterminée à partir de statistiques maritimes mondiales et canadiennes et corrigée pour tenir compte des particularités du Saint-Laurent et des méthaniers
- Ses conséquences potentielles, à l'aide d'outils logiciels adaptés et reconnus.

L'Actualité, dans un article daté du 26 janvier 2006, rapporte cette affirmation tirée de l'étude d'impact : « *les navires sur le fleuve seront soumis à des règles de sécurité très strictes. On signale qu'il y a actuellement 47 terminaux méthaniers et 241 réservoirs dans le monde. Après 40 ans et 40 000 voyages de navires pour les approvisionner, il n'y a eu aucune perte de cargaison et aucun accident majeur dans ces installations* ».

Les risques sur terre

Le corridor de service entre la jetée et la base de transformation fait un peu moins de 1,3 km de longueur. L'étude de risque réalisée par DNV permet d'établir que l'ensemble des bâtiments, à l'exception de trois résidences, sont situés dans un espace où le risque qu'un décès survienne est **inférieur à une fois par million d'années**. Ces résultats constituent l'aboutissement de plusieurs améliorations successives dans la conception des installations visant à réduire les risques, dont le choix de la technologie à intégrité totale pour les réservoirs, des conduites cryogéniques et de retour de gaz enfermées dans un caisson de béton enfoui et du dimensionnement approprié des cuvettes de rétention.

Les zones d'exclusion sont établies suivant la norme canadienne CAN/CSA-Z276-01 et la norme américaine NFPA 59A-01; elles peuvent aussi être basées sur l'analyse de risque, comme cela se pratique en Europe (norme européenne EN 1473). Le terminal méthanier est implanté sur un terrain suffisamment grand pour garantir que la zone d'exclusion autour des installations terrestres soit à l'intérieur des limites de la propriété prévue pour Rabaska.

Ainsi, Rabaska a fait le choix de respecter à la fois les normes canadienne, américaine et européenne pour la détermination des zones d'exclusion.

- **Le promoteur a aussi fait le choix de définir des zones d'exclusion qui vont au-delà de la stricte application des normes, ce qui nous satisfait entièrement.**

Un plan de gestion environnementale et un comité de vigilance

- **Comme autre mesure de sécurité essentielle, notons que Rabaska se dotera d'un plan de gestion environnementale capable de réagir promptement à tous les incidents.**

Par ailleurs, un comité de vigilance, auquel participeront les représentants du milieu, sera mis en place afin de faciliter la communication des résultats du plan de gestion

environnementale et pour garantir le respect des engagements pris par le promoteur.

Chaque année, un rapport annuel de suivi environnemental couvrant l'année calendaire (du 1er janvier au 31 décembre) sera préparé par la direction Environnement de Rabaska et transmis au comité de vigilance ainsi qu'aux autorités gouvernementales concernées.

Le rôle du gouvernement et des instances de surveillance

Après le nécessaire exercice de consultation auquel un tel projet doit s'astreindre, nos trois organismes sont solidaires dans leur avis :

- > **Il faut laisser au gouvernement et aux nombreuses instances de réglementation la responsabilité d'exercer leur fonction de contrôle des opérations et de protection du citoyen.**
- > **Le gouvernement ne doit pas relâcher cette nécessaire surveillance en cours de vie du projet.**

CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Qu'ils soient adjudicateurs de contrats, sous-traitants ou fournisseurs de services, nos entrepreneurs sont à l'affût d'opportunités de croissance car c'est ainsi qu'ils assurent la pérennité de leurs commerces et la vitalité de l'économie du Québec. Nos populations attendent de nos gouvernements un leadership solide leur assurant une croissance stable à long terme. C'est une responsabilité qu'il lui faut assumer.

Pour sa part, la Société Rabaska, par la qualité de ses promoteurs et la solidité de l'étude d'impact qu'elle dépose aujourd'hui, nous prouve qu'elle entend remplir ses obligations et responsabilités de bon citoyen corporatif en ce qui a trait à la sécurité des installations, au souci environnemental et au respect de tous les cadres réglementaires et même au-delà.

Nous croyons que le projet Rabaska dotera le Québec d'une source alternative d'approvisionnement en gaz naturel qui permettra aux entreprises et aux consommateurs locaux de bénéficier de prix davantage concurrentiels et d'une sécurité d'approvisionnement accrue. Le projet contribuera ainsi à maintenir et à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises et ontariennes. Avec le projet Rabaska, ce sont des économies anticipées plus de **8 milliards de dollars** pour les consommateurs de gaz naturel du Québec et de l'Ontario durant la période 2010-2025.

Le projet injectera 840 M\$ de dollars dans la région sur une courte période. Il créera en outre des emplois directs et indirects représentant un total de 4995 personnes/année pendant les trois ans de la phase de construction. Pendant l'exploitation, environ 70 emplois permanents seront créés, et un budget d'exploitation annuel de 46,5 M\$ de dollars est déjà prévu. D'importantes recettes fiscales et foncières seront perçues par les gouvernements de façon pérenne.

Notre société a tout à gagner d'un projet aussi éminent :

- Approvisionnement à des sources énergétiques alternatives
 - Compétitivité sur les marchés
 - Expertise exportable pour nos entrepreneurs
 - Génération de richesse collective
 - Dynamisme entrepreneurial pour toute la région de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.
- **PÔLE QUÉBEC CHAUDIÈRE-APPALACHES, LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC ET LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LÉVIS RECOMMANDENT SANS CONTREDIT D'ALLER DE L'AVANT AVEC LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ RABASKA DANS LE RESPECT DES CADRES IMPOSÉS.**

RÉFÉRENCES

- Rabaska, (2005), Implantation d'un terminal méthanier à Lévis : étude d'impact sur l'environnement présenté au BAPE, Tome 1, Résumé
- Présentation publique auprès des fournisseurs de la région « *Rendez-vous construction Rabaska* », 12 et 13 juin 2006
- W.T. Easterbrook et Hugh Aitken, *Canadian Economic History* (1956); W.L. Marr et D.G. Paterson, *Canada: An Economic History* (1980); R. Pomfret, *The Economic Development of Canada* (1981)
- Seawaw brochure.pdf
- Site : www.greatlakeseaway.com
- Site : www.mrn.gouv.qc.ca/energie/strategie
- Site : www.worldenergy.org/publications
- Site : www.portdequebec.ca
- Publications du gouvernement du Québec, Internet
- Bourassa, Robert. « *Aspects économiques d'un Québec indépendant* ». Revue *Maintenant*, no 70, (octobre 1967) p. 309-313
- CEA et Union internationale de l'industrie gazière
- 4^e Sommet de l'Énergie du Canada Atlantique
- Brochure intitulée « *Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement* », site de la Société Rabaska
- Site : www.ville.levis.qc.ca
- Site : www.cirano.qc.ca
- Gouvernement du Québec (2004), *Le secteur énergétique au Québec, Contexte, enjeux et questionnements*
- Energy and Environmental Analysis (2005), *Répercussions des importations de GNL de Rabaska sur les marchés québécois et ontarien de gaz naturel*, Analyse préparée pour la Société en commandite Rabaska
- Gaétan Caron (2004), « *Énergie au Québec : au cœur de l'évolution nord-américaine* », présentation au troisième Forum québécois sur l'énergie, Montréal, Québec, 20 septembre. Présentation disponible au : http://www.neb.qc.ca/newsroom/Speeches/2004/GCEnergyInQuebec_3rdEnergyForum2004_09_20_f.htm#a_21
- Manufacturiers et exportateurs du Québec (2005), « *Le développement économique du Québec, indissociable de son développement énergétique* », Mémoire présenté lors de la Commission parlementaire sur l'avenir énergétique du Québec
- Agence de l'efficacité énergétique (2003), *Enjeux énergétiques de l'industrie du plastique*, pp.4-5, Étude disponible sur internet : <http://www.aee.gouv.qc.ca/industries/plasturgie/plasturgie.jsp>
- Association des consommateurs industriels de gaz (2005), Mémoire présenté à la Commission de l'économie et du travail, janvier
- Rabaska, (2005), Implantation d'un terminal méthanier à Lévis : étude d'impact sur l'environnement, tome 1, chapitre 7-1
- Convention relative à divers aspects du Projet Rabaska intervenue à Lévis le 16 octobre 2006

ANNEXE 1 CONCERNANT LA VILLE DE LÉVIS

DES ENGAGEMENTS FORMELS

Les partenaires de Rabaska s'engagent formellement à ce que le projet Rabaska ne représente jamais un fardeau financier pour les municipalités et les citoyens qui l'accueilleront.

Plus précisément, les partenaires s'engagent :

Auprès des citoyens, vivant à l'intérieur d'un rayon de 1,5 kilomètre des installations

- À compenser tout propriétaire ne désirant pas demeurer près du site en remboursant tous les frais relatifs à la vente de la propriété actuelle, à l'achat d'une nouvelle propriété et aux frais reliés au déménagement;
- À compenser financièrement tout propriétaire dont la valeur de revente de la propriété serait directement affectée par l'arrivée du projet – situation que nous considérons improbable –, et ce, sur la base de la juste valeur marchande de cette propriété;
- À négocier une entente garantissant le maintien de la valeur marchande de la propriété à tout propriétaire désirant continuer d'y demeurer et qui craindrait que sa propriété perde de la valeur à long terme à cause du projet;
- À compenser pleinement les propriétaires à la suite d'une hausse – hausse que nous considérons improbable – des primes d'assurances dues à l'implantation de Rabaska dans la région;

Auprès de la municipalité

- À assumer les frais de tout nouveau service ou besoin générés par le projet ainsi que les frais supplémentaires éventuels liés à l'augmentation des effectifs de sécurité publique et d'incendie, la formation des intervenants, les changements aux infrastructures d'aqueduc et d'égout, etc.;
- À contribuer de façon importante à la richesse collective municipale en garantissant le paiement annuel d'un minimum de 7 millions de dollars en taxes municipales et de 1 million de dollars en taxes scolaires;

Auprès de la collectivité

- À générer le plus de retombées économiques possibles pour la région en privilégiant l'embauche de travailleurs locaux, tant lors de la construction que de l'exploitation du terminal.

ANNEXE 2

PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA ZONE QCA

- Population de la ZONE (03+12) : 1 043 000 (donnée 2002)
- Territoire de 33 700 km²
- Dépenses en immobilisations : 5 milliards \$
- 33 696 entreprises (90% des entreprises ont 20 employés et moins)
- Travailleurs actifs : 575 000
- Emplois créés (2000-2005) : 75 000
- Taux de chômage : ± 6,00% (données 2005)
- Accompagnements d'entreprise en 2005 : 215
- Dossiers d'investissement : 23
- Projets structurants initiés ou en cours de réalisations : 39
- Ventes additionnelles suite aux missions et délégations commerciales : 5 M\$
- Investissements additionnels dans la ZONE en 2005 : 245 M\$

ANNEXE 3

SECTEURS D'ACTIVITÉ DE LA ZONE QCA EN 2005

ZONE QCA 2005	Nombre d'emplois (en millier)	(%)	Nombre d'entreprises	(%)
Secteurs de la production de biens	145,8	25,9 %	8 525	25,3 %
Agriculture	12,5	2,2 %	2 122	6,3 %
Autres activités du secteur primaire (Foresterie, Chasse et pêche, Mine, Pétrole et gaz)	6,4	1,1 %	438	1,3 %
Services publics	2,3	0,4 %	12	0,0 %
Construction	32,0	5,7 %	3 561	10,6 %
Fabrication	92,6	16,4 %	2 392	7,1 %
Secteurs des services	417,6	74,1 %	25 171	74,7 %
Commerce	85,9	15,2 %	6 585	19,5 %
Transports, entrepotage	23,0	4,1 %	1 901	5,6 %
Finance, assurances, immobilier et location Services	31,9	5,7 %	2 006	6,0 %
professionnels, scientifiques et techniques	28,5	5,1 %	2 675	7,9 %
Services aux entreprises, services relatifs aux bâtiments et autres services de soutien	18,7	3,3 %	1 700	5,0 %
Services d'enseignement	30,7	5,4 %	363	1,1 %
Soins de santé et assistance sociale	72,1	12,8 %	2 389	7,1 %
Information, culture et loisirs	18,7	3,3 %	1 042	3,1 %
Hébergement et services de restauration	34,2	6,1 %	2 558	7,6 %
Autres services	22,6	4,0 %	3 618	10,7 %
Administrations publiques	51,3	9,1 %	334	1,0 %
Ensemble des secteurs	563,4	100,0 %	33 696	100,0 %

Source : Emploi-Québec et le Registre des entreprises de Statistique Canada

