

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. QUSSAÏ SAMAK, président  
M. JEAN PARÉ, commissaire  
M. JEAN-PHILIPPE WAAUB, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE TENUE  
PAR LA COMMISSION DU BAPE ET LA COMMISSION D'EXAMEN CONJOINT  
SUR LE PROJET D'IMPLANTATION  
DU TERMINAL MÉTHANIER RABASKA ET DES INFRASTRUCTURES CONNEXES  
PAR LA SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 8**

---

Séance tenue le 2 février 2007 à 9 h 30

Domaine Franco  
555, route Campagna  
Saint-Henri

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 2007  
 SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
 GROUPE OCÉAN ..... 1  
     M. Régis Cauchon  
 M. GILLES DROUIN ..... 9  
 ÉCOLE SAINTE-FAMILLE ..... 12  
     M. Jean-Claude Dupuis  
     M. Érick Lambert  
 CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT ..... 20  
     M. Simon Pelletier  
 REPRISE DE LA SÉANCE  
 M. GILLES GUAY ..... 33  
 ASSOCIATION BÉTON QUÉBEC ..... 37  
     M. Carol Duchesne  
     Mme Geneviève Pouliot  
     M. Denis Rivard  
 DROIT DE RECTIFICATION  
 M JEAN-GUY ALLARD ..... 41  
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES (SUITE)  
 COMITÉ DES UTILISATEURS DU PORT DE QUÉBEC ..... 43  
     M. Gordon Bain  
 DROIT DE RECTIFICATION  
 M. GLENN KELLY ..... 48



**SÉANCE DU 2 FÉVRIER 2007  
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
GROUPE OCÉAN**

5

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour mesdames et messieurs, je vous invite à prendre place.

10

Alors j'invite Groupe Océan, monsieur Régis Cauchon, s'il vous plaît, de venir nous adresser la parole.

Bonjour monsieur.

15

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Bonjour monsieur Samak, bonjour messieurs.

20

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors votre mémoire a été lu, alors allez-y rapidement avec les points saillants de votre mémoire. On vous écoute.

25

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Oui, merci.

30

Messieurs les Commissaires, le Groupe Océan, c'est d'abord et avant tout un capital humain, fier, chevronné, fiable et respecté par les membres de l'industrie maritime. Nos collaborateurs ont le talent et la détermination qu'il faut pour optimiser les prestations de nos filiales et de nos divisions, lesquelles offrent une gamme complète de services maritimes intégrés.

35

Océan compte environ trois cent cinquante (350) complices, jeunes et matures, et ce nombre fluctue peu au fil des saisons.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, deuxième paragraphe)**

40

**FIN DE LA LECTURE (Page 3, "Historique et cheminement corporatif")**

La Société Aqua Marine, créée en 1972 par monsieur Gordon Bain, actuel président et chef de la direction du Groupe Océan, s'avère incontestablement l'assise de ce que deviendra cette compagnie qui fut incorporée en 1984.

45 Les activités commerciales conduites sous cette bannière ne débutent réellement  
toutefois qu'à l'automne 1986. Aujourd'hui, Océan compte huit (8) filiales et offre des services  
de remorquage portuaire à Hamilton, Oshawa, Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec.

50 Nous exploitons aussi le chantier naval situé à l'entrée de l'Île-aux-Coudres. Par contre,  
tous les autres services que nous offrons sont caractérisés par leur mobilité, et nous  
interventions partout où notre expertise est sollicitée.

55 Océan est membre de la prestigieuse association International Salvage Union, et en  
2002, nous devenions aussi la première compagnie de l'industrie maritime canadienne à joindre  
les rangs de l'American Salvage Association, et encore aujourd'hui, nous sommes les seuls  
membres non américains de cette association.

60 Nous possédons donc l'expertise et les équipements qui s'avèrent indispensables pour  
être en mesure d'intervenir lorsque doivent être lancées des opérations de sauvetage de  
navires, de renflouement et de récupération d'épaves.

65 Ainsi, à la suite de plusieurs acquisitions stratégiques et de nouvelles incorporations,  
Océan est aujourd'hui l'un des groupes prééminents en ce qui concerne la fourniture de  
services maritimes sur le système Saint-Laurent-Grands Lacs, et nous offrons à nos clients une  
panoplie de services complémentaires les uns aux autres, ce qui fait d'Océan un guichet unique  
en la matière au Québec et même, à certains égards, dans l'est du Canada.

Le projet Rabaska.

70 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 6, "Le projet Rabaska")**

**FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)**

Merci d'y porter attention.

75 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous, monsieur Cauchon. La Commission apprécie le fait que vous avez choisi  
d'aborder le thème des externalités. Et tout est fonction de la boucle d'analyse qu'on met  
autour de la zone.

80

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

J'en conviens.

85 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et évidemment, c'est à travers de cette analyse-là, et dans la mesure où elle tient compte de l'ensemble des intrants et des extrants qu'on peut asseoir une rationalité à la fois écologique et économique des choix qu'on fait. Alors votre contribution, à ce niveau, est très appréciée.

Je veux vous demander juste une question de documentation. L'étude sur les externalités, par rapport au mode de transport, que vous avez annexée à votre mémoire, qui en sont les auteurs ou l'auteur, de manière à pouvoir, ou collaborateur dans le travail, de manière à pouvoir y référer correctement.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

100 C'est une étude que j'ai conduite il y a quatre (4) ans, en compagnie de monsieur Maxime Bilock qui était un stagiaire dont la thèse de doctorat était sous ma direction à ce moment-là, et j'en suis l'auteur à quatre-vingts pour cent (80 %).

Les références qui sont inscrites en annexe, au lexique, sont toutes disponibles.

105 Et il y a aussi le gouvernement du Canada qui, actuellement, fait une étude, tous modes confondus, de la totalité des coûts, qui rejoint cette étude-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

110 D'accord, très bien, on a le nom de votre collaborateur dans la transcription.

Maintenant, on a des participants à l'audience, hier, avant-hier, qui évoquent une vision, une autre vision et une vision alternative, où il sera mieux pour la communauté, etc., de consacrer le site et de miser plutôt sur le développement domiciliaire.

115 Alors sans nécessairement vous demander de faire la même analyse par rapport à une autre option, de développement et d'investissement social, rapidement, en fonction de votre expérience par rapport aux analyses que vous avez faites, au pif, si je peux poser la question comme ça, les conclusions d'analyse d'externalités d'un mode comme ça, où le partage des coûts sociaux est entre les citoyens et la fiscalité générale, ce serait de quel ordre ou de quel niveau d'utilité.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

125 Ça prend tout qu'un pif!

130 Par contre, évidemment, si on pose l'hypothèse qu'une communauté installée sur le site de Rabaska comporte davantage de citoyens, si on lance un chiffre, c'est évident que ces citoyens-là vont se déplacer en automobile, vont créer une certaine forme d'achalandage sur la route, vont probablement occasionner, en certaines occurrences, de la congestion routière, vont contribuer à la détérioration des infrastructures, vont aussi payer certaines taxes, par contre c'est évident que l'impact social, les coûts assumés par la totalité de la société, même s'ils en défraient eux-mêmes une partie, seraient à mon avis, à l'œil, à l'œil, nettement supérieurs.

135 Au niveau des retombées économiques, c'est difficile à dire, il faut mettre ça dans un contexte d'employabilité.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

140 Absolument.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

145 Je peux pas en dire plus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, très bien.

150 Monsieur Waaub, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

155 Oui. Donc en fait, vous savez qu'il existe différentes méthodes économiques, justement, pour évaluer les coûts sociaux, et qu'on peut s'en servir pour regarder comment compenser, en fonction justement de l'évaluation économique qui a été faite.

160 Bon, il y a quand même des critiques scientifiques qui ont été apportées à toutes ces méthodes économiques, qui sont quand même fortes, par exemple justement dans le cas qui nous occupe, la valeur foncière comme étant représentative du coût de remplacement des maisons ne capture pas un tas de choses sur le vécu, valeur patrimoniale, le relogement, etc.

165 Donc bon, comment vous vous situez, justement, par rapport à un certain nombre d'enjeux particuliers qui ont été signalés par les gens dans la salle, notamment par rapport aux compensations insuffisantes reliées à la valeur patrimoniale, à la qualité de vie, par rapport au paysage.

J'ai à peu près rien vu sur le paysage, notamment.

170 **PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Je vous ferai remarquer que l'analyse que j'ai conduite traitait des coûts sociaux afférents au transport. C'est par transport de ces conclusions-là qu'on peut en arriver à faire un rapprochement avec l'impact que Rabaska va avoir sur les coûts sociaux, coûts assumés par la société.

175 Vous parlez d'impact visuel, monsieur Waaub, c'est aussi une approche très thalamique et malheureusement, tout ce qui est du domaine de la perception, perception qui souvent dépasse la réalité, je peux pas m'avancer dans ce champ-là, je suis malheureusement pas psychiatre ou psychologue.

180 C'est une question de perception. La valeur que tu donnes à un bien que tu possèdes est toujours supérieure à celle que madame peut peut-être y porter.

185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a des méthodes établies dans les domaines de ce qu'on appelle "environmental economist, ecologic and economist", où on peut, de façon quantitative, évaluer ce qu'on appelle "willing is the travel", pour visiter un endroit, "willing is to pay", et à partir de ça, par des techniques de sondage, on peut arriver à mettre une valeur monétaire sur une valeur de tel paysage, etc., etc.

Mais ce n'est pas la piste que vous avez choisie.

195 **PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Je peux tenter une réponse. Lorsqu'il y a une congestion routière, on établit des valeurs, un coût horaire par exemple, à celui qui attend, en fonction de son identité. Un touriste qui attend dans un embouteillage, et qui va faire l'épicerie, le coût social qu'il assume est beaucoup moindre que celui du chauffeur d'autobus, du chauffeur de camion ou du livreur, parce que lui, il a un travail à effectuer.

200 Celui qui a un rendez-vous avec le premier ministre du Bangladesh, qui est pris dans un embouteillage et qui va manquer ce rendez-vous là, pour peut-être signer un accord international, ça a une valeur incommensurable. Et donc, ce genre de calcul là est très sensible, c'est une question de perception.

205 Et selon qu'on soit sur le continent américain, au Québec particulièrement versus les préoccupations qu'en Europe on porte aux coûts sociaux, et c'est normal que l'Europe soit en avance parce qu'il y a beaucoup plus de monde en concentration démographique, ici le territoire est vaste en maudit, et on n'a pas les mêmes problèmes relatifs à ça.

210

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

215 Est-ce que vous pouvez, pour justement aider la Commission à pouvoir tirer le meilleur  
parti de votre travail en ce qui concerne les transports, nous donner les principaux, on pourrait  
dire, les principales pistes dans lesquelles on pourrait voir que ça s'applique pour à la fois les  
infrastructures, le transport maritime, toutes les nuances à apporter, du parallèle à faire entre  
votre expertise sur le transport et le projet Rabaska comme tel. Ne fut-ce que les grandes  
220 lignes, peut-être.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

225 Bien, je pourrais le faire, pas là, c'est trop risqué, je risquerais l'égarement, c'est pas ce  
que je veux faire.

Mais je pourrais vous faire un addenda et vous le transmettre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

230 D'accord.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

235 J'ai déjà conduit une analyse sur les coûts sociaux comparés, transport maritime et  
transport routier, pour le transport d'hydrocarbures entre la raffinerie d'Ultramar et le Saguenay-  
Lac-Saint-Jean.

240 C'est extrêmement révélateur, et cette étude-là a démontré qu'en coûts actualisés, pour  
les vingt (20) années sur lesquelles on portait notre analyse d'accidents, il y avait une différence  
en faveur du transport maritime qui était de trente-huit millions de dollars (38 M\$), en épargne  
de coûts sociaux.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

245 Merci beaucoup. C'est tout à fait ce qui sera utile.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

250 Je vais vous envoyer aussi le lien de Transports Canada, il y a un pied (1 pi) de  
documents, c'est très intéressant.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

255 Il y a une convergence, quand on classe les coûts d'externalité des modes de transport, il y a une convergence en ce sens-là.

Monsieur Paré.

260 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Moi, monsieur Cauchon, j'ai peut-être pas lu votre mémoire de la même manière que mes collègues, puisque vous l'avez fait porter sur le projet Rabaska et puis que vous parlez de coût social, je l'ai lu comme s'appliquant bien au-delà de la stricte problématique du transport.

265

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Oui. C'est par rapprochement, monsieur Paré, qu'on fait ça.

270 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

On peut convenir évidemment que les externalités, je pense qu'on reconnaîtra que celles qui sont attribuées au promoteur qui, dans le présent cas, est l'investisseur, je prends une catégorie générale, sont comptabilisées bien sûr dans son calcul de rentabilité.

275

On peut reconnaître également qu'il y a des retombées fiscales, économiques, etc., c'est indéniable.

Mais comme vous le savez, quand on introduit la notion d'externalité, ça doit prendre en compte aussi les préjudices, les ennuis réels ou perçus que peuvent subir les personnes...

280

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Directement concernées par le projet.

285

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Oui, tout simplement parce qu'on sait très bien que quelque équipement, que ce soit une autoroute, n'importe quoi, peut causer, à mesure qu'on s'en rapproche physiquement, dans bien des cas, des ennuis.

290

Où et comment les comptabilisez-vous ici.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

295

Je les comptabilise pas, monsieur. Bien, il y a pas de comptabilisation à faire.

Je vous l'ai précisé tantôt, que c'était du domaine de la perception.

300

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Mais à ce moment-là, quelle est l'utilité.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

305

Je dis aussi que c'est pas une étude exhaustive. J'ai fait une liste assez précise de ce que le citoyen n'avait pas à assumer comme coût social du projet de Rabaska.

310

Il peut y avoir d'autres impacts, qui peuvent être apparentés à des coûts sociaux, à des inconvénients, à des malaises. Par contre, j'ai pas comptabilisé ça, monsieur Paré.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

315

Il a choisi une enveloppe d'analyse excluant certaines choses, voilà.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

C'est ça.

320

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

D'accord.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

325

330

Juste pour terminer, dans la mesure où je peux annoncer des pistes d'analyse que la Commission se donne pour s'acquitter correctement de sa responsabilité, en fonction de son mandat, je dirais que la problématique du paysage et de la valeur patrimoniale, et l'investissement d'ordre psycho-culturel du milieu par les citoyens, tout cet aspect-là ne peut être abordé de façon systématique et quantitative qu'à travers des techniques d'évaluation qu'on appelle, et on constate que ces méthodes d'évaluation de ces aspects-là sont sous-utilisées dans la méthodologie d'évaluation des impacts.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

335

J'en conviens.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

340 Ce sont des outils développés dans le domaine de l'économie écologique, etc. Alors ça va faire partie de l'analyse, et je vous remercie d'avoir ouvert cette piste d'analyse pour nous.

Merci beaucoup, monsieur Cauchon.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

345

Merci.

---

**GILLES DROUIN**

350

**PAR LE PRÉSIDENT:**

355

J'invite maintenant monsieur Gilles Drouin, s'il vous plaît.

Bonjour monsieur Drouin, on vous écoute.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

360

Bonjour messieurs.

Au point de départ, j'aimerais préciser que ce court mémoire de trois (3) pages n'est pas un mémoire d'étude technique, scientifique, je représente aucune association, commerce, entreprise quelconque.

365

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça n'enlève rien de sa valeur, monsieur. Allez-y.

370

**PAR M. GILLES DROUIN:**

Parfait. C'est tout simplement la réflexion d'un Jos Public, comme on dit.

**LECTURE DU MÉMOIRE**

375

Alors en tant que Jos Blo, ou Jos Public, je pense représenter ce que certaines personnes voient dans l'implantation d'un port méthanier, et c'est la raison pour laquelle je tenais à faire ce petit mémoire et appuyer le projet Rabaska.

380 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

385 Et votre contribution est très appréciée, monsieur Drouin.

Monsieur Paré.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

390 Merci. Monsieur Drouin, je prends note donc que vous avez vécu pendant de nombreuses années à Saint-Marc-des-Carières.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

395 Oui, et j'ai vécu l'implantation, ni plus ni moins – ce qui m'a fait réagir, c'est que je ne savais pas, au début, que l'aluminerie qu'on appelle aujourd'hui Alcoa devait s'implanter ici, au tout début. Et Lévis a perdu cette aluminerie-là, dû nécessairement à des manifestations, bon, pour diverses raisons.

400 Et quand cette aluminerie-là est venue s'implanter à Portneuf, elle a eu de la misère, elle a eu également des objections.

405 Par contre, il s'est créé des comités de citoyens qui ont suivi de très près l'implantation de l'aluminerie, qui ont suivi également toutes les retombées qu'il pouvait y avoir, négatives, et la compagnie y a mis beaucoup beaucoup du sien et aujourd'hui tout le monde, quand je dis tout le monde, c'est vraiment tout le monde du comté est très satisfait et très content, et tout le monde voudrait bénéficier de ces avantages-là, mais c'est pas le cas; c'est uniquement une partie du comté.

410 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Ça, je vous entends bien là-dessus.

415 Précisément parce que vous avez vécu longtemps à Saint-Marc-des-Carières, c'est pas à vous que j'apprendrai que le paysage de Deschambault est particulièrement sensible.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

420 Oui.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Alors j'aimerais que vous parliez du volet insertion, de quelle manière ça s'est vécu.

425 Est-ce que par exemple, la question de la localisation de l'usine ou la question de la proximité avec le fleuve a été traitée comme un enjeu dans ce dossier-là, selon vous.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

430 C'est sûr que ça a été traité, dans le sens qu'ils ont créé un immense parc industriel, et qu'ils l'ont mis en retrait, avec des zones tampons.

435 Et puis la compagnie en tant que telle s'est énormément impliquée dans le milieu, en aidant les gens dans toutes sortes d'organismes d'activités, ce qui a créé quand même, moi je dirais un lien d'appartenance et un lien de travail, ni plus ni moins.

440 Parce qu'à chaque année, la compagnie invitait les gens, et les maires, les conseillers, la population à aller assister, en fin de compte, je dirais au compte rendu de ce qu'est la pollution, le développement environnemental de l'usine. Et les gens ont été continuellement tenus au courant de tout ce qui se passait, ils pouvaient intervenir également.

445 Moi je pense que, je suis pas un spécialiste, comme je vous ai dit au début, mais les gens sont capables de créer sûrement, ici, des organismes également, d'entraide dans le domaine de l'environnement, d'essayer de faire une évaluation, un suivi constant.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

450 Et sans vous demander des réponses scientifiques ou des vérifications, vous parlez de zones tampons, donc est-ce qu'il y a des distances entre par exemple le milieu résidentiel et les installations d'Alcoa.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

455 Oui, il y a une certaine distance. Je pourrais pas vous dire, c'est pas une distance, comment je pourrais dire, exagérée, quelqu'un est capable de la parcourir à pied, si on veut, on n'a pas besoin d'une voiture pour ça. Mais il y a vraiment une distance au niveau des maisons, OK.

460 Et à ma connaissance, je ne pense pas me tromper, il y a personne qui a déménagé ou qui a liquidé ses terres. À l'époque, beaucoup de cultivateurs avaient des terres énormes, la pollution, la contamination que ça pourrait amener chez les animaux ou encore sur la terre, les récoltes, et tout se passe bien.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

465

Merci, monsieur Drouin.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

470

Moi, je me dis, si ça se passe bien avec une grande entreprise, c'est quand même une entreprise d'envergure, il y a tout près de cinq cents (500) personnes qui travaillent là, il doit y avoir moyen de faire quelque chose avec d'autres entreprises d'envergure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

475

D'accord. Alors la Commission vous remercie, monsieur Drouin, de votre contribution.

**PAR M. GILLES DROUIN:**

480

Je vous remercie beaucoup. Je pense que c'est important, peut-être, on n'est peut-être pas des scientifiques, mais c'est bon de donner notre idée de temps en temps. Merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

485

Notre travail est premièrement et en premier lieu un travail citoyen. La science vient éclairer les choses, mais ça disqualifie personne de participer aux travaux de la Commission de ne pas être scientifique de carrière ou de background.

490

---

**ÉCOLE SAINTE-FAMILLE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

495

Alors j'invite l'école Sainte-Famille, monsieur Jean-Claude Dupuis.

Bonjour monsieur Dupuis.

500

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

Bonjour messieurs les Commissaires. Alors je me présente, moi je suis Jean-Claude Dupuis, je suis professeur d'histoire à l'école Sainte-Famille. Je suis accompagné par monsieur Érick Lambert, ingénieur de profession, qui est président du conseil d'établissement de l'école.

505

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On connaît monsieur Lambert très bien.

510 **PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

Vous le connaissez déjà, bon, tant mieux. Moi, j'ai été désigné comme porte-parole pour ce dossier, Rabaska.

515 Alors l'école Sainte-Famille est très intéressée, évidemment, par le projet Rabaska, parce qu'on est situé à peu près à un point cinq kilomètre (1,5 km) de la jetée, environ deux point cinq (2,5 km) des réservoirs et si on nous situe par rapport au périmètre de sécurité, bien, on serait un peu plus proche encore.

520 Alors donc, on a des préoccupations très importantes au niveau d'abord de la sécurité, bien sûr, mais aussi de l'environnement local, du milieu de vie dans lequel nous vivons.

525 On accuse souvent les opposants d'être animés du syndrome "pas dans ma cour". Je voudrais tout d'abord dire que nous sommes très solidaires, nous l'école, de tous les groupes environnementalistes qui ont combattu le projet Rabaska.

530 D'ailleurs, le mouvement de l'APPEL se réunissait habituellement dans notre école. Donc ce n'est pas uniquement pour nos intérêts immédiats, c'est aussi pour des questions générales d'environnement, des questions générales d'intérêt économique de ce projet. Mais ça, tous les autres organismes vous en ont parlé, je ne reviendrai pas là-dessus, je vais plutôt vous parler de ce qui nous touche, nous, directement.

535 Alors notre école, elle est située dans ce qu'on appelait avant l'Institut Monseigneur-Guay. Elle a été achetée en 1990. À l'époque, ça a réjoui les gens, notamment dans les médias, parce que cet édifice-là tombait en désuétude, le terrain était plus regardable et puis finalement, on a été très heureux, dans le coin, de voir que des gens reprenaient cet édifice centenaire et faisaient quelque chose avec.

540 Alors nous sommes une école privée qui est reconnue par le ministère de l'Éducation. Notre particularité, c'est que nous donnons un enseignement plutôt de type classique, axé sur les lettres, par exemple nous avons des cours de latin, ce qu'on voit de moins en moins dans les écoles au Québec maintenant.

545 Et aussi, une grande caractéristique de notre école, c'est qu'on a de très petites classes, et je pense que c'est aussi une des causes du succès qu'on a avec nos élèves. Nos classes sont peut-être de dix (10) à quinze (15) élèves. Alors vous voyez donc, pour ces deux (2) points-là, il y a quelque chose d'intéressant pour les familles qui inscrivent leurs enfants à notre école.

550 En plus, nouvel horizon, beaucoup la discipline, le sens du travail et l'enseignement religieux catholique. Alors donc, on a de bons résultats, nous sommes dans la moyenne des écoles privées pour ce qui est des résultats au ministère, aux examens du ministère de l'Éducation.

555 Nos anciens élèves sont maintenant à l'université, en droit, en médecine, en génie; on en a même un qui est rendu officier dans l'armée canadienne. Et puis ceux qui ont moins continué leurs études, qui sont travailleurs sur la construction ou ailleurs, bien, ils sont très appréciés par leur employeur parce qu'on les a formés à une certaine discipline de travail.

560 Alors donc, nous sommes très attachés à l'esprit de notre école. Et par rapport à cet esprit, le cadre environnemental est très important.

565 Alors nous sommes situés près du fleuve, on a une vue magnifique sur l'île d'Orléans, on a un très grand terrain, nous sommes dans un endroit calme. Alors il me semble que le calme, c'est quelque chose d'important pour l'instruction. Nous sommes dans un milieu agrorésidentiel, et on n'aimerait pas que ça devienne une zone industrielle.

570 Nos valeurs fondamentales correspondent au site que nous avons. Alors on veut former aujourd'hui la jeunesse avec une conscience environnementale, bien, quoi de mieux que de les éduquer dans un milieu qui est agréable à regarder; est-ce qu'ils seront pas plus tard plus attachés aux valeurs écologiques si on les élève dans un milieu qui est écologique.

575 La plupart des familles qui envoient leurs enfants à l'école Sainte-Famille ne demeureraient pas dans le coin avant que cette école ouvre, ils demeureraient un peu partout au Québec, certains viennent de Montréal, certains viennent d'Ottawa. Il y en a qui viennent de d'autres endroits et donc, ils se sont regroupés dans cet endroit pour l'école, à cause de l'esprit particulier.

580 Alors vous comprendrez que quand, dix (10) ans ou quinze (15) ans après, on nous apprend que ce milieu-là ne sera plus ce qu'on a choisi au début, bien, ça nous dérange assez sérieusement.

585 En fait, ça bouleverse profondément nos vies, non seulement la vie de notre école mais la vie aussi de toutes les familles qui sont proches. Parce que la plupart des parents de nos élèves et des employés de l'école vivent dans un rayon de deux (2 km) à cinq kilomètres (5 km) de l'école.

590 Alors on voudrait pas que ça devienne une zone industrielle, on craint notamment une expansion du port de Québec sur la rive sud, parce qu'un coup que le milieu aura été saccagé sur le plan du zonage, un coup que ce sera déjà une zone un peu industrielle, bien, on a peur que ça se développe beaucoup.



On craint aussi les inconvénients pendant la construction, notamment au niveau du bruit.

595 En fait, l'impression qu'on a, le sentiment que l'on a, c'est que Rabaska est en train de nous voler, de nous voler notre milieu de vie, de nous voler notre choix de vie.

600 Et leur principal argument à eux, c'est huit cent quarante millions (840 M\$) d'investissement. C'est vrai qu'il y a huit cent quarante millions (840 M\$) d'investissement, mais d'un autre côté, il y a quoi, peut-être mille (1000), deux mille (2000) citoyens dans le coin, et on a l'impression que ce que Rabaska nous dit, c'est que non, vous valez pas huit cent quarante millions (840 M\$). Alors au niveau de l'acceptation sociale, sur un plan local, il est très très certain qu'elle est absente.

605 Donc nous, on recommande à la Commission de rejeter le projet Rabaska. C'est un mauvais projet dans le cadre de l'esprit de Kyoto, dans le virage vert qu'on entreprend, bien sûr, mais c'est surtout un très mauvais lieu, à cause de la valeur patrimoniale de ce triangle, Lévis-Beaumont-île d'Orléans.

610 Il y a pas d'acceptation locale et surtout, il y a d'autres alternatives. Si le Québec a besoin de GNL, je suis pas sûr que le Québec a besoin de GNL mais même en supposant que le Québec a besoin de GNL, bien, Cacouna peut très bien répondre à la demande, ou Rabaska aurait pu s'installer ailleurs.

615 Mais si la Commission recommandait l'acceptation du projet, bien nous, ce qu'on pense, c'est qu'elle devrait forcer la compagnie Rabaska à compenser l'école Sainte-Famille pour sa relocalisation. Et quand on parle de compensation, on parle d'une compensation pour la valeur de remplacement et non pas pour la valeur marchande.

620 Parce que qu'est-ce que la valeur marchande, présentement je le sais pas...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous le savez pas?

625

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

... qu'est-ce que ça va être après le projet Rabaska.

630 Aujourd'hui, la valeur marchande pourrait être intéressante surtout pour les terrains, dans l'hypothèse d'un développement résidentiel. Mais est-ce qu'il y aura un développement résidentiel si jamais il y a un terminal méthanier juste à côté, j'en doute. Alors donc, la valeur marchande risque de tomber sérieusement.

635           Donc nous, ce qu'on voudrait, c'est une compensation qui nous permettrait d'avoir à peu  
près l'équivalent, non seulement pour l'édifice mais aussi pour le site, pour la grandeur du  
terrain, pour l'environnement et également pour les familles qui voudraient déménager pour  
suivre cette école.

640           **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Avez-vous terminé, monsieur Dupuis? Très bien.

645           Justement, j'allais vous poser la question, d'abord la population côté élèves de l'école,  
c'est combien?

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

650           Ça oscille entre cent (100) et cent vingt (120), selon les années.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et le corps professoral, combien de profs.

655           **PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

Environ une quinzaine.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

660           La superficie totale du site qui est identifié comme appartenant à l'école, c'est combien  
d'hectares?

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

665           Ça, je pourrais pas vous répondre, je sais pas si...

**PAR M. ÉRICK LAMBERT:**

670           C'est sur l'équivalent de deux (2) terres de large, et comme vous voyez sur la photo,  
c'est comme deux (2) terres agricoles à partir de la 132 jusqu'au fleuve. Mais j'ai pas une  
évaluation exacte du nombre de mètres carrés.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

675           Si vous êtes en mesure de nous transmettre l'information en termes de superficie, ce  
serait apprécié.

**PAR M. ÉRICK LAMBERT:**

680 Très bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

685 Et vous avez parlé de la valeur marchande. Actuellement, c'est combien.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

690 Nous, on l'a pas fait évaluer. On aurait pu, mais en réalité, on veut pas que Rabaska soit là, donc on songe pas à déménager. Mais si jamais, par malheur, ça avait lieu, on le fera évaluer.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

695 Loin de moi de vouloir vous enlever votre premier choix.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

On veut vraiment pas déménager.

700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Lambert.

**PAR M. ÉRICK LAMBERT:**

705 La valeur marchande dépend de l'intérêt que quelqu'un aurait à réutiliser ce bâtiment spécifiquement pour d'autres activités, donc c'est peut-être pas évident qu'on sache trouver.

710 Alors il y a l'évaluation municipale, la valeur marchande et la valeur de remplacement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est une différence entre en faire, par exemple, des condos versus démolir. Très bien.

715 Monsieur Paré.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

720 Oui, j'aimerais que vous parliez peut-être de la provenance de vos élèves.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

De la provenance?

725 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

La provenance.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

730

Bon, actuellement, ils demeurent presque tous dans un rayon d'à peu près cinq kilomètres (5 km), donc ils demeurent sur le terrain de l'ancien Lauzon. Ça va jusqu'à Saint-Michel-de-Bellechasse, les plus loin, c'est Saint-Vallier. Il y en a à Saint-Charles, aussi. Donc c'est à peu près dans ce périmètre-là que viennent la plupart de nos familles.

735

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Et c'est un externat.

740 **PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

C'est un externat, oui. On a déjà eu un internat, peut-être qu'un jour on en aura un à nouveau, mais là, c'est un externat.

745 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

On comprend évidemment très bien votre recommandation principale, vous avez fait un corollaire en disant que si Rabaska devait s'installer, vous estimiez, bon, qu'il devrait compenser.

750

Est-ce que vous avez l'intention ou pris la décision de déménager si Rabaska s'installe.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

755 Nous n'avons pas pris la décision, mais c'est une alternative que nous allons sérieusement envisager.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

760 Mais la possibilité de rester là demeure l'autre terme de l'alternative?

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

765 Ça pourrait, oui. Mais pour l'instant, on penche plus vers l'idée de déménager que de rester.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

770 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

775 Dernière question. Comme l'option de rester est, advenant la réalisation éventuelle du projet proposé, y a-t-il d'autres mesures d'atténuation ou de sécurisation de vos fonctions scolaires que vous aimeriez voir, tout en sachant parfaitement que votre première option, c'est de ne pas avoir le projet, mais j'aimerais aller jusqu'au bout dans la question.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

780 Oui, on a réfléchi à ça aussi, et puis on avait pensé, éventuellement, à demander une mesure d'atténuation visuelle, par une butte par exemple qui pourrait cacher le site, et surtout nous protéger du bruit.

785 Pendant la construction, on se pose la question, est-ce qu'on va être capable de donner des cours la fenêtre ouverte, quand on va arriver au mois de mai, quand il va y avoir les travaux d'excavation et tout ça.

790 Alors là, je sais pas quelles sont les mesures d'atténuation qu'on peut prendre pour le bruit. Pour le plan visuel, sûrement une butte, un peu comme ce qu'on prévoyait autour des citernes. Alors ça, ça pourrait sûrement être une chose.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

795 D'accord.

Regardant les photos de vos élèves, fort à parier qu'ils sont, en général, en classe un peu plus calmes que la moyenne des élèves au Québec. D'accord.

800 Monsieur Waaub, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

805 Dans l'historique de vos investissements pour la remise en état des lieux, suite à l'achat du bâtiment, est-ce qu'il y a eu des considérations patrimoniales qui ont nécessité des investissements particuliers.

**PAR M. JEAN-CLAUDE DUPUIS:**

810 Non. Quand on investit sur l'entretien de l'édifice, c'est pour des raisons d'utilité et, de sécurité.

815 C'est un édifice qui a été construit en 1905, donc il est peut-être pas suffisamment vieux pour qu'on puisse le considérer comme de valeur patrimoniale. C'est pas un édifice historique, si on peut dire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Dupuis, merci beaucoup, monsieur Lambert également.

820

---

**CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

825

J'invite la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, monsieur Simon Pelletier, s'il vous plaît.

Bonjour monsieur Pelletier.

830

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

Bonjour monsieur le Président, messieurs les Commissaires.

835

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors le message habituel, on a lu votre mémoire, allez-y avec votre prestation sur les points les plus importants.

840 **PAR M. SIMON PELLETIER:**

C'est ce que j'allais faire, monsieur le Président, je sais que vous avez pris connaissance de notre mémoire, alors ma présentation sera brève. Et puis par la suite, il me fera plaisir, bien entendu, de répondre à vos questions s'il y en a.

845

J'aimerais insister sur deux (2) points en particulier, soit l'opinion professionnelle exprimée par la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent quant au projet et le cadre dans lequel cette opinion s'est forgée.

850

La Corporation que je préside compte plus de soixante-dix (70) membres, tous des professionnels hautement qualifiés et dont la formation, de par sa durée et sa rigueur, est comparable à celle de tout autre spécialiste dans d'autres secteurs de pointe.

855

Collectivement, nous comptons, à chaque année, des dizaines de milliers d'heures de pilotage dans la circonscription du Bas-Saint-Laurent et ce, par toutes les conditions et sur une vaste gamme de navires.

860

La seule raison d'être de la Corporation est la sécurité de la navigation. Notre mission consiste à protéger le public et l'environnement, en assurant des opérations hautement sécuritaires. Et c'est grâce à la liberté dont nous disposons d'exercer notre jugement de manière indépendante que nous pouvons remplir cette mission.

865

Il s'agit là d'une responsabilité qui guide l'ensemble de nos activités. Et lorsque le gouvernement fédéral indique, par l'entremise de l'Administration de pilotage des Laurentides, que la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent est le principal organisme pouvant faire des recommandations ou donner des avis techniques et professionnels concernant la sécurité de la navigation dans la zone de pilotage où nous opérons, nous prenons cette responsabilité très au sérieux. C'est donc avec le plus grand soin que nous avons approché l'examen du projet Rabaska.

870

Tout d'abord, il me semble essentiel de souligner que l'opinion formulée par la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent ne porte que sur la dimension navigation du projet; c'est sur cet aspect que la CPBSL est dans une position unique pour intervenir et apporter une appréciation quant au fait de déterminer si le passage des méthaniers est susceptible de s'effectuer de manière sécuritaire.

875

De manière succincte, trois (3) observations doivent être mises de l'avant. Tout d'abord, il n'existe pas de difficulté particulière reliée au passage de navires méthaniers qui ne soit pas déjà rencontrée et maîtrisée sur d'autres types de navires.

880

À titre d'exemple, d'autres navires dont le pilotage présente des défis comparables ou même plus importants encore, en raison de leur tirant d'eau, de leur voilure, transitent déjà

885 régulièrement, de manière sécuritaire, dans la circonscription. Aux vues des caractéristiques des navires identifiés dans le projet, il n'existe aucune raison de croire qu'il en irait de manière différente avec les méthaniers.

890 Deuxièmement, les mesures additionnelles mises de l'avant par l'initiateur du projet, telles que l'escorte par un remorqueur dans la traverse du nord, la circulation à sens unique dans ce secteur, de même qu'entre le quai de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres et le cap Labranche, le maintien de distance de sécurité particulière et enfin, un demi-mètre (½ m) additionnel de marge sous quille dans la traverse nord auront pour conséquence claire de conférer un niveau de sécurité extrêmement élevé au passage des navires visés.

895 Troisièmement, l'accroissement de volume que représenterait le passage additionnel des méthaniers n'aurait que des effets marginaux sur le trafic maritime et est peu susceptible d'engendrer des répercussions négatives pour les autres utilisateurs du fleuve, tant du point de vue de la sécurité de la navigation que du volume de celle-ci.

900 Dès lors, après avoir passé en revue les différents éléments pertinents du projet, l'opinion de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent est que celui-ci est conçu de manière rigoureuse et de façon à assurer un niveau de sécurité extrêmement élevé au passage des navires méthaniers.

905 Puisque le pilotage de ces navires ne comporte pas de difficultés qui ne soient déjà maîtrisées avec succès, puisque le trafic additionnel n'aurait pas d'incidence négative sur la navigation, et puisque ce trafic s'incorporerait de manière fluide dans la manière dont le pilotage est effectué, la Corporation des pilotes estime qu'il est raisonnable de penser que les activités projetées s'effectueront en conformité avec les plus hautes exigences en matière de sécurité de la navigation.

910 En terminant, j'aimerais souligner, même si cela va de soi pour nous, que cette opinion a été développée en conformité avec la politique de la Corporation, de façon à en assurer le professionnalisme et l'indépendance. Tel que mentionné plus tôt, il s'agit là d'une considération qui plonge au cœur même de notre raison d'être.

915 En somme, la question n'est pas de brosser un tableau disproportionné des risques, et autant plus important, ni à l'inverse, de les banaliser mais plutôt de les apprécier de manière objective et informée.

920 C'est ce que font, de manière continue, les pilotes opérant dans la région du Bas-Saint-Laurent.

Je vous remercie, messieurs, et je suis disponible pour les questions.



925 **PAR LE PRÉSIDENT:**

La Commission vous remercie, monsieur Pelletier. J'aimerais explorer quelques questions rapidement avec vous.

930 D'abord, en fonction de votre expérience professionnelle, la capacité de navigation dans le chenal en question, elle est loin du point de saturation de combien, en pourcentage; est-ce qu'il est actuellement sous-utilisé et selon vous, de combien de pour cent.

**PAR M. SIMON PELLETTIER:**

935

De manière concrète, on peut évaluer la capacité du système à recevoir des navires dans le Saint-Laurent par son infrastructure; c'est-à-dire qu'on peut pas avoir plus de bateaux que les ports du fleuve Saint-Laurent sont capables d'en recevoir.

940 Ceci étant dit, si on veut faire un calcul hypothétique ou théorique, je pourrais vous dire, selon mon expérience de navigation, hypothétiquement, on pourrait avoir un bateau à toutes les heures qui passe en face de Québec en montant, un à toutes les heures qui passe en descendant, ce qui fait une distance entre ces navires-là, moyenne, de treize (13) milles nautiques, ce qui est très confortable et très sécuritaire.

945

Et si on fait le total, vingt-quatre (24) passages d'un côté, quarante-huit (48) par jour, trois cent soixante-cinq (365) jours, on est rendu à dix-sept mille cinq cents (17 500) passages en face de Québec. Et on en fait seulement que cinq mille (5000).

950 Mais dix-sept mille (17 000), comme je vous dis, ce serait peu probable, parce que les infrastructures portuaires...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

955 Sont pas là pour les absorber.

**PAR M. SIMON PELLETTIER:**

C'est ça.

960

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

965 Votre expérience professionnelle et l'expérience de vos membres aussi, en termes de piloter, l'idée de piloter des bateaux comparables, en termes de gabarit, capacité, sachant

évidemment que les dimensions ne sont pas nécessairement identiques, mais vous avez des types de bateaux qui s'approchent de ça en termes de volume, inertie, gabarit?

970 **PAR M. SIMON PELLETIER:**

Bien, ce qu'on peut dire, tout à fait, il y a des navires, je pense aux porte-conteneurs de la génération de quatre mille (4000) TEU, ces navires-là, curieusement, ont une longueur pratiquement semblable à celle des méthaniers, soit deux cent quatre-vingt-quinze mètres (295 m), un tirant d'eau qui peut aller jusqu'à huit-dix-onze mètres (8 m-10 m-11 m), dépendant des saisons, parce que ces bateaux-là montent à Montréal, alors la restriction du tirant d'eau vient d'en haut.

975 La voilure, les navires ont un creux de vingt et un point cinq mètres (21,5 m) pour aller au pont, et en plus, on peut mettre cinq (5) conteneurs de haut, sur la longueur du navire, alors la voilure de ces navires-là est supérieure même à ceux des méthaniers.

Alors quand on pense aux vents, aux conditions extrêmes, on les rencontre déjà avec ces navires-là, qui ont une voilure encore plus grande que les méthaniers prévus. Et la longueur, c'est une longueur équivalente, deux cent quatre-vingt-quinze mètres (295 m).

985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

990

On a évoqué, des participants à l'audience qui ont une expérience maritime, ont évoqué qu'est-ce qu'ils considèrent comme un aspect critique par rapport aux changements de course à un certain niveau, pour le trajet prévu des méthaniers dans le projet projeté.

995 Qu'en pensez-vous, en termes d'encadrement et de mesures particulières à mettre en place.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1000 À ce niveau-là, monsieur le Président, je croirais – j'y ai pensé, et je me dis, quand on est en auto sur une route et puis il y a une courbe devant nous, si on vire pas, bien, c'est dangereux, si on tourne pas. C'est un peu la même chose en navigation, c'est pas dangereux quand on tourne, c'est dangereux quand on tourne pas.

1005 Ça paraît simpliste, mais c'est parce que des fois, j'entends des choses, j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi les gens comprennent pas.

Le rôle d'un pilote, c'est justement, avec l'expérience, la formation, c'est de savoir exactement où il faut démarrer, où il faut tourner. C'est l'essence même de notre travail, et c'est

1010 pour ça qu'on est là, pour éviter d'avoir des gens qui ne sont pas formés adéquatement ou qui n'ont pas la connaissance précise des lieux et qui, là, pourraient amener un risque plus élevé, par manque de connaissances locales adéquates. Alors là l'essence même du pilotage.

1015 Et puis j'aimerais aussi ajouter que j'ai lu dans un mémoire, cette semaine, qu'en face du quai Rabaska projeté, il y avait un changement de course en descendant de soixante-dix-sept degrés (77°).

1020 J'ai de la difficulté avec ça, parce que j'ai quand même piloté presque mille (1000) navires depuis 1996, on en fait cinq mille (5000) collectivement par année, et puis dans cette région-là, quand je tourne à Sainte-Pétronille, je gouverne quatre-vingt-treize degrés (93°) sur les piliers sud d'Hydro-Québec, un peu avant le quai, je tourne aux quatre-vingts (80°), ce qui fait un changement de course de treize degrés (13°), et je suis pas rendu au quai encore.

1025 Quand je passe au large du quai, je gouverne carrément parallèlement à la face du quai. Et plus bas, passé le quai, je change de course aux soixante-quinze (75°), c'est cinq degrés (5°).

1030 Quatre-vingt-dix degrés (90°), c'est comme ça; soixante-dix-sept (77°), c'est comme ça, et cinq (5°), c'est comme ça. Alors tout ce que je peux vous dire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

1035 J'ai deux (2) autres questions avant que je passe la parole à mes collègues.

1040 On a évoqué également, en s'appuyant sur des documents du Bureau de la sécurité des transport du Canada, la présence de ce qu'on peut appeler des rafiots, des bateaux battant pavillon de complaisance, etc., etc., et qu'on peut pas absolument garantir que tout ce qui rentre dans les eaux territoriales et dans le Saint-Laurent assure les conditions de sécurité requises.

1045 Cela étant, c'est quoi l'image que vous vous faites de la présence de ces bateaux par rapport à la sécurité des méthaniens. En quoi la situation pourrait être différente par rapport à la situation actuelle, advenant la réalisation du projet, en termes de sécurité.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1050 Encore une fois, je prendrai pas mes chiffres, je vais prendre ceux des mémoires que j'ai vus cette semaine, ils devraient être bons. Au cours des dix (10) ou vingt (20) dernières années, il y a eu huit (8) échouements dans la région.

Pendant ce temps-là, on a fait presque deux cent mille (200 000) affectations.

1055 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Deux cent mille (200 000)?

1060 **PAR M. SIMON PELLETIER:**

Deux cent mille (200 000) mouvements de navires.

1065 Je comprends et je sais, je suis pilote quotidiennement, oui, on rencontre des navires qui sont, semblent, parce que j'ai jamais, je touche du bois, j'ai jamais eu d'échouement pour un problème technique ou quoi que ce soit encore, j'espère que j'en aurai jamais, mais j'ai jamais vécu d'épisode où des navires qualifiés substandard auraient – mais c'est certain qu'il y a des navires qui ont trente (30) ans, c'est certain qu'il y a des navires, comme une automobile, au bout de dix (10) ans, elle a dix (10) ans. Est-ce qu'elle est pas sécuritaire, c'est une façon de voir les choses.

1070 Pour revenir aux huit (8) échouements, je peux vous en donner quatre (4) comme ça, l'Alcor, on parle beaucoup de l'Alcor, problème de gouvernail. Si l'Alcor avait eu un remorqueur d'escorte, est-ce qu'il se serait échoué, non.

1075 Le Nea Doxa, en 1996, s'est échoué dans le chenal encore une fois, au sud du chenal du nord; s'il avait eu un remorqueur d'escorte, est-ce qu'il se serait échoué, la réponse est non.

1080 Le Canmar Bravery, un porte-conteneurs, en descendant, s'est échoué dans le chenal à la bouée K 132; s'il avait eu un remorqueur d'escorte, encore là, est-ce qu'il se serait échoué, non.

1085 Il y a un navire, Panta CL, je crois, au sud de Saint-Laurent île d'Orléans, échoué sur les battures de Beaumont, ça je pense que c'est en 96 ou 97; s'il avait eu un remorqueur d'escorte, est-ce qu'il se serait échoué, non.

Là, j'en ai nommé quatre (4) ou cinq (5), et il y en a eu huit (8) en vingt (20) ans.

1090 Pour les navires, la qualité des navires, je fais des navires d'Ultramar, les pétroliers, le côté pétrolier, je dirais que c'est parfait, quasi parfait.

Les compagnies pétrolières, avec tout ce qui s'est passé dans le passé, avec l'Exxon Valdès, j'imagine avec tous les investissements de milliards qu'ils font, ont pas intérêt à perdre leur entreprise pour une machine à gouverner qui a un entretien, je sais pas, changer un boulon d'un dollar et cinquante (1,50 \$) et on le change pas parce qu'on veut faire une économie d'un

1095 dollar et cinquante (1,50 \$). Je pense pas que ces gens-là ont intérêt d'avoir des navires substandard, et c'est ce qu'on vit aujourd'hui.

Tous les navires qui vont à Ultramar, et j'imagine, ce que je comprends de l'industrie du gaz, c'est que c'est des navires de très bonne qualité, qui ont un entretien supérieur.

1100

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc comparativement au Napoli qui a échoué à côté de Devon, il y a deux (2) semaines, proche de la côte anglaise, les bateaux qui transportent des produits pétroliers, etc., ils sont beaucoup plus encadrés?

1105

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

C'est ce qu'on voit à bord des bateaux, journalièrement, oui.

1110

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Dernière question monsieur Pelletier.

1115

Un participant à l'audience, monsieur Sénéchal, juge inapproprié que votre corporation participe au processus d'élaboration de TERMPOL, en ce qui concerne le projet, étant donné que vous avez reçu une rémunération de la part de l'entreprise moyennant l'effort de proposer un collaborateur pour monter l'aspect maritime, la composante maritime du projet proposé.

1120

Est-ce que vous jugez approprié que vous participiez à ce processus, tenant compte de ces circonstances; si vous aviez à répondre à monsieur Sénéchal, vous diriez quoi.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1125

Bien, ce que je pourrais dire, pas seulement à monsieur Sénéchal mais un peu au public en général, il est clair, et je voudrais être bien clair là-dessus, c'est que l'intérêt, le seul intérêt que la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent a, c'est la sécurité de la navigation dans le Bas-Saint-Laurent. C'est notre raison d'être.

1130

S'il y avait pas cette notion de sécurité, c'est-à-dire que la sécurité sur le Saint-Laurent était relayée aux oubliettes, c'est plus une priorité, on n'existerait pas.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1135

Vous n'estimez pas qu'il y a incompatibilité, ne serait-ce qu'en apparence, entre la participation...

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1140 J'y viens.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1145 Allez-y, d'accord, excusez-moi.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1150 Alors quand Transports Canada sollicite les pilotes de chez nous pour avoir de l'expertise en matière de pilotage, quand l'Administration de pilotage des Laurentides vient nous voir pour avoir de l'expertise en matière de pilotage, quand Rabaska vient nous voir pour avoir de l'expertise en matière de pilotage, quand Hapag-Lloyd vient nous voir aussi pour avoir de l'expertise, la question est: pourquoi viennent-ils chez nous? Eh bien, la réponse est simple, c'est qu'il y a juste la Corporation des pilotes du Saint-Laurent qui donne ce service-là dans la circonscription mentionnée.

1155 On pourrait se poser la question, est-ce bien. Bien moi, oui, je crois que c'est bien, parce que c'est effectivement de cette façon-là qu'aucun armateur, aucun promoteur ne peut marchander, ne peut acheter la sécurité. Pourquoi, parce qu'on est les seuls.

1160 Et puis c'est le génie, c'est justement là où est le génie du système de pilotage canadien, qui est le génie du système de pilotage dans le monde, pour assurer la sécurité de la navigation et, en même temps, assurer la sécurité publique. C'est de cette façon-là que ça se passe.

1165 Alors je me disais, cette semaine, si Rabaska avait pas appelé chez nous, nous avait rien demandé, si Transports Canada nous avait rien demandé, si personne nous avait demandé quoi que ce soit par rapport à la navigation sur le Saint-Laurent, vous imaginez les opposants décrier ce fait-là, jamais personne a jamais demandé aux gens qui font le travail sur le terrain, qu'est-ce qu'ils en pensaient.

1170 Alors messieurs, je vous laisse le soin de faire votre conclusion.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1175 Très bien.

Monsieur Waaub, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1180

Oui. Est-ce que certains bateaux, des méthaniers, pourraient aller plus loin dans le fleuve Saint-Laurent vers Montréal, et jusqu'où pourraient-ils aller. Ou inversement, quelle capacité maximale ils pourraient aller, ne fut-ce que quelques dizaines de kilomètres plus loin en amont de Québec.

1185

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1190

Je suis pas un spécialiste passé Québec, c'est les pilotes qui font le travail en haut qui le font, mais c'est très clair, il y a deux (2) choses qui restreignent le passage des navires vers Montréal, il y a le tirant d'eau, parce que c'est un chenal creusé à onze mètres point trois (11,3 m), je crois, maximum, et puis évidemment, il y a les ponts de Québec qui sont une restriction, c'est quarante-cinq mètres (45 m) de hauteur libre.

1195

Alors tout ce qui est moins de onze mètres (11 m) de tirant d'eau, tout ce qui peut être plus bas que quarante-cinq mètres (45 m) peut monter vers Montréal.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1200

Et ce serait des méthaniers d'à peu près quelle capacité qui pourraient faire ça; est-ce qu'il existe des méthaniers qui correspondent techniquement à ça.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1205

Ce serait des petits méthaniers ou bien des méthaniers existants qui seraient moins de onze mètres (11 m) de tirant d'eau, c'est-à-dire qu'ils chargeraient à dix mètres et demi (10 ½ m) pour avoir le tirant d'eau adéquat pour aller plus loin qu'à Montréal. Ça pourrait être un méthanier de Gaz de France, actuellement, qui ne chargerait pas à cette profondeur-là, à onze point cinq (11,5 m).

1210

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous reposerais la question autrement. Est-ce qu'avec les méthaniers proposés par le projet, est-ce que c'est possible, en fonction de votre connaissance...

1215

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

Bien, si le promoteur...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1220

J'aimerais terminer la question. Selon votre expérience, est-ce que c'est possible par exemple, ou imaginable qu'on peut avoir un terminal méthanier pas ici, mais à Bécancour.

1225

Connaissez-vous, par rapport à la navigation, tenant compte de ce que le projet propose pour ce qui est des méthaniers.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1230

Ma réponse est la suivante! Si on a des demandes commerciales qui justifient un tirant d'eau de dix mètres (10 m) ou de dix mètres et demi (10 ½ m), et que les navires ont une hauteur qui fait en sorte qu'ils peuvent passer en dessous des ponts de Québec, la réponse est oui.

1235

Mais compte tenu de ce que je comprends du commerce qui se fait aujourd'hui, avec des grands méthaniers qui vont aller jusqu'à douze mètres (12 m), onze mètres et demi (11 ½ m) et tout ça, la réponse est non.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1240

D'accord, merci.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1245

En fait, tout à l'heure vous avez évalué, vous dites, bon, ce qu'il faut c'est tourner quand il y a un virage, mais la question que j'avais comprise, moi, c'était pas tellement de savoir s'il fallait tourner quand il y avait un virage, mais de savoir quel genre d'infrastructure on peut installer dans un virage sans que ça pose de risque à l'infrastructure.

1250

C'est-à-dire qu'on pourrait imaginer, dans un virage dangereux d'une autoroute, qu'on construise pas une cour d'école. Et ça paraît trivial, évidemment, s'il y a un risque d'évalué, on va pas construire une infrastructure qui peut recevoir ce risque de façon évidente.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1255

L'infrastructure étant la jetée par exemple?

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1260

Voilà, exactement.



Donc en ce qui nous concerne, certaines personnes ont dit que la jetée pourrait être vulnérable, relié au fait que justement il y a des manœuvres de bateau qui sont dans cet axe-là. Alors bien sûr que tout pilote va finir par tourner quand il peut tourner, mais quand ça ne marche pas ou quand il y a un risque, c'est là que les choses pourraient mal aller.

1265

Alors comment évaluez-vous cette question-là.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1270

Bien, la question est pertinente, et puis je vous dirais que quand on présume qu'on fait un virage à soixante-dix-sept degrés ( $77^\circ$ ), oui, et puis qu'on gouverne et finalement, pendant notre virage, on gouverne effectivement une fois sur la jetée en question, oui, là je vous rejoins. Mais ce n'est pas le cas à Rabaska.

1275

Je l'ai exprimé tantôt, ce n'est pas un virage, comme on pourrait dire, une courbe dans un chenal restreint, c'est une ligne droite qui ne gouverne jamais sur le quai en question. Tout ce qu'on fait, c'est changer de course de cinq ( $5^\circ$ ) à treize degrés ( $13^\circ$ ) vers la gauche. Jamais, en aucun temps, on pointe le navire sur le quai de Rabaska.

1280

Alors là, si jamais on continue en ligne droite...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est compris, c'est clair.

1285

Monsieur Paré, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1290

Oui, c'est une question peut-être de base que je vais poser. La nature obligatoire du pilotage, quels bateaux sont astreints au pilotage par un membre de la Corporation, et est-ce qu'il y a des exceptions et des exclusions.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1295

Oui, il y a des exceptions, il y a un niveau inférieur, c'est-à-dire des navires étrangers – tout navire étranger de trente-cinq mètres (35 m) et plus doit avoir un pilote canadien à son bord.

1300

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est le critère?

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1305

C'est le critère.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1310

Un pilote canadien membre de votre corporation.

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1315

Exactement.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1320

Les navires de guerre canadiens, les traversiers, les navires de la Garde côtière font partie de l'exception?

**PAR M. SIMON PELLETIER:**

1325

Les navires de guerre, effectivement, les navires de Sa Majesté font partie de cette exception-là, mais en pratique prennent tous des pilotes. J'ai rarement vu, j'ai jamais vu – les bateaux de la Garde côtière ne prennent pas de pilote, c'est le commandant du navire qui fait le pilotage.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1330

Histoire de cordonnier, au contraire.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1335

Excellent, merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1340

Merci beaucoup, monsieur Pelletier.

Et on a justifié le droit d'avoir une pause!

1345

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

**REPRISE DE LA SÉANCE  
GILLES GUAY**

1350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je vous invite à prendre place, messieurs, dames.

Monsieur Gilles Guay, s'il vous plaît.

1355

Monsieur Guay, bonjour, on vous écoute.

**PAR M. GILLES GUAY:**

1360 Bonjour messieurs de la Commission. Je voudrais vous présenter un court mémoire en mon nom personnel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1365

Allez-y.

**PAR M. GILLES GUAY:**

1370 On compte quelque cinq mille (5000) transporteurs en vrac dans toutes les régions du Québec; ces transporteurs sont, pour la plupart, de petits et de moyens entrepreneurs indépendants qui font le transport de sable, terre, gravier, pierre, béton, asphalte, bois, neige, sel, toutes sortes d'agrégats sur les chantiers de construction.

1375 Pour eux, le projet Rabaska constitue une autre occasion de mettre leurs compétences et leur équipement en valeur, tout en contribuant à créer de l'emploi pendant la période de construction, et ainsi à assurer la pérennité d'emplois et de travailleurs compétents.

1380 Par ailleurs, un chantier d'une telle envergure, s'il se réalise, permet aux entreprises qui y participent de pouvoir assurer l'acquisition et le paiement d'équipement pour les maintenir à la fine pointe en cette matière. Les camionneurs artisans n'échappent pas à cette réalité.

1385 Mon nom est Gilles Guay, je suis camionneur indépendant, propriétaire d'un camion semi-remorque à benne basculante et domicilié à Beaumont, à moins de deux kilomètres (2 km) du site envisagé de Rabaska.

Je n'ai pas l'intention d'élaborer longtemps sur le volet financier du projet, étant donné que toutes ces données sont déjà connues et traitées par une quantité d'intervenants beaucoup plus compétents que moi en cette matière. J'ai plutôt l'intention de m'arrêter sur le volet humain que ce projet risque d'influencer dans notre région.

1390 Comme vous le savez sûrement déjà, nous arrivons à la fin d'un cycle qui fut très propice à toutes formes de constructions, mais qui commence malheureusement à s'essouffler, diminution des mises en chantier domiciliaires et commerciales, la quasi fermeture des chantiers de construction navale, MIL Davie qui ne parvient pas à reprendre l'essor d'antan qui leur permettrait de créer des emplois pour les travailleurs de la région.

1395 Lors de ces dernières années, les travailleurs et entrepreneurs de notre région ont travaillé durement pour acquérir des équipements, de l'outillage divers, ainsi que des compétence dans tous les secteurs de la construction. On ne peut pas se permettre de perdre ces gens compétents et qualifiés, ni de laisser se détériorer des infrastructures et de la  
1400 machinerie chèrement acquise par des dizaines de camionneurs indépendants.

Le projet Rabaska, avec les quelque huit cent millions de dollars (800 M\$) d'argent neuf, non pas d'argent qui provient de nos taxes mais bien de l'argent neuf que les compagnies amèneront, réalisera la construction d'une jetée de déchargement, de conduite cryogénique  
1405 reliant celle-ci à deux (2) réservoirs d'entreposage de GNL et à des installations de regazéification.

La construction de toutes ces installations générera une activité économique très importante au niveau de notre région, en créant au-delà de cinq cents (500) emplois directs  
1410 pour une période d'au moins trois (3) ans, en plus de centaines d'emplois indirects au niveau des fournisseurs de matériaux requis pour la construction.

Les entrepreneurs en construction qui réaliseront ce projet auront besoin de centaines de milliers de tonnes de sable, de gravier, de terre, de béton, qui générera une activité de  
1415 transport importante. Tout ceci pour être exécuté par une équipe de camionneurs expérimentés et très bien équipés dont j'ai le plaisir de faire partie.

Ce projet permettrait entre autres à tous les propriétaires de camions d'investir dans leur équipement afin de rester compétitifs dans un marché de plus en plus exigeant.

1420 C'est pour cette raison que moi et mes confrères camionneurs artisans appuyons de toutes nos forces le projet Rabaska.

J'ai pris connaissance du projet de Rabaska pour la première fois en 2004, lorsque la municipalité de Beaumont fut approchée par Gaz Métropolitain. Malheureusement, à cette  
1425 époque, le projet, au stade d'ébauche, mal connu, mal présenté et torpillé par certains organismes dérangés par le développement, fut rejeté par voie de référendum par la municipalité de Beaumont.

1430 Depuis lors, Rabaska a investi beaucoup d'argent pour présenter à la population un projet sérieux, comportant déjà un certain nombre de changements dans le but de créer le moins de dérangement possible et d'irritants aux résidents du milieu, comme le fait d'excaver

1435 pour abaisser le niveau des réservoirs de dix mètres (10 m), ou de reboiser le terrain entre l'autoroute 20 et les installations, pour soustraire celles-ci à la vue des utilisateurs de la route; ou encore d'enfouir les canalisations de chaque côté de la route 132, entre le fleuve et la route, et la route 132 et une partie des infrastructures.

1440 Le projet Rabaska m'apparaît tout à fait sécuritaire et acceptable, et les promoteurs semblent vouloir tout mettre en œuvre pour y protéger l'environnement.

Personnellement, je crois qu'il est maintenant le temps de prendre une décision finale et positive pour l'avenir de notre région et notre avenir à tous.

1445 Je vous remercie beaucoup de votre attention.

1450 Si vous le permettez, j'aimerais juste vous soumettre une petite constatation. Pour avoir déjà travaillé sur le complexe d'Ultramar, je vous dirais que c'est peut-être plus difficile de pénétrer sur un complexe comme ça que de sortir de prison! Parce que les règles de sécurité sont tellement bien élaborées et strictes, on nous demande l'équipement de sécurité, enregistrement des compagnies, enregistrement de la personne qui entre, tout est contrôlé. Il y a des accompagnateurs qui vont vous accompagner sur le complexe partout, pour être sûr qu'il y ait aucun risque, qu'il y ait pas d'accident, d'accrochage.

1455 Un complexe comme Rabaska, il sera pas moins exigeant pour la sécurité.

Donc moi, même si je suis pas très loin de là, j'ai aucune crainte pour le projet.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1460 Merci monsieur Guay.

1465 En fait ce que vous venez de dire, on a posé la question clairement à un expert en matière de sécurité industrielle côté gouvernement fédéral et c'était exactement ça sa réponse, que le niveau de complexité côté sécurité d'une raffinerie est beaucoup plus élevé, alors on a obtenu cette réponse de la part de monsieur Lightfoot, je crois, si je ne me trompe pas.

Vous avez bien parlé, de façon éloquente, de votre appui au projet côté professionnel.

1470 Maintenant, comme côté résident à Beaumont, à moins de deux kilomètres (2 km) du projet, est-ce que vous vous sentez seul par rapport à votre position vis-à-vis le projet ou vous avez des voisins, dans le voisinage, qui partagent votre opinion?

**PAR M. GILLES GUAY:**

1475 Non, je vous dirais que je me sens pas du tout seul. Au départ, en 2004, beaucoup plus; en 2004, à Beaumont, le projet, comme je vous disais, il était mal connu, parce que Rabaska avait vraiment pas eu le temps d'élaborer et de présenter un projet. Ça a été rejeté.

1480 Moi, je trouvais ça vraiment dommage que notre municipalité rejette ça, avec tous les apports financiers que ça aurait pu nous amener, sans même que la compagnie ait le temps de nous expliquer sa façon de faire. On avait presque aucune connaissance. On disait, au moins, attendez qu'on puisse présenter le projet aux audiences du BAPE; moi c'était ma façon de voir.

1485 Maintenant les gens, depuis le temps, bien, Rabaska nous ont envoyé des dépliants, ils ont très bien expliqué le projet, on nous a envoyé des espèces de cartes avec des plans, abrégés peut-être, mais quand même des plans.

1490 Les gens ont pris connaissance du projet, ont pris connaissance des amendements déjà que Rabaska a amenés, comme le fait d'enfouir les réservoirs, de faire des buttes, de planter des arbres.

1495 Dans mon coin à moi, il y a beaucoup plus de gens maintenant qui sont en faveur du projet ou au moins qui ne sont plus contre. Certains de mes copains, de mes amis dans mon coin étaient contre le projet il y a deux (2) ans, maintenant ils disent, bon, c'est pas si pire que ça, le projet. Nous autres, ça nous amène pas vraiment rien, par contre ça va amener un essor pour tous les autres.

1500 Quelqu'un comme moi et mes confrères de travail, c'est très bon. Ça va amener aussi du travail pour les entreprises de construction. Donc ces gens-là vont dépenser dans la région, ça va être bon pour les restaurants autour, ça va être bon pour tous les petits commerces.

Donc tous les copains à moi qui travaillent pour différentes entreprises vont bénéficier du projet par la bande.

1505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci beaucoup, monsieur Guay. Très apprécié.

**PAR M. GILLES GUAY:**

1510 C'est moi qui vous remercie pour votre attention.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1515 Et en fait, il y a un petit risque que je me trompe, donc je m'adresse à madame  
Béliveau, quand j'ai évoqué le nom de monsieur Lightfoot, c'est sous réserve, ça se peut très  
bien que ce soit monsieur Rice. Alors on va faire les vérifications, en matière de sécurité.  
Merci.

1520

---

**ASSOCIATION BÉTON QUÉBEC**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1525

J'invite l'Association Béton Québec, s'il vous plaît, monsieur Carol Duchesne.

Monsieur Duchesne, bonjour.

1530

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

1535 Alors bonjour messieurs les Commissaires. Je suis accompagné de deux (2)  
représentants, en fait deux (2) membres de l'Association Béton Québec, alors la vice-présidente  
de notre conseil d'administration, madame Geneviève Pouliot, des Entreprises G. Pouliot de la  
région ici, de même que monsieur Denis Rivard, directeur des opérations chez Demix Béton,  
une division de Ciment St-Laurent.

1540 Alors sans plus tarder, monsieur le Commissaire, j'ai résumé certains aspects de notre  
mémoire. Alors l'Association Béton Québec a préparé le présent document afin de participer et  
contribuer au débat entourant l'implantation d'un terminal méthanier à Lévis.

1545 Et nous remercions la Commission de nous permettre d'exprimer nos opinions dans un  
processus démocratique, évidemment permettant la communication véritable et la libre  
circulation des idées.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2)**

**FIN DE LA LECTURE (Deuxième ligne du deuxième paragraphe, "les intéressés.")**

1550 Alors ça comprend nos clients et ça comprend les donneurs d'ouvrage.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, 2<sup>ième</sup> ligne du 2<sup>ième</sup> paragr., "Cette préoccupation...")**

**FIN DE LA LECTURE (Fin de la page 2)**

1555

1560 Dans le cadre du projet Rabaska commandité par Gaz Métropolitain, Gaz de France et Enbridge, ces trois (3) concepteurs qui combinent expérience et savoir-faire pour permettre la création et l'implantation d'un projet, dont certaines des principales composantes ont un impact majeur pour les producteurs de béton de la région, notamment le terminal, qui est constitué de deux (2) réservoirs en béton et une jetée pour recevoir les méthaniers.

En fait, notre présentation, vous allez voir, concerne principalement les aspects du béton comme tel.

1565 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, point 2.2)**

**FIN DE LA LECTURE (Page 3, milieu du premier paragraphe de 3.1, "... au Québec.")**

1570 Alors on souscrit à ce développement de cette façon.

Tout comme le projet Rabaska, le béton répond aux exigences en matière de développement durable et de respect de l'environnement des façons suivantes! Alors le béton aspire à une espérance de vie de près de cent (100) ans, compte tenu de la conception, de la construction et de son entretien. Par exemple, le pont de l'Île-du-Prince-Édouard et les barrages hydroélectriques sont conçus pour des durées de vie de cet ordre-là. Nous avons évidemment les spécialistes, j'y reviendrai tout à l'heure.

1575 Le béton est recyclable à cent pour cent (100 %), ce n'est pas un produit toxique et il peut se réintégrer facilement dans l'environnement de façon écologique.

1580 En fait, il est constitué de mélanges de matières naturelles présentes en très grandes quantités dans notre environnement, de la pierre, de l'eau et du ciment, qui est issu de la roche.

1585 Il fait preuve d'une grande durabilité lorsque utilisé pour des ouvrages semblables au projet Rabaska, et évidemment, il doit être conçu pour ces durabilités.

Concernant les effets de qualité qui découlent sur la sécurité.

1590 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 4)**

**FIN DE LA LECTURE (Page 4, fin du deuxième paragraphe de 3.3, "... de renommées.")**

1595 Que je vais vous nommer tout à l'heure et qui ont permis de former de nombreux spécialistes qui oeuvrent aujourd'hui dans l'industrie du béton et du ciment et contribuent à l'essor économique du Québec dans ce domaine. Notamment l'Université Laval, l'École de technologie supérieure, l'École polytechnique, l'Université de Montréal, l'Université de Sherbrooke et McGill.



1600 Alors ces centres de recherche n'existaient pas avant ces années-là, et l'industrie s'est impliquée, autant donc dans la certification que dans la recherche.

1605 L'ABQ aimerait souligner ici l'importance du travail de l'Université Laval, qui est un chef de file de la région dans la recherche appliquée du béton, et qui a formé évidemment de nombreux spécialistes dont l'expertise est reconnue dans le monde.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 5)**

**FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)**

1610 Messieurs les Commissaires, je vous remercie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1615 C'est la Commission qui vous remercie, monsieur Duchesne.

1620 J'ai une question, en fait vous avez parlé que le projet pourrait absorber trente pour cent (30 %) de la production de la région en matière de béton, ça représente quelle envergure du point de vue financier, ça représente quelle somme, à peu près, ce que vous connaissez des niveaux de production de la région.

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

1625 En fait, quand je dis trente pour cent (30 %) des volumes produits dans la région, c'est que le projet lui-même représente une année de production, trente pour cent (30 %) d'une année de production, de nos producteurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1630 Oui. Ce qui s'élève à combien à peu près en dollars courants, savez-vous?

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

1635 Alors écoutez, j'ai pas vraiment fait le chiffre de façon précise, mais si on considère que c'est de l'ordre d'un demi-million de mètres cubes ( $\frac{1}{2}$  M m<sup>3</sup>) de béton, alors ça peut être quelque chose comme, à ce moment-là, un montant qui peut aller chercher un peu en bas de cent millions (100 M\$). Quelque chose comme ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1640 En fait, on cherche pas au dollar près, mais c'est juste un ordre de grandeur.

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

Oui, c'est un ordre de grandeur.

1645

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

1650

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Le transport et l'acheminement du béton, il me semble que dans la construction, une partie va être acheminée directement par voie maritime ou il y aura beaucoup de camionnage?

1655

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

Bon, le béton en fait peut être produit de deux (2) façons, dans le cas d'un projet comme celui-ci, il peut y avoir soit une usine d'un producteur de béton qui est dans la région, et à ce moment-là, évidemment, il va faire la livraison par camion. Il y a d'autres possibilités, évidemment, qui sont l'installation d'une usine sur le site.

1660

Ce sera le choix de nos producteurs, des entrepreneurs. Alors vous entrez, je peux pas vous donner le détail de ce genre de chose maintenant.

1665

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça va.

1670

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

Mais dans les grands projets, c'est souvent le cas qu'à un moment donné, il peut y avoir une usine qui va être dédiée.

1675

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Parce qu'enfin, une des questions, c'était l'approvisionnement en effet du site par les camions.

1680

On sait que les camions de béton sont particulièrement lourds et qu'ils demandent une capacité de support des routes en conséquence, et comme certains tronçons de routes doivent être construits pour acheminer tout ça, alors je me demandais s'il y avait des contraintes particulières.

**PAR M. CAROL DUCHESNE:**

1685

Il y a pas vraiment de contraintes particulières. Un camion de béton se doit de respecter toute la réglementation comme n'importe quel autre camion, c'est lourd, c'est évident que c'est pas un camion de livraison de chips ou de quelque chose comme ça, c'est un peu plus lourd.

1690

Alors ça frôle les limites légales, comme tous les grands transporteurs qui circulent sur la 20 font travailler leurs camions près de la limite légale, parce que justement, c'est ce qui fait que le rendement est là. Autrement, on travaillerait à demi-charge, on ferait pas de profit.

1695

Maintenant, il peut y avoir du transport, si sur le site, le béton est fait sur le site et bon, il y a des camions sur le site, ça n'exclut pas le transport de matières premières vers le site, forcément. On s'entend là-dessus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1700

Alors madame Pouliot, monsieur Rivard, monsieur Duchesne, merci beaucoup. Très apprécié.

1705

---

**COMITÉ DES UTILISATEURS DU PORT DE QUÉBEC**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1710

J'invite le Comité des utilisateurs du Port de Québec, monsieur Gordon Bain. Il est avec nous? Est-ce que monsieur Bain est avec nous?

1715

---

**DROIT DE RECTIFICATION**

**JEAN-GUY ALLARD**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1720

Alors je vais passer maintenant à la rectification des faits, s'il y a des demandeurs de rectification. Il y en a deux (2).

Alors d'abord monsieur Jean-Guy Allard, et j'ai pas besoin de répéter que ça se limite aux faits, alors allez-y, monsieur Allard, on vous écoute.

1725

**PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

1730 Monsieur le Président, j'aimerais apporter une rectification. Monsieur De Repentigny, mercredi soir, aux audiences, a mentionné qu'il n'y avait jamais eu d'accident ou déversement dans le cas d'un pétrolier chez Ultramar.

Alors dans le Journal de Québec du 31 du 10-06, octobre, et je l'ai vu de mes yeux, mentionnait – je peux décrire l'accident un petit peu, sommairement?

1735 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On peut au besoin revenir. Juste signaler...

**PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

1740 C'est sommaire.

1745 "Alors le 7 octobre 2006, le pétrolier Diamond Star, quittant le quai 86 de la raffinerie Ultramar, bien chargé, en direction de Montréal, les manœuvres d'appareillage étaient assistées du remorqueur Océan Charlie qui a choisi un mauvais moment pour avoir une panne de moteur. Résultat, le pétrolier s'est échoué sur les battures du côté sud du quai de la raffinerie de Saint-Romuald. Il est resté pendant cinq (5) heures avant qu'un autre remorqueur du groupe Océan parvienne à le renflouer. Heureusement, le pétrolier d'une capacité de six mille deux cents tonnes (6200 t) s'est enlisé dans le sable. "

1750 C'est bien ça, une rectification? Oui?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1755 Il suffit de dire, il y en avait un accident. Mais on l'a bien reçue, la description.

Merci beaucoup, monsieur Allard.

**PAR M. JEAN-GUY ALLARD:**

1760 Vous aviez un peu de temps!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1765 C'est pour ça que j'ai laissé la description.

1770 Alors je vais arrêter la description des rectifications, parce que monsieur Bain est avec nous. Alors j'invite monsieur Gordon Bain, du Comité des utilisateurs du Port de Québec. Et je reviendrai à la suite aux rectifications après la présentation de monsieur Bain.

Monsieur Bain, bonjour, on vous écoute.

---

1775 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES (SUITE)**  
**COMITÉ DES UTILISATEURS DU PORT DE QUÉBEC**

**PAR M. GORDON BAIN:**

1780 Bonjour. Je commence?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1785 Allez-y.

**PAR M. GORDON BAIN:**

1790 Messieurs les Commissaires, dans le cadre de l'implantation du terminal méthanier de Rabaska, le mémoire du Comité des utilisateurs du Port de Québec apportera des éléments à caractère technique, mais nous traiterons aussi du trafic, de l'achalandage qui caractérise le port de Québec. Ceci implique que nous formulerons des commentaires à l'égard des conditions relatives aux mouvements des navires qui passent devant Québec, sans égard à leur gabarit, au type de cargaison qu'ils transportent ou à leur affectation.

1795 Nous tenons aussi, messieurs les Commissaires, à vous livrer les réflexions que nous croyons pertinentes à l'égard des caractéristiques de ce tronçon du fleuve Saint-Laurent. Généralités!

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, deuxième paragraphe)**

**FIN DE LA LECTURE (Page 2, "Constat et méthodologie", fin du premier paragraphe)**

Et aussi les particularités de l'écosystème.

1805 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, premier paragraphe)**

**FIN DE LA LECTURE (Page 6, milieu du 1<sup>er</sup> paragr., "... le plus empruntées au monde.")**

1810 Mais pas la plus empruntée, il y en a des plus empruntées que ça. Si on réfère à tantôt, on a douze (12) navires par jour, ici on en a quatre cents (400), OK.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 6, milieu du premier paragraphe, "Le trafic maritime...")**

**FIN DE LA LECTURE (Page 8, fin du premier paragraphe)**

1815

Transports Canada, pour avoir travaillé avec eux, ils sont d'une rigueur et d'une compétence qu'on voudrait avoir tout partout au monde.

1820 Pour leur part, les armateurs spécialisés dans le transport de GNL effectuent sans ménagement les efforts de normalisation de leur flotte et maintiennent ainsi entre eux et collectivement un niveau de compétitivité comparable. Ils évitent la distorsion des marchés qui découle inévitablement d'une lutte inégale entre navires désuets et d'autres modernes.

1825 De cette manière, ils s'assurent de rentabiliser les investissements importants qui doivent être effectués pour mettre à niveau, moderniser et rendre plus sécuritaires les navires qu'ils utilisent actuellement et qu'ils utiliseront demain sur le fleuve Saint-Laurent.

Mise à jour de la réglementation.

1830 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 9, dernier paragraphe)**

**FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)**

C'est tout.

1835

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Bain.

1840

Allez-y, monsieur Waaub, votre question.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1845 Oui, j'aimerais avoir votre opinion concernant des affirmations qui ont été portées à notre attention, suite justement, même vous avez abordé un petit peu la question sans approfondir, sur l'augmentation du trafic maritime au port de Québec et l'éventualité que de nouveaux développements de porte-conteneurs se fassent sur la rive sud. Alors j'aimerais bien que...

1850 **PAR M. GORDON BAIN:**

Porte-conteneurs sur la rive sud, c'est ça que vous avez dit?

1855 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Ou de développement portuaire entre Rabaska et Lévis, il y aurait une espèce de mégaport qui pourrait se construire dans l'avenir.

Quelle est votre vision de ça ou le réalisme de ce genre d'affirmation.

1860

**PAR M. GORDON BAIN:**

Bien, vous verrez pas ça, et vos petits-enfants non plus, et leurs petits-enfants non plus.

1865

Présentement, vous avez Davie, qui est un chantier maritime, je pense qu'il va y avoir des activités l'autre bord, mais un mégaport, je pense qu'il faudrait pas – ça prend des dollars, ça prend des milliards pour faire ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1870

D'accord.

En fait, d'après vous, la capacité d'utilisation du port de Québec, on est inférieur de combien à son niveau de saturation, d'abord, savez-vous?

1875

**PAR M. GORDON BAIN:**

Je pense qu'on n'a pas assez de quais, présentement, pour prendre énormément plus de trafic. Je pense que monsieur Pelletier, à matin, a dit qu'il nous manquait d'infrastructures.

1880

Il y a une croissance possible d'une couple de pour cent, c'est sûr, toutes les années, les bateaux grossissent et il y a de moins en moins de bateaux, mais c'est quoi la capacité maximale que vous pensez comme question, le fleuve lui-même et les ports, c'est deux (2) affaires.

1885

Le fleuve serait capable de prendre dix (10) fois plus, vingt (20) fois plus, mais les ports seraient pas capables de le prendre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1890

Advenant le cas où il faut étendre la capacité de réception portuaire du port, est-ce que c'est concevable que cette expansion pourrait s'étendre à la rive sud, à côté du projet proposé.

**PAR M. GORDON BAIN:**

1895 La question que vous êtes en train de me poser, c'est est-ce qu'il pourrait y avoir d'autres projets sur la rive sud en plus de Rabaska. C'est ça?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1900 Non, est-ce que les installations portuaires, des installations portuaires supplémentaires pour le port de Québec, à défaut d'espace là où ils sont principalement, pourraient éventuellement être aménagées sur la rive sud, à côté du site proposé par le projet.

C'est quoi la probabilité de ça.

1905

**PAR M. GORDON BAIN:**

Très très faible.

1910

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très faible pour quelle raison.

**PAR M. GORDON BAIN:**

1915

Bien, l'expansion est pas complètement prise dans le port de Québec, présentement, il y a encore des quais à construire, il y en a deux (2) d'ailleurs qui sont sur la table présentement.

1920

C'est très difficile d'avoir de l'argent et si vous voulez parler – on parle de cent cinquante millions (150 M\$) pour deux (2) quais, présentement, à Beauport, vous parlez de Lévis où est-ce qu'il y a aucun quai, aucune infrastructure, où c'est qu'il y a rien, on parle de milliards.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1925

Les caractéristiques de la rive se prêtent à ça aussi avec facilité, selon vous?

**PAR M. GORDON BAIN:**

1930

Il y a beaucoup de roche. Comme je vous dis, tout est possible si on veut le faire. Il faut avoir une volonté gouvernementale.

Mais avant qu'on mette des milliards à Lévis, je pense qu'il y a d'autres projets qui vont passer avant.



1935 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Je voulais donc, vous avez parlé d'obtenir de l'argent pour les quais, en général qui possède les quais et qui investit dans l'infrastructure; est-ce que c'est une infrastructure publique ou c'est une infrastructure privée.

1940

**PAR M. GORDON BAIN:**

Fédérale. Ici, dans le port de Québec, c'est fédéral. C'est le fédéral qui est propriétaire des quais.

1945

Sauf pour Ultramar, Ultramar est propriétaire de son propre quai, et la Davie est propriétaire de son propre quai.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1950

Ça, on l'a compris.

Merci beaucoup, monsieur Bain, très apprécié.

1955

Avez-vous autre chose à ajouter?

**PAR M. GORDON BAIN:**

Non, j'ai rien à ajouter.

1960

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Votre mémoire est assez complet, d'ailleurs, vous avez couvert beaucoup de terrain et c'est assez limpide.

1965

**PAR M. GORDON BAIN:**

Merci beaucoup.

1970

---

1975

**DROIT DE RECTIFICATION  
GLENN KELLY**

1980

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je reviens à la rectification des faits, alors la rectification de monsieur Allard tout à fait conforme et bien reçue, j'invite monsieur Kelly à venir se prévaloir de son droit de rectification pour cette séance.

1985

**PAR M. GLENN KELLY:**

Très court, monsieur le Président.

1990

Nous n'avons pas reçu le mémoire de l'école Sainte-Famille, le mémoire de monsieur Dupuis.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1995

Nous non plus, il y a eu erreur, et c'est en voie de correction.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2000

Donc je l'ai parcouru rapidement, il concerne, à l'intérieur, des citations de différentes études, parlant de différentes données, donc on aimerait avoir le temps de regarder et avoir l'opportunité, si tel est le cas, d'amener la rectification.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2005

Merci.

Alors on ajourne et on reprend à treize heures trente (13 h 30).

2010

SÉANCE AJOURNÉE AU 2 FÉVRIER 2007 À TREIZE HEURES TRENTÉ (13 H 30)

2015

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

2020

FLORENCE BÉLIVEAU,  
Sténotypiste officielle.