



PORT DE QUÉBEC

241

P NP

DM552

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

Lévis

6211-04-004



MÉMOIRE
DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC
CONCERNANT LE PROJET RABASKA

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

LE 7 FÉVRIER 2007

MÉMOIRE
DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC
CONCERNANT LE PROJET RABASKA

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

LE 7 FÉVRIER 2007

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'APQ

QUI EST L'APQ?	4
LES ACTIVITÉS PORTUAIRES DE QUÉBEC	6

LE PROJET RABASKA

POURQUOI LE PROJET RABASKA INTÉRESSE-T-IL L'APQ?	
EN QUOI INFLUENCE-T-IL L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE?	10
LE PROJET RABASKA EST-IL ACCEPTABLE DANS LE MILIEU?	13
L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE AU PORT DE QUÉBEC	14
QUE SIGNIFIERAIT LA RÉALISATION DE RABASKA POUR LE PORT DE QUÉBEC?	15
CE QUE LE PROJET RABASKA NE SIGNIFIE PAS POUR LE PORT DE QUÉBEC	16
AUTRES ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION	17

CONCLUSION

CONCLUSION	20
------------------	----

ANNEXES

ANNEXE I	23
ANNEXE II	24
ANNEXE III	28
ANNEXE IV	29

PRÉSENTATION DE L'APQ

QUI EST L'APQ?



L'Administration portuaire de Québec (APQ) est une agence fédérale définie par la Loi maritime du Canada. Son siège social est situé au 150 rue Dalhousie.

Au même titre que dix-huit (18) autres ports au Canada, dont Vancouver et Montréal, l'APQ a comme mandat d'être au service du commerce extérieur canadien. Cela signifie permettre aux importateurs et exportateurs du Québec et d'ailleurs au Canada, de pouvoir disposer d'accès et d'infrastructures nécessaires pour leurs activités et productions de biens et services.

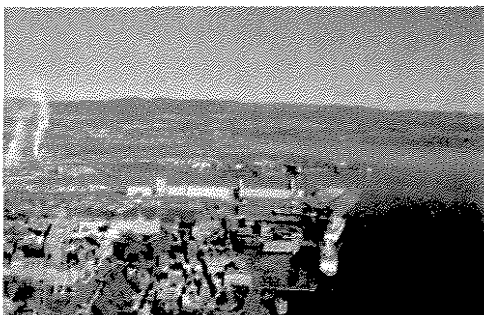
Le conseil d'administration de l'APQ est composé de sept (7) membres dont quatre (4) sont des représentants des usagers du port, et les trois (3) autres représentent les trois (3) paliers d'administration publique, soit fédérale, provinciale et municipale.

Comme en fait foi sa mission, l'APQ se doit de promouvoir le développement de l'industrie maritime et de ses nombreux avantages tant sur le plan socio-économique que sur le plan environnemental. À cet égard, le projet Rabaska s'inscrit parfaitement dans cette mission.

**Les propriétés
gérées par l'APQ
au nom du
gouvernement
fédéral compte
environ 200
hectares de
terrains
aménagés, tous
situés sur la rive
nord de Québec.**

La mission de l'Administration portuaire de Québec consiste à favoriser et à développer le commerce maritime, à servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada et à assurer sa rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement.

Parmi les propriétés gérées par l'APQ au nom du gouvernement fédéral, on compte environ deux cents (200) hectares de terrains aménagés, tous situés sur la rive nord de Québec.

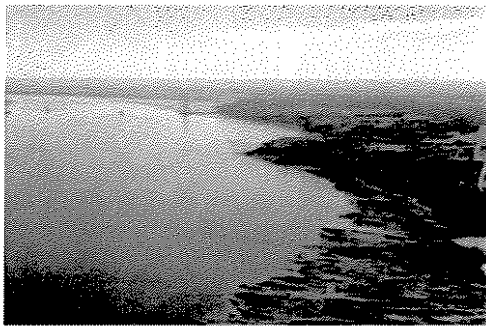


En plus des installations portuaires telles les quais, les bâtiments, équipements de manutention et autres, on retrouve sur ces propriétés plus de (quarante) 40 hectares de terrains et propriétés entièrement dédiés au secteur récréatif, soit plus de vingt pour cent (20%) de ses terrains ce qui dépasse toutes les normes municipales. Parmi ces

aménagements on retrouve : deux (2) marinas, des pistes cyclables, des parcs, deux (2) plages, des aires de repos voués à la contemplation.

En plus des propriétés en milieu terrestre, l'APQ est également responsable de la gestion du plan d'eau de trente cinq kilomètres carrés (35 km²) qui se délimite comme suit [voir Annexe I]:

- sur la rive nord de l'embouchure de la Rivière Cap Rouge à l'embouchure de la Rivière Montmorency;
- sur la rive sud, de l'embouchure de la Rivière Chaudière jusqu'à la Pointe St-Vallier.



À partir du projet présenté par Rabaska, seul le quai serait situé sur une propriété administrée par l'APQ, en l'occurrence le plan d'eau. Ce dernier est assujéti aux dispositions de la Loi maritime du Canada et aux règlements adoptés par l'APQ en vertu de celle-ci.

Le cadre légal et réglementaire de l'APQ fait toutefois exception au lit du fleuve. En conséquence, les infrastructures requises pour le projet, telles le quai, ne seraient pas situées sur une propriété gérée par l'APQ.

C'est donc pour l'ensemble de ces raisons que l'APQ considère comme important de participer à cette consultation publique du BAPE.

LES ACTIVITÉS PORTUAIRES DE QUÉBEC

Québec compte parmi les dix (10) plus importantes places portuaires au Canada et le second en importance sur le St-Laurent.

En 2006, le Port de Québec a établi un nouveau record de tonnage, soit vingt-trois et demi (23,5) millions de tonnes de marchandises transbordées. Il s'agit d'une quatrième année record consécutive et d'une croissance de plus de cinquante pour cent (50%) depuis 2001 [voir Tableau I].

En 2006, le Port de Québec a établi un nouveau record de tonnage, soit 23,5 millions de tonnes de marchandises transbordées.

Tableau I

Évolution des tonnages manutentionnés au Port de Québec						
	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Tonnage	23 501 753	22 673 456	21 825 564	20 165 957	18 330 742	15 310 233

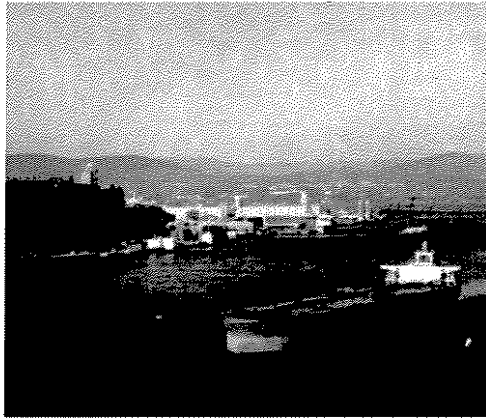
Ces marchandises sont en provenance ou à destination d'une soixantaine de pays situés aux quatre coins du globe, notamment la Norvège, les États-Unis, le Brésil, la Chine et l'Algérie. En conséquence, le Port de Québec est l'un des intervenants qui contribue le plus au rayonnement international de la région et à sa croissance économique.

Les marchandises sont en provenance ou à destination d'une 60^{ème} de pays situés aux quatre coins du globe.

Le tableau suivant [voir Tableau II] présente les industries desservies et les marchandises en transit au Port de Québec :

Tableau II

Industries	Marchandises
Industrie pétrolière	Pétrole brut, essence, diesel, kérosène
Industrie sidérurgique	Minerai de fer et autres dérivés, coke métallurgique, bauxite, etc.
Industrie agricole	Céréales, grains de provende, engrais, sucre
Industrie des métaux	Alumine, nickel, zinc, rebuts de métaux
Industrie de la construction	Ciment, dolomie, gypse
Industrie chimique et pétrochimique	Méthanol, soude caustique, etc.
Industrie de la transformation animale	Suif
Industrie minière	Équipements divers



Une partie de ces industries est située à Québec. C'est le cas de la raffinerie Ultramar qui importe du pétrole brut, en provenance d'Algérie et de la Norvège, pour le transformer en produits raffinés avant de l'acheminer par navire, par train ou par camion jusqu'aux consommateurs.



D'autres industries desservies par le Port de Québec ne se retrouvent pas à Québec, notamment dans la région des Grands Lacs et de l'ouest canadien. Dans ce cas, Québec joue le rôle de port de transbordement, ce qui veut dire que les cargos en transit sur les quais ne sont ni produits ni consommés dans la région de Québec. Ces cargos sont ainsi déchargés des navires et entreposés dans les différents terminaux du port avant d'être rechargés à bord d'autres navires pour ensuite être acheminés vers leurs destinations finales.



À titre d'exemple, citons l'importation de sucre brut par la compagnie torontoise Redpath Sugar. Le sucre est importé du Brésil par navires océaniques, déchargé et entreposé dans le port. Par la suite, le sucre est rechargé à bord de navires canadiens avant d'être acheminé à Toronto.

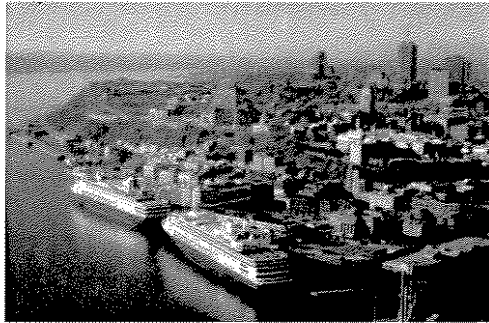
Bien que le sucre ne soit ni produit ni consommé directement à Québec, les retombées économiques générées par cette activité (estimées à sept millions de dollars (7 M\$) par année) sont toutefois bien au profit de notre région. Le rôle de port de transbordement permet donc à la région de bénéficier des importations et exportations d'industries situées ailleurs qu'à Québec.

Alors qu'autrefois, le port de Québec était essentiellement un port de transbordement de céréales, il est aujourd'hui bien diversifié. L'APQ est fière de cette importante diversification qu'elle a su réaliser de concert avec ses partenaires opérateurs de terminaux.

Mais le port n'est pas qu'un lieu de transbordement de marchandises; c'est également la pierre angulaire de l'activité croisières à Québec et la figure de proue dans cette industrie au Québec. Les efforts de

Le rôle de port de transbordement permet donc à la région de bénéficier des importations et exportations d'industries situées ailleurs qu'à Québec.

développement que multiplie l'APQ dans les régions tel le Saguenay, la Côte nord et la Gaspésie en témoignent.



En 2006, environ quatre-vingt-dix (90) escales de navires de croisières ont permis à la région de Québec d'accueillir près de cent mille (100 000) passagers et membres d'équipage à Québec, soit près du double du niveau d'activités de l'année 2000.

Au total, c'est plus de mille deux cents (1 200) navires qui se sont amarrés dans le Port de Québec en 2006. Des pétroliers, des vraquiers, des navires de croisières, des navires de services, etc. L'achalandage maritime de la région se fait sans tambour ni trompette. Plus souvent qu'autrement, la population ne perçoit ni les transits de navires ni les opérations qui découlent de ces activités.

Ce constat démontre que les activités portuaires et maritimes ont peu ou pas d'impacts perceptibles sur le quotidien et la qualité de vie des citoyens.

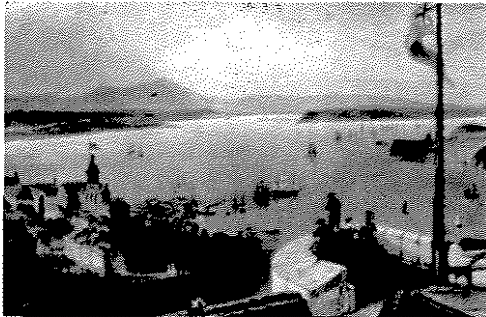
Enfin, rappelons que le moteur économique que représente le port pour la région est considérable. Selon une étude réalisée par l'Université Laval¹ en 1995, l'industrie maritime de Québec génère annuellement environ trois cent cinquante millions de dollars (350 M\$) de retombées économiques, dont cent dix millions de dollars (110 M\$) en taxes, et compte pour environ six mille cinq cents (6 500) emplois.

L'achalandage maritime de la région se fait sans tambour ni trompette. Plus souvent qu'autrement, la population ne perçoit ni les transits de navires ni les opérations qui découlent de ces activités.

¹ Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD); *L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*; Étude réalisée pour le regroupement « Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches »; Septembre 1995; Université Laval

LE PROJET RABASKA

POURQUOI LE PROJET RABASKA INTÉRESSE-T-IL L'APQ? EN QUOI INFLUENCE-T-IL L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE?



L'histoire du port et de la région sont indissociables. Les premiers développements de la région sont principalement reliés aux activités maritimes et portuaires. Poste de traite pour les fourrures, lieu d'exportation pour le bois de sciage à destination de l'Europe, plus important chantier maritime de l'Empire britannique, porte d'entrée pour l'immigration européenne en Amérique du Nord, etc. sont tous des vocations que notre région a eu au cours de son histoire.

Québec conserve un magnifique héritage de ce passé. Les plus beaux édifices du patrimoine civil que l'on retrouve à Québec proviennent de l'industrie maritime; le Château Frontenac, l'Édifice Price, les rues St-Pierre, St-Paul, Sault-au-Matelot, le quartier Petit Champlain et sont tous des héritages de l'industrie maritime d'hier. On peut même ajouter le Pont de Québec qui fut construit au début du 20^{ième} siècle afin de relier le Port de Québec avec le corridor ferroviaire du CN situé sur la rive sud.

Les infrastructures portuaires en place sur la rive nord du St-Laurent sont parfaitement intégrées au paysage urbain de Québec.

Le 20^{ième} siècle a vu le port et l'industrie maritime se transformer profondément avec le développement de nouveaux secteurs portuaires et de nouvelles activités.

Au fil des ans, le secteur de l'Estuaire, situé au pied de la Ville, s'est modernisé; dans les années 1930, le secteur de l'Anse au Foulon, situé le long du boulevard Champlain, au pied des Plaines d'Abraham, s'est construit; le secteur de Beauport fut aménagé dans les années 1960; et, plus récemment, le secteur de la Pointe-à-Carcy s'est développé, plus particulièrement depuis 2001.

Les infrastructures portuaires en place sur la rive nord du St-Laurent sont parfaitement intégrées au paysage urbain de Québec. Les photos présentées en annexe [voir Annexe II] en font foi.

La région n'a donc pas eu de choix à faire entre les vocations maritime et portuaire et celle du tourisme et du patrimoine.

On retrouve à l'annexe 2 des photos présentant l'évolution du Port de Québec et son intégration dans le paysage urbain de Québec.

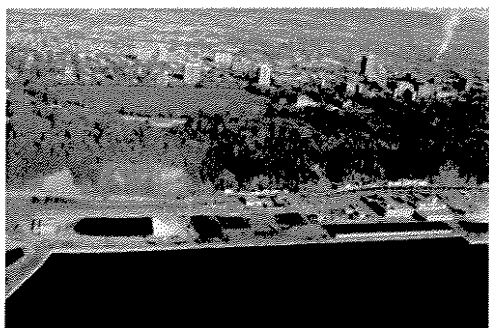
À cet égard, l'industrie maritime de Québec est fière de son intégration dans le contexte urbain de la ville de Québec, qui fait partie du patrimoine mondial reconnu par l'UNESCO.

La région n'a donc pas eu de choix à faire entre les vocations maritime et portuaire et celle du tourisme et du patrimoine. Ici comme ailleurs dans le monde (réf : Barcelone, Gênes et d'autres), il est donc possible de faire cohabiter vocation portuaire et vocation patrimoniale ou historique. L'APQ et ses usagers en sont convaincus et ont su en faire la preuve au fil des ans. Par exemple :

Le port fournit plus de 80% des accès au fleuve sur la rive nord alors que ses propriétés n'occupent que 20 % du front fluvial.

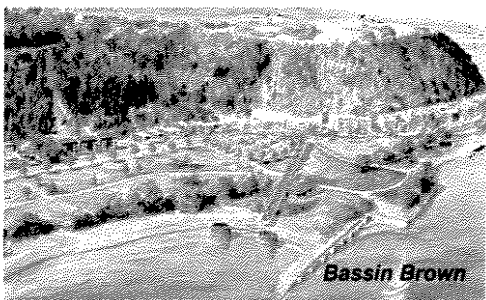


- On retrouve au pied du Vieux-Québec les silos à céréales opérés par Bunge du Canada. Il s'agit d'une infrastructure de cinq cents cinquante (550) mètres de longueur et qui atteint plus des hauteurs de l'ordre de quarante-cinq (45) à soixante-douze (72) mètres.



- On retrouve le long du boulevard Champlain, au pied des Plaines d'Abraham, des opérations de déchargement de sucre, de sel et autres produits en vrac.

La participation de l'APQ pour le 400^{ième} anniversaire constitue un autre exemple de la bonne volonté dont fait preuve l'industrie maritime et de la cohabitation harmonieuse qu'il est possible de réaliser.



Les sites du Bassin Brown, de la Baie de Beauport et de la Pointe-à-Carcy seront aménagés de façon à permettre à la population de Québec de profiter des différents aspects du fleuve. Ces sites sont tous situés à proximité d'activités portuaires.

Cette contribution conjointe du gouvernement fédéral (45 M\$) et de l'APQ (30 M\$ en terrains)



constitue, avec la Promenade Samuel de Champlain, la plus importante contribution offerte à la ville pour souligner son 400^{ème} anniversaire de Québec.

Ainsi, contrairement à ce qui est affirmé par certains groupes de pression, le développement industriel n'est pas un frein au développement touristique ou à la vocation patrimoniale. Il est davantage, lorsque bien encadré et aménagé, l'un de ses artisans et de ses supports : Tourisme Québec est d'avis que « ...le tourisme industriel possède un bon potentiel de développement au Québec... Les industries ne sont donc pas un frein au tourisme, mais au contraire peuvent contribuer à leur essor »².

Le port fournit plus de 80% des accès au fleuve sur la rive nord alors que ses propriétés n'occupent que 20 % du front fluvial. Ceci constitue une autre preuve que les acteurs à caractère industriel peuvent très bien être d'excellents citoyens corporatifs.

Les Industries ne sont donc pas un frein au tourisme, mais au contraire peuvent contribuer à leur essor.

Somme toute, Québec affiche comme paysage une architecture diversifiée qui reflète son dynamisme.

[concept à venir]

Pointe-à-Carcy

L'intégration des activités portuaires dans le milieu est réussie. Cette réalité n'a rien de théorique. Elle est pratique et bien visible depuis près de 150 ans.

Les deux cents millions de dollars (200 M\$) que le Port de Québec et ses partenaires ont investis dans l'aménagement de terminaux depuis le début des années '90 ne se sont donc pas réalisés avec le seul appât du profit ou dans le but de servir uniquement des intérêts industriels.

² Étude d'impact sur l'industrie touristique du projet Rabaska; Desjardins Marketing Stratégique en collaboration avec Option aménagement; Québec; Juin 2006; section 4.2, page 7.

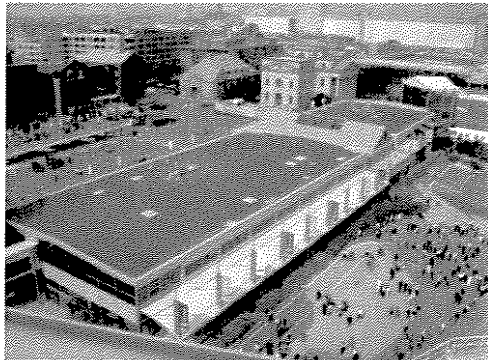
LE PROJET RABASKA EST-IL ACCEPTABLE DANS LE MILIEU?

L'APQ croit fermement que le projet Rabaska, tel qu'il est présenté par le promoteur, s'inscrit parfaitement dans le contexte socio-économique du milieu. Selon l'APQ, l'engagement de Rabaska à évaluer l'impact de son projet selon les attentes du milieu est à l'image de l'excellente réputation commerciale et environnementale des partenaires impliqués dans Rabaska (Gaz Métro, Enbridge et Gaz de France). Le positionnement de l'APQ par rapport à ce dossier s'est basé essentiellement sur les études, les rapports et les engagements déposés par le promoteur. Parmi ceux-ci on retrouve :

- la démarche entreprise par Rabaska avec la Société Det Norske Veritas et la réalisation d'analyses détaillées de près de 300 scénarios différents notamment sur l'acceptabilité des risques (maritimes et autres) et ce, en fonction des directives des ministères compétents (provincial et fédéral);
- l'adhésion au processus Termpol et l'engagement de Rabaska à s'y conformer;
- l'engagement du promoteur à faire construire les méthaniers et les installations portuaires en fonction des caractéristiques propres au St-Laurent et aux conditions climatiques d'ici;
- l'adhésion aux normes canadiennes et internationales les plus strictes en ce qui a trait aux zones d'exclusion maritimes et terrestres;
- la réalisation d'études sur les impacts environnementaux du projet;
- l'appui par résolution de la Ville de Lévis au projet tel que déposé par le promoteur;
- les mesures d'atténuation et d'intégration visuelle proposées par Rabaska pour bien intégrer le projet dans le milieu;
- la simulation réalisée par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent démontrant le risque extrêmement limité de congestion lors des transits dans la Traverse nord.

À notre avis, les éléments ci-hauts démontrent le profond engagement du promoteur à vouloir respecter et même aller au-delà des normes en place pour réaliser son projet.

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE AU PORT DE QUÉBEC



En matière d'évaluation environnementale, nous considérons que l'APQ bénéficie d'une grande crédibilité. Étant assujettie à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, l'APQ a réalisé un examen approfondi pour l'évaluation de son projet d'aménager un terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy.

Comme c'est le cas pour Rabaska, l'APQ a dû produire les études et rapports nécessaires à l'analyse des impacts environnementaux reliés au projet. L'ensemble du projet fut par la suite évalué dans le cadre de consultations publiques et approuvé par les commissaires en charge de l'évaluation.

L'ensemble du processus s'est échelonné sur environ dix-huit (18) mois. L'agence canadienne d'évaluation environnementale a souligné de façon positive le travail et l'approche privilégiée par le Port de Québec pour l'analyse de son projet.

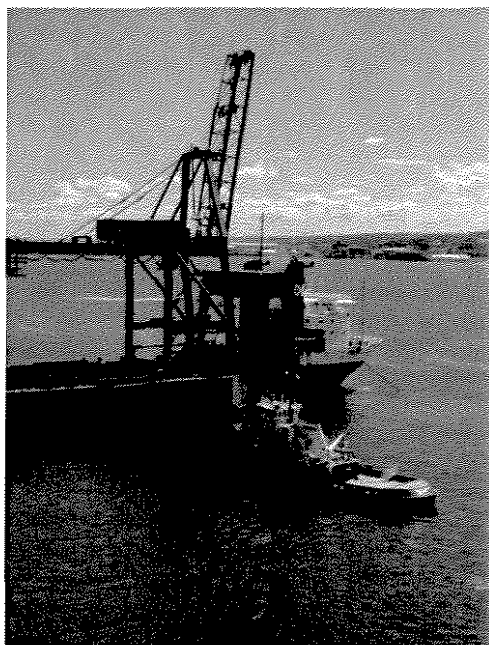
Dans le cadre des projets d'aménagement du 400ième de Québec, l'APQ a également adopté un processus d'évaluation environnementale qui va au-delà de ce que la loi et les normes en vigueur lui exigeaient.

Les mesures proposées ont permis une belle intégration du terminal dans une zone, faut-il le rappeler, particulièrement sensible sur le plan urbain. Pourtant des conséquences apocalyptiques et autres spectres avaient été annoncés; si le projet allait de l'avant, cela allait être le désastre [voir Annexe III].

C'était en 2000/2001. Qu'en est-il six (6) ans plus tard? Rien de tout ça n'est arrivé. Le terminal de croisières est en place et le port a presque doublé le nombre de passagers en transit à Québec. Depuis son inauguration, le bâtiment sert également à plus de cent mille (100 000) visiteurs par année pour la tenue de foires, salons et autres événements.

***L'agence canadienne
d'évaluation
environnementale a
souligné de façon
positive le travail et
l'approche
privilégiée par le
Port de Québec pour
l'analyse de son
projet.***

QUE SIGNIFIERAIT LA RÉALISATION DE RABASKA POUR LE PORT DE QUÉBEC?



Au quotidien et sur le plan opérationnel, la présence du terminal Rabaska dans les eaux du port signifierait du travail additionnel pour le service de Capitainerie. Ce département du port, en opération 24h sur 24h, suit l'ensemble du trafic maritime dans les eaux du port de concert avec la Garde côtière canadienne, le service de pilotage et le service de remorquage.

Concrètement, le terminal de Rabaska ajouterait un achalandage d'environ soixante (60) navires dans les eaux du Port de Québec qui voient déjà plus de cinq mille (5 000) transits de navires sur une base annuelle.

Sur le plan financier, la présence de Rabaska représenterait un potentiel de revenus additionnels de l'ordre de deux cent cinquante mille dollars (250 000 \$), ce qui compte pour moins de deux pour cent (2%) des revenus d'exploitation de l'APQ. L'intérêt du port pour le projet et le support qu'il accorde à sa réalisation sont avant tout reliés au respect de sa mission et à la qualité du projet présenté par le promoteur.

Prétendre que cet achalandage ne peut être ajouté au trafic existant dans le Port de Québec relève de la mauvaise foi. En matière de navigation, l'APQ s'en remet sans réserve à la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent qui constitue l'organisme légal disposant des compétences pertinentes pour mesurer l'impact de cet achalandage additionnel.

Pour la communauté maritime de Québec, la présence de Rabaska signifie l'ajout d'un joueur de taille et d'un partenaire supplémentaire contribuant au développement de l'industrie maritime de Québec.

L'intérêt du port pour le projet et le support qu'il accorde à sa réalisation sont avant tout reliés au respect de sa mission et à la qualité du projet présenté par le promoteur.

Avec la présence d'Ultramar, le Port de Québec constitue déjà un joueur majeur dans l'énergie au Québec. La présence de Rabaska renforcerait ce secteur d'activités en plus de faire de la région de Québec, la plus importante place portuaire au Québec en terme de tonnage manutentionné.

CE QUE LE PROJET RABASKA NE SIGNIFIE PAS POUR LE PORT DE QUÉBEC

La présence de Rabaska ne signifie en rien ni d'aucune façon directe ou détournée, une entrée sur la rive sud ou un premier pas pour la construction de nouveaux terminaux portuaires, tel un terminal de conteneurs. Tel que mentionné précédemment, l'APQ ne dispose d'aucun terrain sur la rive sud. Qui plus est, les installations propres à Rabaska ne se prêtent pas du tout à ce genre d'activités. À cet égard, les affirmations répétitives du GIRAM, dans les médias et sur d'autres tribunes, sont fausses [voir Annexe IV].

***L'APQ ne dispose
d'aucun terrain sur
la rive sud.***



Les projets de développement du Port de Québec sont tous situés sur la rive nord du St-Laurent, plus particulièrement au secteur de Beauport .

La présence éventuelle de Rabaska dans les eaux du Port de Québec ne constitue d'aucune façon un frein au développement des croisières dans la région. Les engagements du promoteur en matière de sécurité et d'accès au quai, et les mesures anticipées en matière de navigation, permettront une cohabitation entre l'achalandage généré par les différents terminaux du port et ceux situés en amont de Québec.

À ce chapitre, l'APQ s'inspire de l'exemple de Barcelone qui accueille plus d'un million de croisiéristes annuellement et où l'on retrouve sept (7) terminaux de croisières et un (1) terminal de GNL, le tout à moins de un kilomètre (1 km) de distance et aux pieds de cette Ville du patrimoine mondial.

***La présence
éventuelle de
Rabaska dans les
eaux du Port de
Québec ne constitue
d'aucune façon un
frein au
développement des
croisières dans la
région.***

AUTRES ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION

Est-ce que l'implantation du projet Rabaska nuirait au développement d'autres activités dans le Port de Québec? Non. Bien au contraire. La présence d'un terminal aussi important permet à l'ensemble de l'industrie maritime de Québec (pilotes, marins, professionnels, etc.) de profiter d'une assiette d'activités plus diversifiées.

***Les projets
d'extension de l'APQ
sont connus; ils sont
situés au secteur de
Beauport et non sur
la rive sud.***

Est-ce que le Port de Québec prévoit utiliser les installations de Rabaska (quai ou terrain) pour développer de nouvelles activités portuaires? Non. Toutes les propriétés terrestres de l'APQ sont situées sur la rive nord du fleuve. Les projets d'extension de l'APQ sont connus; ils sont situés au secteur de Beauport et non sur la rive sud. Affirmer le contraire constitue de la démagogie.

Est-ce que la présence du terminal Rabaska (soixante (60) navires par année) constituerait une problématique pour l'APQ compte tenu de l'achalandage existant dans le port? Pas du tout. Entre 2001 et 2006, le nombre de navires en transit dans le port (toutes catégories confondues) est passé de neuf cent cinquante (950) à plus de mille deux cents (1 200), soit une hausse de vingt-cinq pour cent (25%). Quand on ajoute les vingt-quatre mille (24 000) mouvements de traversiers entre Québec et Lévis, les milliers de transits de navires qui passent devant Québec à destination d'un port en amont ou en aval et les mouvements de navires de la Garde côtière canadienne, on constate que l'ajout du trafic généré par Rabaska est marginal, et ce indépendamment des mesures particulières qui seraient mise en application pour l'arrivée des méthaniers.

Est-ce que la sécurité de la navigation de plaisance serait compromise avec la présence du terminal méthanier? En aucun cas. Il suffit de constater l'achalandage maritime d'autres grands ports (Rotterdam, le Havre, etc.) ou autres grandes voies navigables (Méditerranée, La Manche, etc.) où l'on retrouve la cohabitation entre la navigation de plaisance et la navigation commerciale pour constater que la cohabitation des deux activités est possible et efficace et ce, dans des contextes beaucoup plus achalandés que ce que l'on retrouve à Québec.

Est-ce que l'implantation du projet Rabaska nuira au développement des croisières à Québec? L'APQ affirme sans réserve que ce ne sera pas le cas. Comme on en retrouve dans de nombreux autres endroits dans le monde (dont Barcelone), la cohabitation entre les deux vocations est possible, facile et harmonieuse.

Est-ce que les méthaniers créeront un précédent au niveau des navires fréquentant le Port de Québec? Non. Le Port de Québec accueille à toutes les semaines des navires de plus grand gabarit (tonnage et longueur) que les méthaniers prévus dans le projet.

Est-ce que le GNL serait la première matière inflammable à être transbordée dans le Port de Québec? Aucunement. Plusieurs produits (pétroliers, chimiques et autres) en transit dans d'autres terminaux aménagés dans le port, ont des propriétés inflammables plus grandes que le GNL.

***Le Port de Québec
accueille à toutes les
semaines des navires
de plus grand gabarit
que les méthaniers
prévus dans le
projet.***

CONCLUSION

CONCLUSION

L'acharnement contre le développement industriel a déjà coûté cher à la région de Québec / Lévis. On a qu'à penser au projet Pétrésa qui est aujourd'hui à Bécancour et au projet Alumax (Alcoa) à Deschambault. Les promoteurs de ces deux projets avaient envisagés la rive sud de Québec pour leurs réalisations.

À l'époque aussi, les opposants à ces projets ou à ce type de développement affirmaient que le potentiel récréo-touristique du milieu allait être anéanti. Où sont les projets récréo-touristiques et leurs retombées économiques qui devaient prendre place? Où sont les emplois et retombées économiques qui devaient remplacer ces projets industriels?

Même scénario sur la rive nord du St-Laurent. On a qu'à se souvenir du projet d'Alcan de transformer, à Beauport, la cimenterie de Ciment St-Laurent en usine de calcination de coke. Ce projet de plus de cent millions de dollars (100 M\$), dont le BAPE avait donné le feu vert sous certaines conditions, fut également abandonné pour de mauvaises raisons.

Des projets de la taille de Rabaska, il en passe un (1) par dix (10) ans dans notre région. À Québec, le dernier investissement industriel majeur remonte à la construction d'Ultramar (1973). L'APQ considère qu'il est étrange que les projets industriels modernes soient acceptables pour d'autres régions, mais pas à Québec?

L'action citoyenne est importante dans notre société et tout particulièrement dans le cadre d'évaluation de projets industriels majeurs comme celui de Rabaska. Un mauvais projet industriel doit être dénoncé. Il ne doit pas être accepté au nom de retombées économiques ou au nom des emplois créés. Dans la même logique, un projet industriel structurant ne doit pas être rejeté sous prétexte qu'il n'est jamais assez bon pour notre région et toujours acceptable pour d'autres régions.

La présence de Rabaska ne signifie pas la perte d'un paysage naturelle ou la renonciation pour l'est de Lévis à une vocation récréo-touristique. Si Québec, Barcelone et d'autres villes désignées comme faisant partie du patrimoine mondial réussissent à intégrer en leur sein de façon efficace des activités portuaires et maritimes beaucoup plus développées dans leurs localités, l'APQ considère que Lévis peut en faire tout autant avec le projet Rabaska.

Si Québec, Barcelone et d'autres villes désignées comme faisant partie du patrimoine mondial réussissent à intégrer en leur sein de façon efficace des activités portuaires et maritimes beaucoup plus développées dans leurs localités, l'APQ considère que Lévis peut en faire tout autant avec le projet Rabaska.

De nombreux projets comme celui de Rabaska sont en cours dans d'autres centres urbains situés au Canada, aux États-Unis, en Europe et partout au monde. La construction de terminaux méthaniers s'effectue à partir de technologies connues et maîtrisées depuis plus de 40 ans. Aucun accident ni perte de vie ne sont survenus dans les sites où l'on retrouve des installations comme celles que veut implanter Rabaska à Lévis. On note la même situation au niveau des méthaniers utilisés pour le transport du GNL.

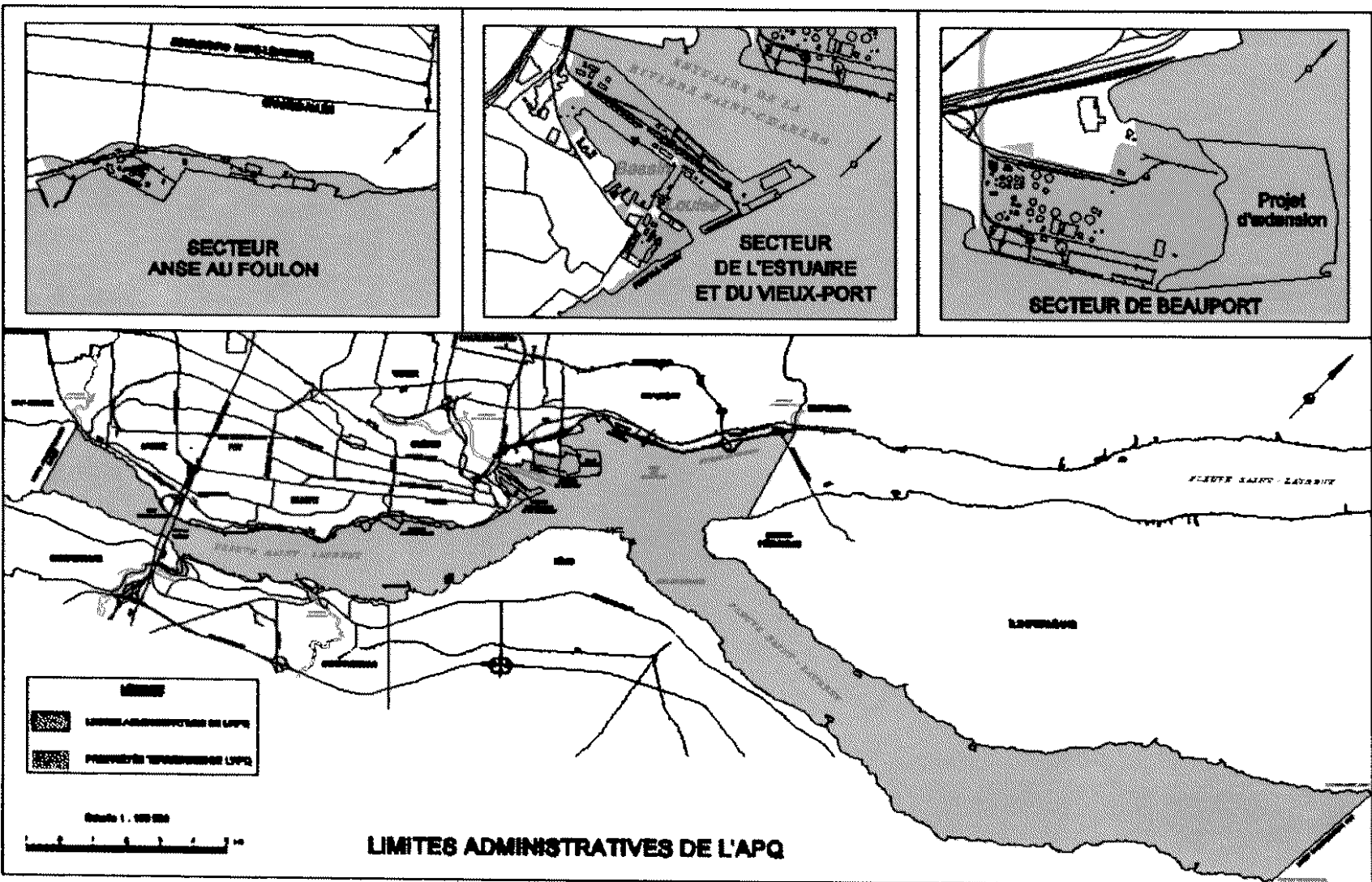
Bien au-delà des retombées économiques potentielles et de la diversification de l'économie de la région de Québec ou même de l'intérêt financier ou commercial de l'APQ à voir ce terminal s'ériger à Lévis, ce projet vise l'approvisionnement en gaz naturel pour l'ensemble de la province de Québec. C'est l'intérêt collectif du Québec et sa capacité à offrir l'énergie nécessaire à son développement futur qui est en jeu.

Prétendre que l'aménagement du terminal n'a aucun impact serait irréaliste. Affirmer que le projet défigure un paysage à jamais où qu'il signifie la fin d'une vocation récréo-touristique est tout aussi farfelu.

Pour l'ensemble de raisons mentionnées précédemment, l'APQ considère que le promoteur a fait ses devoirs et que le projet déposé est viable et souhaitable pour la grande région de Québec.

ANNEXES

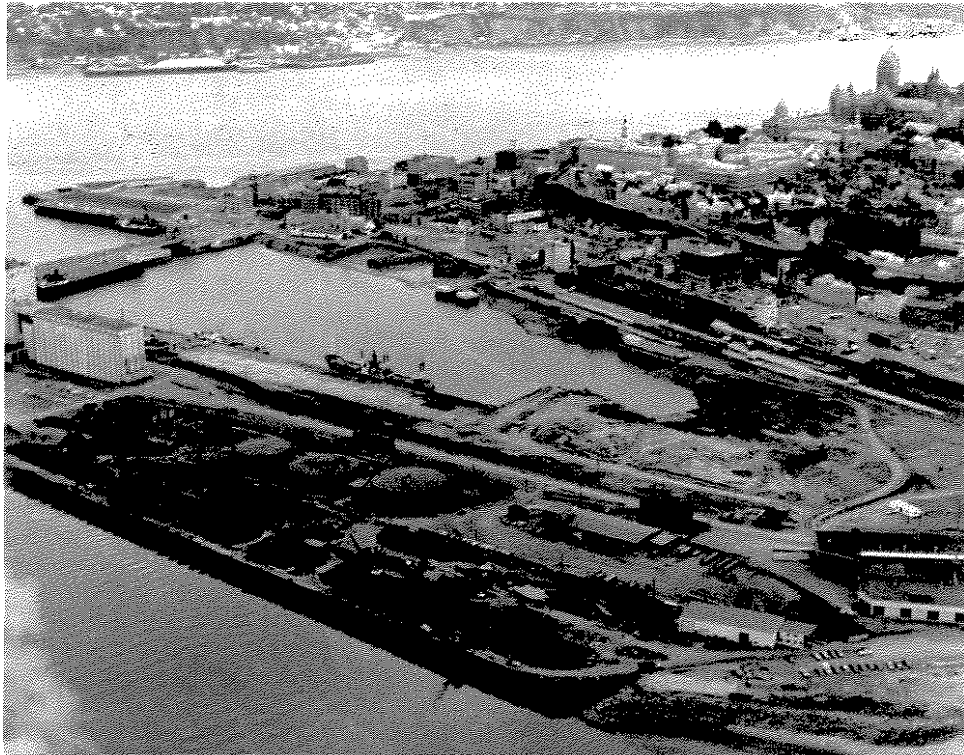
ANNEXE I



ANNEXE II

SECTEUR DU BASSIN LOUISE

1970



2001



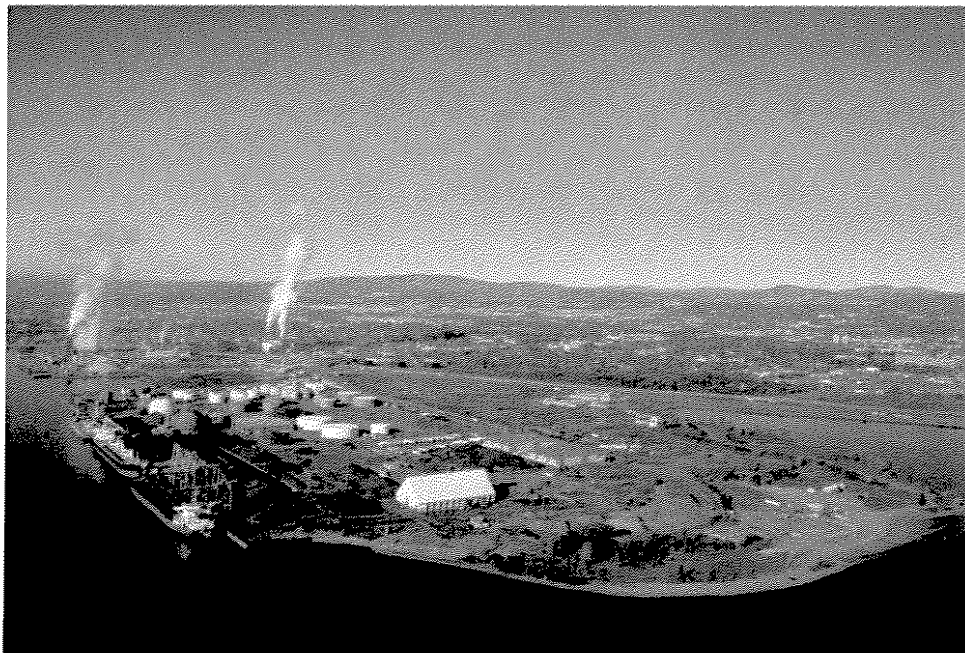
ANNEXE II

Secteur de Beauport

1970



2006



ANNEXE II

Secteur de Beauport/Estuaire

1970



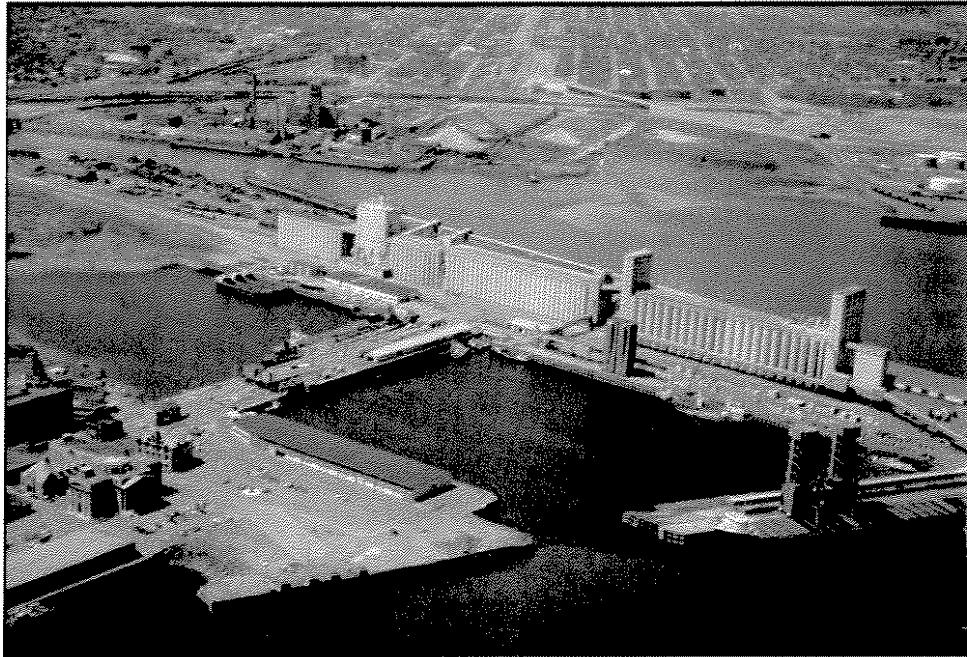
2002



ANNEXE II

Secteur de Estuaire

1972



2000

