

**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**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 7 décembre 2006 à 19 h
Centre de foire ExpoCité, Salle B
250, boul. Wilfrid-Hamel
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 2006

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	2
M. Glenn Kelly	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. JEAN-YVES BISSON	5
M. RÉGIS CAUCHON	8
M. JACQUES BEAUPRÉ.....	11
M. DENIS LATRÉMOUILLE	21
Mme SANDRINE LOUCHARD	33
M. STÉPHANE DAMPHOUSSE.....	39
M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL	43
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. DENIS BERNIER.....	57
M LOUIS DUCLOS	65
M. JEAN-CLAUDE TARDIF	80
Mme ISABELLE POULIOT	87
M. PATRICK PLANTE	93
Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON.....	100
M. JOSEPH MELANÇON.....	108
M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN	114
Mme HUGUETTE TOUTANT	117



SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors juste deux (2) petites choses avant qu'on commence le sujet thématique de ce soir, à savoir le contexte particulier de l'île d'Orléans en rapport avec le projet!

10 Comme je vous ai dit hier, si le nombre des questions qui traitent du thème de la soirée s'épuisent avant le temps de la soirée, on va retomber dans le sujet général, le registre général. Et s'il y a encore des questions concernant le thème en question et on épuise le temps de la soirée, les gens qui ont des questions à poser vont retomber également dans le registre général, d'accord! Toujours en respectant l'ordre des priorités selon l'inscription.

15 Juste un rappel, parce qu'il y avait deux (2) participants hier qui avaient soulevé des questions particulières, en l'occurrence madame Thibault et madame Desjardins! Juste un petit rappel, si elles sont dans la salle, de s'assurer qu'elles ont bien transmis les questions qu'on aura à transmettre à Hydro-Québec, et madame Desjardins – d'accord, merci madame Thibault
20 – et madame Desjardins aussi de nous transmettre l'information concernant les documents qu'elle aimerait consulter.

Comme le choix de site est également étroitement lié au contexte particulier de l'île d'Orléans, l'initiateur de projet a déjà préparé une présentation que la Commission a demandée
25 sur le processus décisionnel qui a conduit à leur choix du site en question.

Alors cette présentation est à la fois une continuité naturelle de la discussion qu'on a eue cet après-midi et une introduction en matière tout à fait pertinente par rapport au sujet du contexte particulier de l'île d'Orléans. Vous êtes sans doute intéressés à savoir le processus
30 qui a abouti à ce choix de site, alors je vais inviter monsieur Kelly de faire la présentation en question de façon économe. Voilà! Allez-y.

PAR M. PIERRE MICHON:

35 Monsieur le Président, j'aimerais juste apporter, avant qu'on commence avec la présentation, c'est juste pour apporter une précision quand même sur des propos que j'ai donnés cet après-midi par rapport au choix de site.

40 Moi, je m'étais limité évidemment aux aspects que monsieur Cadrin avait cités par rapport au document de Pointe-Martinière dont on avait cité entre autres l'analyse de risques.

Il faut quand même comprendre que depuis vingt-cinq (25) ans maintenant, jusqu'à 2006, que la Procédure d'évaluation environnementale existe, et ça fait appel à une multitude,

45 si on veut, d'aspects en termes d'évaluation environnementale, pas seulement l'analyse de
risques, et puis il y a évidemment des critères dans tous les domaines qui sont couverts par
l'évaluation environnementale, donc ça fait appel à plusieurs choses qui me font dire que
finalement, on peut déterminer si un site est acceptable ou non, là.

50 Puis d'autre part, pour le risque, je précise que dans la réglementation québécoise, la
Loi sur le bâtiment, il y a quand même, au niveau du zonage, une recommandation, en fait une
obligation de suivre les normes de conception canadiennes CSA Z276 pour le GNL et CSA
Z662 pour le gazoduc. Entre autres pour le GNL, on parle de zone d'exclusion avec un
scénario bien établi, comme l'a mentionné Marie-Claude Thériault cet après-midi.

55 Alors c'est la précision que je voulais apporter.

PAR LE PRÉSIDENT:

60 Merci monsieur Michon, c'était une mise au point pertinente.

Les normes auxquelles monsieur Michon a fait référence, il s'agit des normes de
l'Association canadienne de normalisation, l'ACNOR en français, CSA en anglais.

65 Alors monsieur Kelly, allez-y avec la présentation!

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

70 **PAR M. GLENN KELLY:**

Merci monsieur le Président. Une présentation économe sur la zone d'implantation!

75 Rapidement sur les différents critères de sélection sur l'accès maritime pour les
méthaniers, on en a parlé de quelques-uns plus tôt, mais premièrement, les chenaux et les
zones de manœuvre adéquates jusqu'au site ont été regardés pour les différents sites, les
distances suffisantes entre l'axe du chenal de navigation et le poste d'amarrage, naturellement
une profondeur d'eau minimum au poste d'amarrage. Dans notre cas, on parle de quinze
mètres (15 m).

80 Des conditions favorables de vent, de visibilité, de vagues et aussi de glaces permettant
un accès fiable et sécuritaire en tout temps qui se traduisent par l'importance de la régularité
dans les livraisons.

85 C'est le côté accès maritime.

Côté terrestre, un emplacement favorable pour les installations terrestres, notamment la topographie, le milieu environnant du terminal et un zonage adéquat permettant l'installation de ce type d'industrie.

90

Finalement, la proximité des marchés et du réseau de transport est une autre considération qui a amené qu'on n'a pas regardé de site à l'est de l'île Verte.

95

L'évaluation des sites potentiels! On a revu différentes études qui avaient été faites par le passé, notamment par le ministère des Ressources naturelles, qui avaient regardé, dans les années soixante-dix, quinze (15) différents sites et qui avaient appliqué certains critères de sélection sur ces sites. On a retenu sur ces sites, et ainsi les conclusions de ces différents rapports avaient conclu que seulement cinq (5) ou six (6) sites étaient convenables, et donc, on a retenu cinq (5) sites, soit le site de Grande-Anse sur le Saguenay, Gros-Cacouna, Lévis, Pointe-Saint-Denis, un peu à mi-chemin entre Gros-Cacouna et Lévis et Pointe-Saint-Vallier.

100

Donc on voit ici les cinq (5) sites qui ont été retenus pour l'analyse préliminaire d'implantation.

105

Trois (3) sites ont passé à la prochaine étape d'analyse pour être revus en plus de détails, soit Pointe-Saint-Denis, Lévis et Gros-Cacouna. Deux (2) sites ont été rejetés lors de l'analyse, la première analyse. Grande-Anse, la topographie inadéquate pour l'installation, la superficie requise pour l'installation des équipements terrestres et la difficulté du raccordement au réseau gazier existant. Non pas une question de distance, qui est importante aussi, mais de traverser le Bouclier canadien qui est notamment de la roche en surface, traverser le parc, donc des coûts et des contraintes technologiques majeures.

110

Pointe-Saint-Vallier, juste à l'est du site de Lévis, avait un zonage inadéquat et aussi une nécessité de dragage. De mémoire, la profondeur d'eau disponible était de l'ordre de onze mètres (11 m), donc un dragage requis à cet endroit.

115

Les trois (3) derniers sites ont été, comme je disais, regardés en un peu plus de détails, et on a laissé tomber le site de Pointe-Saint-Denis pour différentes causes. Premièrement, la bathymétrie, l'eau profonde n'était pas présente près de la rive. Dans ce cas-ci, on parle de trois kilomètres (3 km), et donc ça peut mettre en contexte une question qui a été soulevée plus tôt, lorsqu'on parlait d'eau profonde près de la rive. On a de l'eau profonde près de la rive à Lévis; dans ce cas-ci on devait sortir trois kilomètres (3 km) dans le fleuve.

120

C'est une zone de sismicité plus élevée ou élevée, avec une épaisseur significative de dépôt de surface. Donc des contraintes physiques au niveau terrestre et des contraintes biologiques. Les mammifères marins étaient présents dans ce secteur, proximité de rivière à saumon, et il y a une zone de batture importante.

125

130 Je dirais que l'aspect prédominant dans le tout était la bathymétrie, la longueur de la jetée et les effets de la glace, l'hiver, non seulement sur les navires, mais sur la jetée.

135 Donc Lévis et Gros-Cacouna ont été gardés, si je puis dire, pour être comparés en plus de profondeur. En somme, les vents sont beaucoup plus fréquents à Gros-Cacouna en hiver; on pourra regarder plus tard la rose des vents, mais si on parle en hiver, les vents qui dépassent vingt-cinq (25) nœuds sont en moyenne présent un point sept pour cent (1,7 %) du temps à Lévis et seize point huit pour cent (16,8 %) du temps à Gros-Cacouna.

140 Les conditions de glace sont difficiles à Cacouna. À Lévis, dans la partie plus étroite du fleuve, avec l'aller et la venue des courants, la glace est beaucoup plus petite, la glace concassée et ne pose peu ou pas de contrainte à la navigation. Lorsque le fleuve est plus large, et dans la région de Cacouna, les vents d'hiver soufflent du nord-ouest et on se retrouve souvent, et aussi avec la force Coriolis, les vents ou les glaces qui s'accumulent sur la rive sud. Donc à Cacouna, présence de glaces et présence de glaces sous pression autour de l'appontement, l'hiver.

145 Pour les conditions de visibilité, soit brouillard, brume ou neige, Cacouna est légèrement supérieur en termes de fréquence, c'est-à-dire cinq pour cent et demi (5 ½ %) versus trois point huit pour cent (3,8 %) du temps à Lévis.

150 Donc en somme, les retards prévisibles beaucoup plus élevés à Gros-Cacouna qu'à Lévis, encore une fois, surtout en hiver, lorsque la demande gazière au Québec est plus importante.

155 Nos discussions avec différents professionnels du milieu, notamment les pilotes du Bas-Saint-Laurent nous ont confirmé qu'amener un navire ou manœuvrer dans la région de Gros-Cacouna serait plus difficile que dans la région de Lévis et le tout de l'évaluation a été testé contre, un cas réel, c'est-à-dire le site d'Ultramar qui rentre à l'année longue trois cent soixante-cinq (365) jours par année des pétroliers de taille équivalente aux méthaniers et plus profonds, sans aucune contrainte due aux vents, à la visibilité ou aux glaces.

160 Donc sous forme graphique, on peut voir la comparaison entre Cacouna qu'on voit ici souligné en bleu, donc pour le vent, sur une base annuelle, c'est de l'ordre de neuf pour cent (9 %) versus le deux pour cent (2 %) à Lévis.

165 Les problèmes de glace ne sont pas présents à Lévis et sont présents à Cacouna.

Visibilité et ensuite, on peut voir l'effet cumulatif sur une base annuelle et l'effet cumulatif sur la base hivernale.

170 Donc l'impact de tous les critères peut être jusqu'à trente pour cent (30 %) en hiver à Cacouna.

C'est un tour rapide, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

175

Merci beaucoup, merci monsieur Kelly pour la présentation!

180

**PÉRIODE DE QUESTIONS
JEAN-YVES BISSON**

PAR LE PRÉSIDENT:

185

Alors j'appelle, pour ce qui est du registre spécifique à la séance thématique d'aujourd'hui, j'appelle d'abord monsieur Jean-Yves Bisson.

190

En attendant qu'il arrive, j'aimerais souligner la présence avec nous aujourd'hui de monsieur Nicolas Girard, conseiller en communication du côté du gouvernement fédéral, et on n'a pas madame Florence Béliveau avec nous ce soir, on a plutôt madame Denise Proulx pour les fins de la transcription!

Alors monsieur Bisson, allez-y.

195

PAR M. JEAN-YVES BISSON:

Bonsoir messieurs les Commissaires, bonsoir messieurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

200

Bonsoir.

PAR M. JEAN-YVES BISSON:

205

Ma première question! Quel est l'avis des responsables chargés d'organiser le tourisme à l'île d'Orléans face à l'arrivée de Rabaska?

Je sais pas qui va pouvoir me répondre là-dessus.

210

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bonne question, monsieur Bisson.

PAR M. JEAN-CLAUDE POULIOT:

215

C'est au niveau de la MRC. On va prendre note de la question, parce qu'on va devoir poser la question au responsable qui s'occupe du tourisme à l'île d'Orléans, afin de voir. Je suis pas capable de vous répondre directement là-dessus, là.

220

PAR M. JEAN-YVES BISSON:

Est-ce qu'il y a un organisme qui s'occupe du tourisme à l'île?

225

PAR M. JEAN-CLAUDE POULIOT:

Il y a la Chambre de commerce, et la MRC est responsable de l'accueil touristique.

230

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pouliot, vous allez chercher l'opinion des deux (2) organismes et nous revenir là-dessus?

235

PAR M. JEAN-CLAUDE POULIOT:

Oui.

240

PAR LE PRÉSIDENT:

Excellent. Monsieur Michon, avez-vous quelque chose à ajouter là-dessus?

245

PAR M. PIERRE MICHON:

Tout simplement dire que le ministère du Tourisme a été consulté et il sera consulté dans la deuxième étape pour l'analyse environnementale.

250

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bois, allez-y.

255

PAR M. ANDRÉ BOIS:

Bonjour. L'organisation de l'activité touristique pour l'Île-d'Orléans relève effectivement, comme disait monsieur Pouliot, d'organisations locales ou régionales. Donc le ministère ne s'implique pas dans l'organisation touristique, OK, pour l'Île-d'Orléans.

Il y a aussi l'Association touristique régionale de Québec qui peut être responsable aussi de faire la promotion touristique, des attraits et des activités sur l'île.

PAR LE PRÉSIDENT:

260

Est-ce que le ministère du Tourisme, au sens général du terme, mène parfois des études concernant les contraintes en matière de compatibilité entre un potentiel touristique d'une région et les activités qui devraient ou ne devraient pas avoir droit de cité dans telle région, etc.

265

La question de polyvalence d'usage, compatibilité entre vocation touristique et développement industriel!

PAR M. ANDRÉ BOIS:

270

Actuellement, on mène pas ce type d'étude. On va plutôt à l'inverse. On dit, dans un secteur donné ou dans une région donnée, comment on pourrait organiser le développement touristique! Autrement dit, on y va de façon plus positive que de façon négative, dire, bon, est-ce qu'il y a une contrainte qui peut nous empêcher de!

275

À l'inverse, on dit, bon OK, comment on peut développer ici, quelle que soit la région, mais les capacités de développement sont toujours aussi fonction des éléments qui nuisent aussi.

280

Donc on regarde plus au niveau du potentiel de développement qu'au niveau des effets négatifs.

PAR LE PRÉSIDENT:

285

D'accord, merci monsieur Bois.

Alors en attendant que monsieur Pouliot apporte les réponses, qu'on va rendre disponibles à vous, allez-y, monsieur Bisson, avec votre deuxième question!

290

PAR M. JEAN-YVES BISSON:

Je suis tenté de dire que j'ai un second volet à ma question, mais j'endosse pas cette façon de faire. C'est frustrant pour ceux qui ont des questions à poser.

295

Avez-vous anticipé, toujours le même organisme, et je me rends compte qu'il n'y a pas de nom ou d'association ni d'association touristique de l'Île-d'Orléans, je me rends compte de ça, avez-vous anticipé les impacts sur l'achalandage touristique à l'île? C'est toujours l'Association ou je sais pas qui qui pourrait me répondre.

PAR LE PRÉSIDENT:

300

Est-ce que, monsieur Pouliot, pourriez-vous aussi transmettre cette question?

PAR M. JEAN-CLAUDE POULIOT:

305

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

310

D'accord, très bien.

PAR M. JEAN-YVES BISSON:

Merci monsieur le Président.

315

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bisson pour avoir gardé les volets de votre question!

320

RÉGIS CAUCHON

PAR LE PRÉSIDENT:

325

J'appelle monsieur Régis Cauchon, s'il vous plaît!

Bonsoir monsieur Cauchon.

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

330

Bonsoir messieurs, bonsoir tout le monde. Je souhaiterais commencer par une espèce de question de privilège, pour éviter, bien, m'assurer de pas contrevenir aux prescriptions édictées par le BAPE!

335

Je sais qu'il y a une différence entre un ave, un chapelet, un rosaire, puis une neuvaine! Il doit y en avoir une entre une question, un exposé, une thèse, puis une trilogie. J'aimerais savoir qu'est-ce que c'est qu'une question, ça commence où, puis ça se termine de quelle façon?

340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si vous faites référence à des questions passées aujourd'hui...

345 **PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

À peu près.

PAR LE PRÉSIDENT:

350 Oui, il s'agit effectivement, c'était un écart considérable par rapport au sens commun du terme question. La Commission l'a permis à titre, je dirais exceptionnel, tout en misant sur le fait que ça ferait pas d'émule. Voilà.

355 Mais votre sentiment est largement partagé, je crois. La Commission a reçu de la part de l'équipe de la Commission en arrière qu'il y a plusieurs personnes qui se sont plaintes des questions à volets multiples, alors voilà.

Donc votre compréhension du terme question est la nôtre aussi.

360 Allez-y.

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

365 Merci monsieur le Président. Monsieur le Président, vous nous appreniez hier que le BAPE avait, entre autres, un pouvoir et un mandat d'enquête et en second volet, que la notion d'environnement doit être prise au sens large du terme.

370 Afin de parfaire vos connaissances du dossier, lequel vous avez le mandat d'analyser, vous avez signifié votre intention d'effectuer une visite du site terrestre du terminal projeté et ce, accompagné d'un groupe limité de personnes, premier arrivé, premier servi.

375 La problématique concernant le volet navigation faisant l'objet de plusieurs interrogations, contrairement à certains intervenants qui en parlent et commentent à l'aveugle cette question-là, avez-vous l'intention de visiter aussi l'espace maritime et de prendre connaissance de visu, entre autres du site où sera érigée la jetée, des caractéristiques du chenal et de la zone où se tiendront les manœuvres d'accostage, de la densité du trafic et de la proximité des navires en transit et aussi, d'un élément de comparaison, je pense, qui est souhaitable de visiter, qui est constitué par les installations d'Ultramar?

380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous avons l'intention de faire une visite qu'on a annoncée, terrain, premier venu premier servi, parce qu'il y a une limite à la capacité de mobiliser des autobus, etc., etc., d'ordre pratique.

385

Nous avons également l'intention de voir le site du côté de l'Île-d'Orléans, c'est clair. Nous n'avons pas décidé encore à quel moment on va le faire, comme Commission.

390

Nous avons une proposition d'organiser une visite par bateau du point de vue maritime du fleuve, de la part de l'initiateur du projet. La Commission a demandé des renseignements concernant la capacité possible pour organiser une telle chose. Vous savez, les embarcations, ça varie d'une chaloupe jusqu'au Reine Elisabeth II et toutes les grandeurs entre les deux (2), on a des considérations aussi de sécurité, on a des considérations pratiques, de logistique, etc.

395

Alors on a demandé à l'initiateur du projet de nous revenir avec les limites techniques d'une telle embarcation, et nous attendons la réponse, et en fonction de ça, la Commission va statuer sur l'opportunité de le faire ou pas, en fonction de toutes ces considérations, y compris considérations de sécurité évidemment.

400

Et de fait, est-ce que l'information qu'on cherche à obtenir ne peut être obtenue qu'en étant sur une embarcation sur le fleuve! Alors voilà pour l'instant ce que j'ai à vous dire.

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

405

Bien, en question complémentaire, croyez-vous, monsieur le Président, qu'il serait pertinent, si jamais vous effectuez la visite, de le faire à bord d'un navire similaire à ceux qui sont probablement utilisés lors des manœuvres d'accostage et d'appareillage, ceci afin de mieux connaître les attributs et les performances de manoeuvrabilité, de puissance et de spécificité architecturale de ces navires-là? Si c'est le cas!

410

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous parlez des remorqueurs?

415

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

Oui, absolument.

PAR LE PRÉSIDENT:

420

Qui sont destinés à, le cas échéant, guider les méthaniers à bon port?

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

425 Des remorqueurs similaires. C'est pas les remorqueurs spécifiques.

PAR LE PRÉSIDENT:

430 D'accord. On va regarder la possibilité technique d'une telle proposition, ça va.

PAR M. RÉGIS CAUCHON:

C'est deux (2) questions!

435 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Cauchon. Ce sont des questions qui correspondent au sens commun du terme!

440

JACQUES BEAUPRÉ

PAR LE PRÉSIDENT:

445

Monsieur Jacques Beaupré s'il vous plaît.

Monsieur Beaupré, bonsoir.

450 **PAR M. JACQUES BEAUPRÉ:**

Bonsoir monsieur le Président, mesdames et messieurs! Mes deux (2) questions sont pour le promoteur.

455

Lorsque l'on circule sur l'île d'Orléans, ma première question serait de savoir sur quel nombre de kilomètres, à partir de l'île, allons-nous voir la jetée et le terminal terrestre?

PAR LE PRÉSIDENT:

460

Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

465 Monsieur le Président, juste un instant, je vais essayer de trouver un acétate convenable.

PAR LE PRÉSIDENT:

Prenez votre temps.

470 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, nous avons préparé une petite présentation économe sur l'île d'Orléans dont une partie était les points visuels, le contact visuel. On pourrait peut-être rapidement faire la première partie de cette présentation, si ça vous convient?

475

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Beaupré, ça vous va, ça aboutit à votre question.

480 **PAR M. JACQUES BEAUPRÉ:**

Oui, ça me convient.

PAR LE PRÉSIDENT:

485

Très bien.

PAR M. GLENN KELLY:

490

C'est monsieur Yves Comtois qui va prendre la parole pour faire cette présentation.

PAR M. YVES COMTOIS:

495

Monsieur le Président, alors lorsqu'on nous a demandé, de la part de la Commission, de regarder, faire une présentation thématique sur l'île d'Orléans, on s'est concentré sur les principaux enjeux environnementaux qui pouvaient concerner l'île, et on en a retenu quatre (4). En fait le milieu visuel qui est certainement très important, le tourisme, le climat sonore et la sécurité.

500

Pour ce qui est de la qualité de l'air, étant donné qu'on n'avait déjà aucun problème avec les installations terrestres du côté de Lévis, du côté de l'île d'Orléans, deux kilomètres (2 km) plus loin, c'est évident qu'il y aura encore moins d'enjeux, on n'a pas retenu ce volet.

505

Alors si vous le permettez, je vais faire tout de suite le milieu visuel!

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y, monsieur Comtois.

PAR M. YVES COMTOIS:

510

Bon, le contexte d'implantation du projet, bien, on a une vue ici de l'île d'Orléans et avec, en jaune ici en bas, la position du terminal méthanier.

On a aussi le contexte naturellement de Québec et Lévis.

515

Alors du côté de l'île, ce qui est important de comprendre, c'est qu'il y aura le terminal méthanier, mais il y a déjà aussi d'autres infrastructures portuaires majeures dans le secteur dont celle de la MIL Davie et le port de Québec qui est situé ici, ainsi que la côte de Beaupré.

520

Ici, nous avons tracé la ligne qui est la zone de perception visuelle potentielle des installations, c'est-à-dire qu'au-delà de cette ligne-là, il n'est pas possible de voir d'une façon significative les installations.

PAR LE PRÉSIDENT:

525

Été comme hiver?

PAR M. YVES COMTOIS:

530

Oui, exactement. Cependant, ça ne veut pas dire qu'à l'intérieur de la zone ici, sur l'île d'Orléans par exemple, on verra les installations de partout. Bien entendu, à cause des zones boisées, à cause de la topographie, ce n'est pas toujours le cas.

535

Très tôt dans le projet, en fait en 2004 quand on a commencé les premières séances d'information, on s'est vite aperçu que l'enjeu du visuel, donc l'impact sur le paysage serait un enjeu majeur du projet, et on a mis en place toute une série de mesures visant à réduire les impacts du projet, tant pour la rive sud que pour l'île d'Orléans.

540

La première de ces mesures a été bien sûr l'éloignement des réservoirs de la route 132 pour bénéficier de la topographie du site et pour localiser les réservoirs entre les lignes à sept cent trente-cinq (735) kV et l'autoroute Jean-Lesage plus au sud.

545

On a aussi choisi un design de réservoir qui, même s'il était pas autant avantageux d'un point de vue technique et économique surtout, des réservoirs plus larges et moins haut de dix mètres (10 m) et qu'on a enfoncés dans des excavations qui sont également de dix mètres (10 m), ce qui nous permettait de réduire la hauteur hors sol des réservoirs de vingt mètres (20 m).

550

On a ensuite installé autour des réservoirs des talus d'atténuation visuelle, de façon à masquer les installations le plus possible dans les zones qui pouvaient permettre des ouvertures visuelles vers le terminal.

555 Du côté du corridor de service, on a choisi d'enfouir les lignes cryogéniques, de faire passer la route d'accès vers la jetée dans un tunnel sous la route 132 et d'installer de part et d'autre de la route 132 une barrière végétale, de façon à masquer encore plus les installations maritimes.

560 Enfin, au niveau de la jetée comme telle, on met en place actuellement, on étudie un traitement architectural de la jetée et des bâtiments en rive, de façon à réduire l'impact de ces installations-là, et on a travaillé également beaucoup au niveau de l'éclairage tant de la jetée que des installations terrestres, en choisissant des types de lampadaires, en mettant en place une stratégie d'éclairage qui permettrait de réduire l'impact visuel en situation nocturne.

565 On a choisi, dans le cadre de l'étude d'impact visuel, une série de points de vue qui sont représentatifs des endroits, disons là où on peut voir le mieux les installations, tant du côté de l'île d'Orléans que du côté de la rive sud.

570 Bien sûr, il y a une multitude de points de vue possibles, on a choisi ces points de vue là, d'une part parce qu'ils permettaient de voir les installations, d'autre part parce qu'ils étaient représentatifs de points de vue qui étaient soit accessibles par le public ou soit qu'ils représentaient une densité significative de citoyens.

575 Si on prend maintenant, je vais présenter les quatre (4) points de vue du côté de l'île d'Orléans! Alors ici, c'est la vue à partir du quai de Saint-Pétronille. Ici, sans méthanier, et avec toutes les vues que je vais vous présenter sont faites avec des lentilles qui ont une distance focale de l'ordre de cinquante-cinq (55 mm) à soixante millimètres (60 mm), qui représentent à peu près la perception de l'œil. Naturellement ici, on voit pas grand-chose, alors pour faciliter la vue, on a simulé l'emploi de jumelles pour voir exactement qu'est-ce qu'on regarde.

580 Alors ce qu'on voit ici, c'est la jetée sans méthanier, avec un grossissement de cinq (5) fois ce qui serait vu normalement ici.

585 Si on regarde maintenant avec le méthanier, qu'on a rajouté, voici ce que ça donnerait avec toujours un grossissement de 5X. Et pour montrer aussi qu'est-ce qui se passerait au niveau des réservoirs, on voit que ce qui est indiqué en rouge ici, c'est la position relative qu'auraient les réservoirs s'ils n'étaient pas masqués par la ligne d'horizon qui est là. Donc en fait, les réservoirs, ce que ça veut dire, c'est que du côté du quai de Sainte-Pétronille, ils ne seront absolument pas visibles.

590 Mais ce qu'il faut se rappeler, c'est donc que la vue, à partir de Sainte-Pétronille, c'est ce qu'on voit à l'image supérieure.

Maintenant, à partir de la pointe Alexis-Bouffard qui est située approximativement en face de la jetée, on est à trois virgule quatre kilomètres (3,4 km) des réservoirs et à un peu plus de deux kilomètres (2 km) de l'apponement. Alors ce qu'on verrait ici avec un grossissement

595 de 2,5X, comme on est un peu plus haut en élévation, on perçoit le toit des réservoirs et on voit la jetée ici.

Si on regarde maintenant avec le méthanier, c'est ce qui sera visible. Encore une fois, il faut rappeler que ce qui sera vraiment vu à l'œil nu, c'est ce qui est à la partie supérieure de l'image.

600 À partir de la route Prévost maintenant à l'île d'Orléans, en direction sud, on est situé à quatre virgule quatre kilomètres (4,4 km) des réservoirs. Ici, on voit donc assez bien les réservoirs, puisqu'on est à une élévation supérieure au terrain du côté de Lévis, c'est donc ici, on voit l'effet des bermes, mais naturellement, cet effet n'est pas suffisant pour masquer les réservoirs.

Ici, de ce point de vue ci, on ne voit pas la jetée qui est masquée par le boisé ici, mais si on s'approche un peu plus près du chemin Royal, la jetée devient visible.

610 Ici, on a une vue à partir du Centre marin de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, et le navire qui est ici indiqué est un navire qui navigue en direction de Québec.

Si on regarde maintenant avec des jumelles, avec un grossissement de 2X, on perçoit la jetée. Ce qui est important de remarquer, sur toutes les vues où on voit la jetée à partir du niveau du fleuve, c'est que la falaise qui est en arrière-plan masque beaucoup les installations.

Maintenant, ici, on voit la même vue mais avec le méthanier. Et vous avez à gauche, encore une fois la position relative des réservoirs qui indique qu'ils sont situés derrière la ligne d'horizon, ils ne sont donc pas visibles de ce point de vue.

625 Donc en termes d'impact sur le paysage, selon le point de vue qu'on considère, on a évalué cet impact qui était disons plus prononcé à partir de l'île d'Orléans, que ça variait de majeur à mineur.

Les éléments sont relativement distants selon le point de vue. Pour la jetée, ça varie de près de deux kilomètres (2 km) à quatre point quatre kilomètres (4,4 km), et elle est absorbée partiellement par la falaise qui est en arrière-plan. Les navires, lorsqu'ils sont présents, c'est-à-dire environ une journée par semaine sont naturellement plus visibles, mais ils s'insèrent quand même dans un trafic maritime de deux mille cinq cents (2500) navires par année.

630 Les réservoirs, quant à eux, sont visibles à partir des points hauts de l'île, soit à trois virgule quatre (3,4 km) ou six kilomètres (6 km) des points hauts.

Maintenant, j'avais une suite à ça qui est un peu le corollaire, sur le tourisme. Est-ce que vous voulez qu'on l'aborde maintenant? C'est deux (2) acétates, c'est très coût.

PAR LE PRÉSIDENT:

640 Monsieur Beaupré est d'accord, alors allez-y.

PAR M. YVES COMTOIS:

645 Alors on a eu recours à une firme spécialisée sur l'industrie touristique qui est la firme Desjardins Marketing, et cette firme a étudié le projet, et je vais juste mentionner ici les principales conclusions.

650 Alors d'une part, le terminal n'est pas perceptible des principaux centres d'intérêt, mais peut être perçu, comme on disait, des points hauts de l'île, à environ quatre kilomètres (4 km) et plus. Les installations riveraines et le méthanier sont les installations les plus perceptibles à partir de l'île, il y a peu d'établissements d'hébergement avec vue sur les jetées, on parle d'une auberge et de deux (2) gîtes, pour un total de vingt-six (26) chambres qui sont situées à plus de quatre kilomètres (4 km).

655 À partir du chemin Royal, de Saint-Laurent à Sainte-Pétronille, c'est la portion du chemin Royal qui était inclus dans la zone où je vous disais qu'il y avait une perception potentielle des installations. Alors ce segment-là représente neuf virgule cinq kilomètres (9,5 km) sur les soixante-sept kilomètres (67 km) du tour de l'île. Cependant, il y a seulement trois point huit kilomètres (3,8 km) au total d'où on a une vue, soit ouverte ou filtrée.

660 Et dans le cas des vues filtrées, il y en a pour lesquelles c'est visible uniquement en hiver. En été, on ne verrait absolument rien, mais on les a quand même considérées dans le trois point huit kilomètres (3,8 km). Et ça représente donc, si on respecte la vitesse affichée de quatre-vingts kilomètres-heure (80 km/h) sur cette route, moins de trois (3) minutes de temps de visualisation au total.

670 Au niveau de la route Prévost, le terminal est visible sur une distance d'environ trois cent cinquante (350 m) à quatre cents mètres (400 m), uniquement lorsqu'on se dirige en direction sud. Il faut pas oublier qu'il y a quand même dans le secteur d'autres structures, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, on parle des lignes et pylônes électriques par exemple, le chantier MIL Davie et les installations portuaires de Québec.

675 Pour ce qui est du tourisme donc, l'étude de Desjardins concluait qu'il y avait très peu d'effet sur l'expérience touristique des visiteurs fréquentant l'île d'Orléans, pas de conséquence significative sur l'industrie touristique régionale, que l'industrie des croisières ne cesse de se développer à Québec malgré la présence d'équipements industriels à proximité, qu'on pense à Davie, aux silos à grains, aux activités portuaires près du quai de débarquement des croisiéristes, et que dans une étude de sites comparables à travers le monde, on a démontré que la présence de terminaux méthaniers n'empêche nullement le développement de l'industrie
680 touristique dans ces régions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Comtois.

685

Alors ça répond à votre première question, monsieur Beaupré?

PAR M. JACQUES BEAUPRÉ:

Oui, très bien.

690

Ma deuxième question serait: à quelle distance les méthaniers versus les pétroliers passent-ils de l'île?

PAR LE PRÉSIDENT:

695

Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

700

Il y a aucune différence entre le méthanier et le pétrolier, donc la distance de passage va être la même pour un navire ou un autre.

De mémoire, on n'est jamais plus près que cinq cents mètres (500 m) de l'île d'Orléans, d'un bout de l'île à l'autre.

705

Pour les navires montants, j'estime les distances ici seraient environ à cinq-six-sept cents mètres (500 m-600 m-700 m) de la rive nord, et on peut voir l'alignement pour les navires descendants, mais les navires vont utiliser, soit les pétroliers, soit les méthaniers, vont utiliser les mêmes routes, donc il y a aucune différence entre le méthanier ou le pétrolier en termes de distance de passage de l'île d'Orléans.

710

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Kelly.

715

Merci monsieur Beaupré.

PAR M. JACQUES BEAUPRÉ:

720

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y monsieur Paré!

725

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Monsieur Kelly, une question en complément! Est-ce que la distance que vous venez d'illustrer qui montrait principalement l'île d'Orléans à la hauteur du terminal, est-ce que la distance, en aval de l'île d'Orléans, demeure la même?

730

En d'autres termes, par exemple à la hauteur du chenal nord, est-ce qu'on est toujours à cinq cents mètres (500 m) ou plus de la rive?

735

PAR M. GLENN KELLY:

Oui, on est toujours à cinq cents mètres (500 m) ou plus, majoritairement plus que le cinq cents mètres (500 m).

740

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

745

Monsieur Waaub.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

750

Monsieur Comtois ou monsieur Kelly! Vous avez parlé donc des points de vue visuels, pouvez-vous expliquer comment vous avez choisi ces points de vue visuels comme, j'imagine, représentatifs de la diversité des points de vue visuels de l'île?

755

Et comment vous avez en fait choisi la méthode elle-même des points de vue visuels par rapport à d'autres méthodes pour analyser les questions visuelles?

PAR M. YVES COMTOIS:

760

Bien en fait, les points de vue visuels eux-mêmes ont été choisis en fonction, comme je l'ai expliqué, des sites qui étaient fréquentés par le public, donc ça explique pourquoi on a pris par exemple le quai de Sainte-Pétronille et pourquoi on a pris également le Centre marin de Saint-Laurent, parce que c'est des lieux qui sont fréquentés par les touristes et par la population locale.

765 Pour ce qui est des autres points de vue, en fait, le point de vue Alexis-Bouffard, on l'a
choisi parce que sur la rive sud, il y a des chalets qui sont éparpillés au niveau de la rive, et on
voulait avoir une vue représentative pour ces citoyens-là.

770 Et ensuite, on a choisi la route Prévost, parce que c'était le point le plus élevé d'où on
pouvait voir les installations, et donc qui offrait le maximum d'accessibilité visuelle.

775 Pour la deuxième partie de votre question, on a retenu cette méthode d'évaluation des
impacts visuels parce que c'est la méthode usuelle qu'on emploie dans toutes les études
d'impact qu'on a présentées à date au ministère de l'Environnement et qu'elle a toujours été
acceptée et jugée satisfaisante pour rendre compte des impacts visuels du projet.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

780 Avez-vous pensé, vous avez décrit un peu des conclusions on pourrait dire sous forme
littérale en termes de parcours, mais bon, il existe en effet des méthodes qui ont été présentées
notamment dans le secteur des transports, concernant des parcours ou des circulations sur les
itinéraires pour donner une image vidéo 3D on pourrait dire de simulation des infrastructures?

PAR M. YVES COMTOIS:

785 Oui. Ces approches-là se prêtent bien lorsqu'on fait des tracés routiers. On jugeait pas
que c'était tellement approprié ici, parce que, par exemple lorsqu'on a tenu compte de l'impact
visuel sur le chemin Royal par exemple, on n'a pas tenu compte du fait qu'un conducteur qui
conduit une auto à quatre-vingts kilomètres-heure (80 km/h) a une vision qui est rétrécie. On
790 s'est dit, comme c'est majoritairement des touristes et qu'on visait plus la clientèle touristique,
on a supposé que les gens avaient toute liberté, sauf le chauffeur bien entendu, de regarder à
gauche et à droite, et donc on n'a pas tenu compte d'aspect de rétrécissement du champ visuel.

795 Pour ce qui est, si je comprends bien votre question, d'utiliser une simulation visuelle
animée, si vous voulez, de ce tronçon-là, non, on n'a pas retenu cette approche-là, encore là
pour les raisons que je vous disais, qu'on jugeait des points de vue statiques comme étant plus
intéressants.

800 On a fait l'exercice, et c'est là qu'on a pu calculer qu'on avait une distance de l'ordre de
trois kilomètres (3 km), d'où on pouvait voir les installations.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

805 Et ça, ça a été fait sur des chemins primaires et secondaires et pas sur des routes
privées évidemment...

PAR M. YVES COMTOIS:

Non, c'est sur le chemin Royal uniquement.

810

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Parce que, bon, vous avez mentionné qu'afin d'avoir une perception de certains villégiateurs, vous avez aussi pris une des vues pour essayer de représenter cela, est-ce que vous avez ressenti que vous couvrez, on pourrait dire, les préoccupations visuelles des résidents?

815

PAR M. YVES COMTOIS:

Bien en fait, on couvre les préoccupations visuelles des résidents qui vont voir les installations. Il y a des résidents qui ne les verront pas, même s'ils sont situés dans le même secteur, parce que c'est boisé, parce que l'orientation de leur maison ne donne pas vers la jetée.

820

825

Donc on a choisi un pire cas, si vous voulez.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Et pour terminer sur ce point-là, monsieur avait posé une question, enfin la première personne avait posé une question sur la perception de la voie navigable.

830

Dans les annexes, vous avez une simulation concernant une vision sur la voie navigable, est-ce que vous estimez qu'elle est représentative aussi de la situation et que ça satisfait les préoccupations visuelles?

835

PAR M. YVES COMTOIS:

Bien en fait, encore là, on aurait pu avoir une multitude de points de vue sur les installations, on aurait pu être situé tout près du méthanier, mais à ce moment-là on voyait pas l'intérêt d'avoir un mur de tôle devant soi, on s'est donc positionné à un point cinq kilomètre (1,5 km) pour avoir une vue d'ensemble tant des installations terrestres, de la jetée et du méthanier.

840

845

Et le point de vue a d'ailleurs été choisi en fonction de permettre une vision de l'ensemble de ces installations-là.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Merci.

850 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Comtois.

855

DENIS LATRÉMOUILLE

PAR LE PRÉSIDENT:

860

Alors j'appelle monsieur Denis Latrémouille, et pendant qu'il avance, je veux juste poser une question rapidement!

865

Les écrans végétaux que vous allez installer pour camoufler, pour masquer les installations, est-ce qu'ils seront aptes à fournir leur fonction écran nécessaire dès la première année?

Autrement dit, la végétation serait mature et en état de fournir les services requis?

PAR M. GLENN KELLY:

870

Toutes les simulations visuelles qu'on vient de vous présenter, c'est à la période l'année 1, donc qui représente la taille des végétaux qui vont être plantés. Donc l'impact va diminuer avec le temps.

875

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

Bonsoir monsieur Latrémouille. Alors à vous la parole.

880

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

885

Bonsoir monsieur le Président, messieurs les Commissaires, mesdames et messieurs! Drôle de coïncidence, monsieur le Président, on a vu une vue de la terre tantôt, moi, je vais vous parler de la mer.

890

Je pense que le chenal de la traverse nord, c'était une de mes préoccupations principales, puis le chenal de la traverse nord, ce serait intéressant peut-être que si vous pouvez demander à monsieur Kelly qu'il nous remontre le plan, la vue spatiale, puis peut-être qu'il pourrait nous expliquer où est-ce qu'il est, le chenal nord, puis moi, je pourrais peut-être après ça...

PAR LE PRÉSIDENT:

895 On va vous fournir le contexte pour poser la question, allez-y, monsieur Kelly. Voilà.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

900 J'aimerais peut-être qu'il nous explique où ce qu'il est situé, le chenal de la traverse nord.

PAR LE PRÉSIDENT:

905 D'accord. Monsieur Kelly, s'il vous plaît.

PAR M. GLENN KELLY:

910 Il y a deux (2) chenaux comme tels, le chenal du cap Brûlé et le chenal de la traverse nord, un qui suit l'autre. Donc on voit ici les deux (2) chenaux qui font près de dix-sept (17) milles nautiques de long, qui débutent dans cet endroit-ci et qui terminent juste au sud de l'île d'Orléans, dans cette zone ici.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

915 Merci. Monsieur le Président, la photo qui est intéressante de voir, c'est quand on voit l'île d'Orléans de vue spatiale.

PAR LE PRÉSIDENT:

920 La projection géo genre Google, géo Google.

PAR M. GLENN KELLY:

925 La photo qu'on a utilisée il y a une dizaine de minutes?

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

930 Oui monsieur le Président, s'il vous plaît. Je crois que c'était la première photo, monsieur le Président. Ou la deuxième.

PAR LE PRÉSIDENT:

935 On va la trouver!

C'est celle-là.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

C'est celle-là, oui. On pourrait voir, à l'aide d'une flèche peut-être, il pourrait nous montrer encore s'il vous plaît, parce qu'on parlait de la distance entre l'île d'Orléans...

940

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce que vous êtes en train d'indiquer, c'est le chenal?

945

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Le chenal de la traverse nord, c'est ça.

PAR M. GLENN KELLY:

950

Pardon, vous voulez que j'indique le chenal?

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

955

S'il vous plaît.

PAR M. GLENN KELLY:

960

Donc ça débute, on est coupé comparativement à l'autre point de vue. Et le chenal s'en vient ici jusque dans cette région.

Pour plus de précision, je pourrais demander à un expert du domaine, monsieur le pilote, monsieur Rhéaume!

965

PAR M. LOUIS RHÉAUME:

Alors voilà, je vais essayer de faire suivre la souris le plus près possible!

970

Alors évidemment, le chenal du nord est un peu plus bas ici, on arrive à la jonction de deux (2) bouées, la K107 et K108 qui forment essentiellement ce qu'on appelle la traverse du nord jusqu'à Saint-Jean, sur une distance de dix (10) milles, dix (10) milles nautiques toujours. Un (1) mille nautique, ça équivaut à un point huit et des poussières kilomètre.

975

Alors tout au long du parcours, bien, on passe au large et on arrive vis-à-vis la pointe Argentenay. On passe ici à point six (0,6) mille du bras de l'Anse-Verte en haut de Saint-François. On passe à deux point vingt-cinq (2,25) milles de l'extrémité du quai de Saint-François. Par la suite, on continue la route pour passer à point trente-quatre (0,34) mille de la pointe qui est ici. Point cinq (0,5) mille de la pointe Dauphine et ainsi de suite, point cinq (0,5)

980 mille de la pointe à Blais et à point quarante-deux (0,42) mille – quand je donne ces distances-
là, ce sont les distances sur alignement. Dans la traverse du nord, il y a des alignements, des
feux d'alignement pour permettre de garder le centre du chenal.

Et de là, bien, nous sortons ici à la pointe Saint-Jean par la suite en direction,
dépendamment, en entrant dans le chenal vers Saint-Laurent ou vers l'aval.

985

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Latrémouille, vous avez le contexte, allez-y.

990

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Merci beaucoup messieurs, merci monsieur le Président.

995 Donc hier, on avait parlé, j'avais dit que le chenal de la traverse nord, sur trente-deux
kilomètres (32 km), il y avait trois cent cinq mètres (305 m) de large par douze point cinq mètres
(12,5 m) de profond.

1000 Aussi, ce qui a été dit, c'est que le méthanier proposé, on parle de plus de trois cents
mètres (300 m), je crois que c'est trois cent quinze mètres (315 m), avec un tirant d'eau de
douze mètres (12 m). Mais, monsieur le Président, il faut rajouter aussi au tirant d'eau, il faut
rajouter un point cinq mètre (1,5 m) sous la quille, c'est requis par la Garde côtière, un point
cinq mètre (1,5 m) sous la quille l'été et deux mètres (2 m) l'hiver.

1005 Puis monsieur Kelly s'est engagé dans son document de rajouter un autre point cinq
mètre (0,5 m), donc ça nous fait, en fait, pour passer dans la traverse nord, vous me corrigerez
s'il vous plaît, ça joue entre quatorze (14 m) et quatorze point cinq mètres (14,5 m). Et le
chenal de la traverse nord a douze point cinq mètres (12,5 m), OK! C'est juste pour des
précisions.

1010 Aussi dans le document du promoteur, on nous a parlé que le méthanier montait à une
vitesse entre douze (12) et quinze (15) nœuds. En fait, moi, j'ai mis ça en kilomètres pour les
gens de la salle, c'est vingt et un point six kilomètres (21,6 km/h) à aller à vingt-sept kilomètres
(27 km/h).

1015 Aussi, on parle d'un navire de nouvelle génération de navire, parce que les navires
existants, si je me trompe, sont cent quarante-cinq mille mètres cubes (145 000 m³). Donc les
navires proposés, c'est une nouvelle génération de navire qui n'existe pas sur la planète.

1020 Ça fait qu'il y a beaucoup, je rentrerai pas dans les détails, là, mais ce genre de navire
là, c'est nouveau, tous les designs qui existaient avant, il faut les revoir. Au niveau de la
manoeuvrabilité du navire, au niveau des réservoirs, ils ont diminué le nombre de réservoirs

pour augmenter la capacité. De toute façon, je veux pas perdre mon temps sur ça, j'y reviendrai plus tard.

1025 Et aussi, on a dit que le navire était suivi d'un remorqueur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors la question?

1030

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1035 Donc si on considère qu'un méthanier comme un navire ordinaire, c'est ce qu'on a parlé hier, ça fait que si le navire, on le prend, il rentre dans la traverse nord, il monte dans la traverse nord à une vitesse entre vingt et un point six (21,6 km/h) et vingt-sept kilomètres à l'heure (27 km/h), il est suivi d'un remorqueur, et dans une opération normale, il faut qu'il change de course à différentes occasions; si jamais qu'il y aurait un trouble mécanique ou une erreur humaine, le navire prend une embardée, il s'échoue.

1040 Moi, je prends un scénario, tout simplement, on n'ira pas à la catastrophe, tout simplement une affaire bien ordinaire, bien courante.

1045 On défonce la coque extérieure. J'aimerais qu'à partir de là, ma question, elle est: j'aimerais qu'on m'explique le statut du navire. On parlait d'un navire normal, mais là, on est dans un code rouge, on est dans un navire échoué, on est dans un navire avec une cargaison dangereuse, c'est clair...

PAR LE PRÉSIDENT:

1050 Ce que vous avez décrit est clair, oui.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1055 ... j'aimerais maintenant qu'on m'explique la façon qu'on va réagir à cette situation-là, impliquant comment qu'on va le renflouer, le navire.

PAR LE PRÉSIDENT:

On va les laisser répondre!

1060

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Parfait monsieur le Président.

1065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Un méthanier qui échoue, première coque entamée, comment vous gérez cette situation?

1070 **PAR M. GLENN KELLY:**

Je prendrais exception à l'échouement et au cassage de la coque, et je vais expliquer.

1075 Premièrement, les distances et les vitesses n'étaient pas les bonnes. C'est entre dix (10) et douze (12) nœuds, j'ai pas la conversion en kilomètres à l'heure, mais ce n'est pas à quinze (15) nœuds dans la traverse du nord.

1080 Le remorqueur d'escorte qui va être de soixante-dix tonnes (70 t), d'abord va être attaché à l'arrière du méthanier, et les simulations faites avec le simulateur des pilotes du Saint-Laurent, soit avec la perte du gouvernail, soit avec la perte de propulsion ou soit avec la perte totale, on est capable de garder le méthanier et l'arrêter dans l'axe du chenal.

1085 Toutefois, admettons que quelque chose se passe, et je crois qu'on a une présentation sur le maritime, donc je ne passerai pas sur la présentation du design des méthaniers...

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça.

1090 **PAR M. GLENN KELLY:**

1095 Admettons qu'on ne peut contrôler le navire tel que les simulations nous ont démontré qu'on pouvait le faire, qu'on ne pouvait le contrôler, le navire, il y avait échouement, autant Sandia que DNV, que l'expérience réelle du El Paso Kaiser nous démontre qu'à dix (10) ou douze (12) nœuds sur un fond de sable, il n'y aura aucune atteinte à la coque extérieure, encore moins à la coque intérieure du navire.

1100 De plus, si le navire s'échoue, ce n'est pas code rouge, il est là, il est échoué et on a demandé à Bureau Veritas et non pas Det Norske Veritas, mais Bureau Veritas qui est une société de classification que monsieur Latrémouille doit aussi connaître, et Bureau Veritas nous ont émis un rapport basé sur leur connaissance des navires, et d'ailleurs le navire de cent cinquante-six mille mètres cubes (156 000 m³) que je montrais dans ma présentation d'ouverture existe, il est en mer présentement, donc ce n'est pas des navires à venir, ils existent.

1105 Les conclusions de Bureau Veritas, et je ne lirai pas le rapport, mais on va le déposer auprès de la Commission, c'est qu'il y a encore une marge de sécurité de trente-cinq pour cent

(35 %) sur la coque du navire. Il faut pas oublier que c'est une double coque qui fait le tour du navire, contrairement à tous les autres navires.

1110

Donc il y a encore une marge de trente-cinq pour cent (35 %) sur la coque, et que le navire pourrait rester là et subir différents cycles de la marée, sans qu'il y ait atteinte aux réservoirs à l'intérieur. Donc il y a une marge de sécurité sur la coque, il y a une marge de sécurité sur les réservoirs.

1115

Donc comment peut-on échouer un tel navire avec les mesures mises en place ou proposées par Rabaska! Même s'il échoue, il n'y a pas de dommage au navire ou à la coque interne, et s'il est échoué, on peut toujours effectuer un transfert de GNL de navire à navire, et si on peut m'emmener les photos, je vais vous montrer un cas qui vient d'être réalisé dans le golfe du Mexique!

1120

Avant d'arriver au processus de transbordement, juste pour démontrer l'utilisation d'un remorqueur d'escorte qui agit soit comme un frein ou soit comme un gouvernail additionnel au navire!

1125

Le remorqueur d'escorte est attaché en tout temps lorsqu'il prend le méthanier à l'entrée de la traverse du nord et il va être attaché jusqu'à temps que le méthanier est rendu à quai. C'est un principe ou une utilisation très connue, je suis certain que monsieur Latrémouille le connaît, utilisé notamment dans Puget Sound aux États-Unis et ailleurs au monde, et une pratique de plus en plus courante.

1130

Concernant le transfert, je m'excuse de l'anglais qui va apparaître sur les diapos, c'est une présentation d'Exmar, société de transport de GNL, et c'est un transfert qui s'effectue entre deux (2) navires, dans ce cas-ci, qui étaient en mouvement. On peut voir les défenses sur un des navires qui est présentement à gauche.

1135

Donc la prochaine "slide", on voit les deux (2) navires qui s'approchent. On voit les flexibles qui sont sur le navire à droite, des flexibles qui seront disponibles au terminal de Rabaska si jamais il y avait échouement. Donc les flexibles qui sont sur un navire qui vont ensuite être connectés à l'autre navire. On voit ici les deux (2) navires qui sont encore en mouvement, et le transfert de GNL qui s'effectue à trois mille deux cents mètres cubes-heure (3200 m³/h).

1140

Je vous rappelle qu'on va être capable ou avoir de la difficulté à déséchouer le navire seulement si on s'échoue à marée haute, comme vous le savez. Si on est à marée moyenne ou à autre marée, on a juste à attendre le retour de la prochaine marée, utiliser le remorqueur d'escorte qui est déjà sur place, faire venir les autres remorqueurs pour déséchouer le navire.

1145

Mais en tout état de cause, on peut alléger le navire, faire un transfert d'un méthanier à l'autre, donc il n'y a pas de code rouge dans la traverse du nord.

1150

PAR LE PRÉSIDENT:

1155 Merci. Alors monsieur Latrémouille, je vous invite à commenter s'il y a lieu la réponse que vous avez obtenue éventuellement dans un mémoire de façon critique ou autre, comme bon vous semble.

 Et je vous invite à passer à la deuxième question.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1160 Merci monsieur le Président. Je m'attendais de pas être capable de réagir un peu!

PAR LE PRÉSIDENT:

1165 On va vous écouter autant que vous voulez.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1170 Dans un mémoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Oui.

1175 **PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:**

 Je vais suivre les règles du jeu, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1180 C'est très apprécié.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1185 Mais je suis très déçu. Je vais accepter.

PAR LE PRÉSIDENT:

1190 Très apprécié, monsieur Latrémouille. Allez-y.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Je suis très déçu. Deuxième question! Je vais en prendre une facile, parce que j'espère avoir une réponse!

1195

Monsieur le Président, dans ses documents, DNV nous informe que lors d'un feu de nappe – excusez, j'ai mal commencé! Ma question va être en relation avec un feu de nappe.

1200

DNV nous informe dans ses documents que lors d'un feu de nappe, l'isolation située au toit des réservoirs n'étant pas cotée pour résister au feu sera détruite dans peu de temps. Je cite à partir du document:

1205

"À ce moment, la partie supérieure du réservoir de GNL est susceptible de céder avec pour conséquence la naissance d'un feu de nappe dans le réservoir."

1210

DNV estime que l'eau projetée par des lances à incendie installées sur des remorqueurs pourrait offrir une certaine protection contre la rupture du réservoir sans toutefois garantir le succès.

Ma question est la suivante, monsieur le Président! Comment un remorqueur pourrait-il s'approcher d'un feu de nappe, lorsque l'intensité de la chaleur émise à la surface du feu par rayonnement thermique est évaluée à deux cent vingt kilowatts par mètre carré (220 kW/m²)?

1215

Et selon le document de DNV, à trente-cinq kilowatts par mètre carré (35 kW/m²), la mort est instantanée et l'inflammation du bois.

1220

Moi, monsieur le Président, j'ai déjà été inspecteur de navires, puis je sais que sur les remorqueurs, il y a des radeaux pneumatiques, il y a des stations de feu en bois, les boyaux sont tous en toile, les tuyaux hydrauliques qui contrôlent tout l'équipement sont en caoutchouc, je me demande comment qu'un remorqueur pourra venir éteindre un feu sur un méthanier. C'est ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1225

Alors la Commission retient la question comme étant d'intérêt pour le contexte particulier de l'île d'Orléans et invite monsieur Kelly à répondre!

PAR M. GLENN KELLY:

1230

J'aimerais répondre avec une question, savoir où dans l'étude d'impact est le passage précis.

Je vais demander à monsieur Denoux de le retrouver, et lorsque dans ce temps-là, je pourrai emmener quelques éléments de réponse.

1235

PAR LE PRÉSIDENT:

Avez-vous noté la page, monsieur Latrémouille?

1240

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Non, mais c'est dans BLEVE, si je me souviens bien. Je m'excuse, j'aurais dû le noter.

PAR LE PRÉSIDENT:

1245

Ça va.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1250

C'est dans l'annexe F, F 2, puis c'est dans le BLEVE, je crois.

PAR LE PRÉSIDENT:

On va vous donner le temps de trouver l'information!

1255

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

Dans 7.1.7, c'est dans le grand paragraphe.

PAR LE PRÉSIDENT:

1260

D'accord.

Monsieur St-Laurent est très utile pour faciliter l'utilisation du document.

1265

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

On s'était pas entendu, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1270

C'est très bien.

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1275

L'union fait la force.

PAR M. GLENN KELLY:

1280

Monsieur le Président, je viens de relire rapidement. C'est effectivement dans une section qui s'appelle BLEVE, et DNV démontre pourquoi le BLEVE est très peu probable, non possible avec du GNL, autant dans un réservoir de méthanier que dans un réservoir terrestre.

En ce qui concerne les moyens de lutte...

1285

PAR LE PRÉSIDENT:

Voulez-vous donner l'expression au complet en anglais de BLEVE? Comme ça, les citoyens pourraient comprendre la notion.

1290

PAR M. GLENN KELLY:

1295

C'est Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion, et ça s'applique à des hydrocarbures normalement sous forme liquide, lorsqu'on les chauffe et qui sont dans un réservoir pressurisé, et le réservoir qui est sous pression lâche notamment ou normalement par la soupape, là, il y a un BLEVE, et ce scénario que je viens d'identifier n'est pas applicable à du GNL qui n'est pas sous pression.

1300

Et DNV parle ici, explique pourquoi le scénario serait très peu probable, soit dans un réservoir de GNL ou sur un méthanier et parle des moyens de protection d'incendie par le remorqueur, mais on doit aussi noter, si on parle à la jetée, il y a des moyens de protection d'incendie, si on regarde le design de la jetée, les deux (2) tours de lances d'eau qui sont à la jetée, et les moyens de protection aussi sur le navire lui-même.

1305

Je crois que monsieur Latrémouille parlait d'équipements qu'il a vus sur d'autres navires, je pourrais vérifier et lui revenir avec la conception de l'équipement sur les méthaniers, mais je suis certain qu'ils ne sont pas de la même conception, c'est-à-dire qu'il parlait d'équipements en bois et en canevas.

1310

Donc le méthanier ou le remorqueur, premièrement, peut s'approcher de plus près, parce que des remorqueurs qui sont FiFi 1, classe FiFi 1, ont un rideau d'eau qui protège le remorqueur, donc avec un débit très élevé qui coupe l'effet du rayonnement, et le remorqueur peut ensuite se rapprocher beaucoup plus près pour arroser le navire.

1315 S'ajoute à cela l'équipement de protection soit de l'eau ou soit en poudre aux produits chimiques sur le navire et finalement, à l'accostage, les deux (2) tours qui sont là et les autres équipements qu'on a sur le quai pour la protection du navire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1320 Alors monsieur Latrémouille!

PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:

1325 Monsieur le Président, j'avais bien compris que le BLEVE ne s'appliquait pas, c'est très bien expliqué dans leur document. Mais dans le document, on dit aussi que le réservoir ne peut pas venir sous pression, j'avais aussi compris ça, monsieur le Président.

1330 Et aussi, c'est que le feu de nappe, dans d'autres études, c'est clair, l'isolation ne peut pas résister, puis à ce moment donné là, c'est que le toit peut tomber. On peut se retrouver avec un deuxième feu de nappe. J'avais tout compris ça aussi.

Mais on est à Lévis ici, on est dans la glace avec des remorqueurs, est-ce qu'on a tout cet équipement-là en place?

1335 **PAR M. GLENN KELLY:**

1340 Les remorqueurs FiFi 1 sont déjà en service dans le port de Québec, le nouveau remorqueur Ocean K. Rusby est coté ainsi, le remorqueur d'escorte devra être coté classe FiFi 1 aussi.

1345 On doit rappeler aussi dans le scénario décrit par DNV, on parle de fuite de GNL, un feu de nappe tel qu'on a discuté tout à l'heure, et dans un cas très improbable, peut-être destruction du toit du réservoir, c'est le même GNL, donc on n'augmente pas la sévérité de l'incendie ou de l'incident.

Et encore une fois, les moyens de lutte sont là pour être capables de lutter contre un incident de ce type.

1350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1355 D'accord. Monsieur Latrémouille, vous avez, comme je vous l'ai dit, le loisir de critiquer ça, de nous donner votre point de vue, et j'aimerais vous dire que les mémoires, vous semblez quelque part sous-estimer l'importance de la deuxième étape, ils pèsent autant pour nous que l'étude d'impact.

Alors je vous invite à commenter ça comme bon vous semble, et j'aimerais qu'on accélère, parce qu'il y a une liste vraiment.

1360 **PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:**

Je comprends, monsieur le Président, mais je trouve ça très frustrant, parce que je pense que l'intention du BAPE, c'est d'informer la population, et lorsqu'on questionne, c'est d'avoir des réponses appropriées.

1365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous ai dit, monsieur Latrémouille, je ne peux pas garantir que la réponse va être plaisante pour vous, c'est clair. Et j'ai une liste de trois-quatre (3-4) pages.

1370 **PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:**

Je m'excuse, monsieur le Président.

1375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais je vous en prie.

1380 **PAR M. DENIS LATRÉMOUILLE:**

Excusez-moi.

1385

SANDRINE LOUCHARD

PAR LE PRÉSIDENT:

1390 Alors j'invite madame Sandrine Louchard! Des questions toujours à propos du contexte de l'île d'Orléans, de préférence!

PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:

1395 Bonsoir monsieur le Président et les Commissaires! Je ferai très court.

En fait, moi, je veux juste savoir dans le projet, comment est tenu compte du fait que l'île d'Orléans est un arrondissement historique depuis 1970?

PAR LE PRÉSIDENT:

1400

Comment le projet tient compte de ce fait?

PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:

1405

Exactement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1410

D'accord. Monsieur Kelly, allez-y.

PAR M. GLENN KELLY:

1415

En concevant un projet qui a le minimum d'impact autour de nous, tel qu'on a démontré l'effort qui a été consacré par Rabaska sur l'atténuation de l'impact visuel, je pense que c'est important aussi de souligner que les arrondissements historiques, il y en a treize (13) autres au Québec dont cinq (5) à Québec, Beauport, Charlesbourg, Québec, l'île d'Orléans, Sillery sont tous des arrondissements historiques, et on connaît bien qu'il y a présence humaine et patrimoine humain qui est construit autour.

1420

Je crois qu'il est important aussi de ne pas oublier que dans le continuum de notre patrimoine, que le fleuve Saint-Laurent est très très important et que ça l'a mené à notre présence ici, notre développement comme société québécoise et l'utilisation du fleuve pour continuer notre développement économique aussi et fait partie de notre patrimoine futur.

1425

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Louchard, je sais que la réponse ne vous satisfait pas.

PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:

1430

Je pense que j'y reviendrai dans un mémoire.

Je veux laisser maximiser le temps pour les autres personnes.

1435

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci. Votre deuxième question.

PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:

1440

Oui. Une section de l'étude en fait traite du climat sonore ambiant actuel, donc dans la zone d'étude.

1445

Il y a quelque chose qui a attiré mon attention, c'est-à-dire que parmi les vingt-trois (23) points de mesure, il y en a un seul qui est sur l'île d'Orléans, donc je voulais savoir si cette mesure, bien, elle est vraiment considérée comme représentative du climat sonore de l'ensemble du secteur sud de l'île d'Orléans.

PAR LE PRÉSIDENT:

1450

D'accord. Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

1455

Monsieur le Président, on amène justement le graphique démontrant l'impact sonore, et je vais demander à monsieur Comtois de répondre à la question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1460

Monsieur Comtois.

PAR M. YVES COMTOIS:

1465

Oui, effectivement, il y a un seul point de mesure qu'on a mis sur l'île, parce qu'on prévoyait que les impacts sonores seraient majoritairement autour des installations et de la jetée, mais par mesure de précaution, on a quand même pris un point qui est représentatif effectivement des résidences qui sont situées sur la rive sud de l'île en face de la jetée ou tout près de la jetée.

1470

Et les résultats montrent que c'est un secteur qui est effectivement relativement tranquille où on a un bruit de fond de l'ordre de quarante (40) dBA.

PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:

1475

Je me pose toujours la même question, savoir si un seul point peut refléter l'ensemble du secteur sud de l'île.

PAR LE PRÉSIDENT:

1480

Alors je vais reprendre la question autrement, si vous me permettez, madame Louchard!

Est-ce que le point que vous avez choisi, est-ce que vous pourriez justifier que ce point représenterait l'éventuel impact sonore le plus élevé vue côté île d'Orléans, tout autre point concevable à retenir au mesurage étant évidemment exposé à un moindre bruit, c'est ça?

1485

PAR M. YVES COMTOIS:

C'est surtout qu'on a choisi un point où le bruit de fond était très bas et donc, à ce moment-là, qui nous permettait de faire ressortir l'impact par différents sons.

1490

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc tout autre point que vous aurez considéré avait un bruit de fond élevé au point de masquer une partie de l'impact sonore du projet?

1495

PAR M. YVES COMTOIS:

Bien, soit équivalent ou plus élevé.

1500

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Vous avez inspiré monsieur Paré qui aimerait poser une question.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

1505

C'est votre première question qui m'inspire effectivement, et je pense qu'il y a une représentante du ministère de la Culture et des Communications ce soir.

1510

Alors écoutez, précisément, parce que l'île d'Orléans a un statut d'arrondissement historique, bon, on sait que la Loi des biens culturels, par exemple, désigne autour d'un grand nombre de biens culturels des périmètres de protection, auquel cas toute intervention doit recevoir l'approbation de la ministre.

1515

Est-ce que dans le présent cas, compte tenu du caractère de l'île, l'intervention de la ministre de la Culture et des Communications, son autorisation est nécessaire à la réalisation d'un projet comme celui-ci?

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

1520

Bonsoir, ici Hélène Latérière, ministère de la Culture, Direction Chaudière-Appalaches, et je suis en compagnie dans la salle du directeur de la Capitale nationale, Jean Bissonnette.

Alors je vais répondre à votre question. Effectivement, dans un premier temps, je vais préciser qu'est-ce qu'un statut d'arrondissement historique!

1525 Alors en vertu de la Loi sur les biens culturels, article 1 H, c'est un territoire désigné
comme tel par le gouvernement en raison de la concentration de monuments ou de sites
historiques que l'on y trouve.

1530 Comme on l'a dit tout à l'heure, ce statut a été octroyé à l'île d'Orléans par le
gouvernement du Québec en mars 1970, et on précise dans la déclaration de l'arrondissement
qu'il s'agit d'une étendue de terre d'une superficie de soixante-douze (72) milles carrés.

1535 Il faut donc vous préciser que la ministre n'a juridiction, par la Loi des biens culturels,
que sur le territoire même terrestre de l'île d'Orléans, et plus précisément en vertu des articles
48 et 49 qui concernent les bâtiments et les ensembles sur le territoire terrestre de l'île
d'Orléans.

1540 Alors le pouvoir d'intervention dont elle dispose ne peut s'appliquer au-delà de cette
limite.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Merci de votre réponse.

1545 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez inspiré monsieur Waaub d'une autre question.

Alors allez-y, monsieur Waaub.

1550 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1555 En fait, dans les constats de départ des préoccupations des citoyens, on a vu que le
côté identitaire du paysage semblait important et par la suite, dans l'étude d'impact, on n'en
parle pas vraiment ou il y a peut-être des choses qui m'ont échappé, donc je voulais savoir
comment justement il y avait ce suivi de la préoccupation identitaire autrement que par le côté
purement visuel?

1560 La question s'adresse à la fois au promoteur, mais on pourrait poser la question au
ministère qui vient de répondre aussi, de voir justement dans quelle mesure il estime que c'est
pris en compte?

PAR LE PRÉSIDENT:

1565 Monsieur Waaub, pouvez-vous expliquer l'aspect identitaire de la qualité visuelle, vous
parlez en somme de la dimension subjective de l'aspect visuel?

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

1570 C'était une préoccupation qui était listée dans le tout début des enquêtes de
consultation qui ont été faites par les citoyens eux-mêmes qui disaient que le paysage
justement à cause de son caractère historique, du berceau de la ville de Québec, peut-être
aussi ça pouvait interpeller les gens du ministère de l'Environnement, puisqu'ils ont fait une
cartographie des paysages, on pourrait peut-être nous en parler aussi justement, la diversité
1575 des grands paysages qui sont les fondements du Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

1580 Non, c'est juste le terme identitaire que je voulais clarifier pour la salle.

Alors monsieur Comtois.

PAR M. YVES COMTOIS:

1585 Le concept de perception identitaire est très vaste et on peut y retrouver à peu près tout
ce qu'on veut.

1590 Ici, il faut se rendre compte que le projet s'insère dans un milieu qui est complexe où on
retrouve aussi bien des installations industrielles. D'ailleurs la jetée et les installations de
Rabaska sont dans le territoire qui est couvert par l'administration du Port de Québec, et donc
on est à l'intérieur du port de Québec.

1595 Ce secteur-là, et je suis certain que les gens de l'île d'Orléans en sont très conscients,
parce qu'ils vivent la réalité maritime du fleuve tous les jours, et donc je pense que le projet
s'insère dans un contexte identitaire qui est compatible avec une installation portuaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1600 Vous avez envoyé la question...

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

1605 Au ministère de la Culture et au ministère de l'Environnement, puisqu'ils ont fait une
cartographie des paysages également.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors madame et après, monsieur Michon.

1610 **PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:**

Alors l'intervention du ministère en matière de gestion des paysages d'intérêt patrimonial, ce qu'on peut dire, c'en est une d'accompagnement et de responsabilisation d'un ensemble d'acteurs. Elle n'appartient pas seul au ministère de la Culture d'intervenir à cet égard.

Elle doit le faire avec bien sûr les populations concernées et aussi dans le respect des municipalités, notamment la MRC de l'Île-d'Orléans, et on doit le faire avec et auprès des populations qui sont touchées effectivement par le territoire.

Mais nous, c'est davantage orienté en fonction de développer avec les principaux acteurs des stratégies de requalification paysagère du territoire dans lequel le projet s'insère. C'est le type d'intervention qu'on peut faire.

1625 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame. Monsieur Michon, avez-vous quelque chose à ajouter?

1630 **PAR M. PIERRE MICHON:**

Pour ma part, je connais vaguement le projet de cartographie des paysages du ministère. Je pense que ça fait référence plutôt à des paysages naturels. Je vais vérifier, puis je vais vous en reparler.

1635 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Alors madame Louchard, vous pouvez toujours vous réinscrire ou envoyer des questions par écrit, sans limite.

1640 **PAR Mme SANDRINE LOUCHARD:**

Parfait. Merci monsieur le Président.

1645

STÉPHANE DAMPHOUSSE

PAR LE PRÉSIDENT:

1650

Alors j'invite monsieur Stéphane Damphousse s'il vous plaît.

PAR M. STÉPHANE DAMPHOUSSE:

Bonsoir monsieur le Président, et messieurs dames.

1655

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Damphousse.

1660

PAR M. STÉPHANE DAMPHOUSSE:

Quel est l'impact que le terminal situé à Lévis aura sur le niveau de bruit à l'île d'Orléans, soit les opérations terrestres et maritimes?

1665

PAR LE PRÉSIDENT:

La question a été répondue, mais on va la reprendre quand même. Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

1670

Je vais demander à monsieur Comtois à l'aide de quelques visuels.

PAR M. YVES COMTOIS:

1675

Alors on voit ici, monsieur le Président, les résultats des simulations de bruit qui ont été faites tant en période de construction qu'en période d'exploitation.

Il faut rappeler que ces scénarios-là ont été faits avec des hypothèses majorantes en termes de nombre d'équipements, de simultanéité de travaux, etc.

1680

PAR LE PRÉSIDENT:

Pouvez-vous expliquer le sens des normes majorantes?

1685

PAR M. YVES COMTOIS:

Majorantes, c'est-à-dire qu'on a pris un pire cas, autrement dit. On s'est positionné dans une situation qui était très prudente en termes de bruit émis, donc on supposait plus de bruit que ce qui devrait avoir normalement.

1690

Au niveau de la construction donc, les résultats donnent toujours au même point que ce qu'on avait ici, donc à l'île d'Orléans. Donc ce qu'on voit, c'est un niveau de jour de cinquante (50) dBA alors que la limite proposée par le ministère du Développement durable est de

1695 cinquante-cinq (55 dBA) et la nuit serait de vingt et un (21) dBA alors que la limite proposée par le MDDEP est quarante-cinq (45 dBA).

1700 Et je vous rappelle que le bruit de fond, tant de jour que de nuit, à cet endroit, est de quarante (40) dBA et donc, est un peu moins élevé que le cinquante (50 dBA) qu'on a ici. Donc les bruits de la construction seront perceptibles; cependant, la nuit, les bruits de la construction, parce qu'en fait il y aura pas de travaux à la jetée, ce sera uniquement au niveau du terminal, donc ils seront très en deçà du bruit de fond naturel.

1705 En période d'exploitation, il y a quatre (4) scénarios qu'on a étudiés et il y a vraiment deux (2) scénarios qui concernent l'île d'Orléans, les scénarios 1 et 2 qui consistent dans des manœuvres d'approche d'un méthanier avec les remorqueurs. On a simulé avec quatre (4) remorqueurs.

1710 Et un deuxième scénario qui est le déchargement d'un méthanier et l'expédition du gaz en débit de pointe. C'est-à-dire que le terminal fonctionne simultanément avec le déchargement d'un méthanier à sa pleine capacité.

1715 Et si on regarde donc ici en exploitation, les bruits émis sont sensiblement inférieurs, on parle de vingt-sept (27 dBA) et vingt-six (26) dBA le jour et naturellement, c'est la même chose la nuit, peu importe la situation, puisque le terminal va opérer vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24).

Je vous rappelle que les critères ici du MDDEP, pour ces situations, sont de quarante-cinq (45) dBA le jour et de quarante (40) dBA la nuit.

1720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça répond à votre première question, monsieur Damphousse.

1725 **PAR M. STÉPHANE DAMPHOUSSE:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1730 Votre deuxième question.

PAR M. STÉPHANE DAMPHOUSSE:

1735 Ma deuxième question, monsieur le Président, quel est l'impact qui sera le plus dommageable pour l'île entre un déversement de pétrole ou de mazout versus une perte de cargaison de GNL?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Kelly.

1740

Toujours pour l'île d'Orléans?

PAR M. STÉPHANE DAMPHOUSSE:

1745

Oui monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

1750

PAR M. GLENN KELLY:

Tel que j'ai répondu, je crois, plus tôt au même type de question, les deux (2) types de cargaisons ne sont pas les mêmes. S'il y a un déversement de pétrole, le pétrole restera sur l'eau, pourra ou non s'enflammer.

1755

Tandis que le GNL peut s'enflammer ou s'évaporer.

Les scénarios d'accidents et les zones de conséquences ou les zones d'effets n'atteignent pas l'île d'Orléans, donc tant au niveau d'impact environnemental, le GNL devrait avoir moins de conséquences qu'un autre hydrocarbure, et au niveau de la sécurité, on a démontré que les scénarios n'atteignent pas l'île d'Orléans.

1760

Donc je veux pas faire de comparaison avec un pétrolier et un méthanier, mais j'ai résumé la situation avec les méthaniers.

1765

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous permettez, juste pour continuer votre question, monsieur Damphousse!

1770

Est-ce qu'il y a un scénario où il est possible de dégager un nuage?

D'abord première question! Est-ce que les conditions de vents dominants pourraient envoyer le nuage en question sur l'île d'Orléans?

1775

Deuxième question, c'est quoi la probabilité d'atteindre la plage d'explosivité d'un mélange s'il y a un tel nuage qui pourrait effectivement se promener, et je ne suis pas sûr si c'est possible, alors allez-y!

1780 **PAR M. GLENN KELLY:**

Si vous me permettez une minute, je vais trouver l'acétate approprié.

1785 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

PAR M. GLENN KELLY:

1790 Monsieur le Président, lorsqu'il y a, dans le cas très improbable d'une collision, DNV et plusieurs autres experts, notamment Sandia, estiment que dû à l'énergie requise pour percer les deux (2) coques et les deux (2) membranes, qu'il y aura source d'inflammation, donc ils estiment qu'à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du temps ou plus, que le GNL va s'enflammer.

1795 S'il ne s'enflamme pas, c'est formation de nappe, vaporisation du GNL et formation d'un nuage de gaz naturel.

1800 Le nuage va se promener avec les vents dominants et on l'a évalué, c'est dans l'étude, pour le scénario d'un trou de trois quarts de mètre ($\frac{3}{4}$ m) de diamètre, une distance d'un kilomètre (1 km) à partir du navire, donc qui n'atteint pas l'île d'Orléans, dans un cas très improbable où ce qu'il y en a pas d'inflammation du GNL suite à un accident.

PAR LE PRÉSIDENT:

1805 D'accord, merci monsieur Kelly.

Merci monsieur Damphousse.

1810

PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL

PAR LE PRÉSIDENT:

1815 Alors j'invite, et après on prendra une pause, monsieur Pierre-Paul Sénéchal s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Sénéchal.

1820 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

Bonsoir monsieur le Président, bonsoir messieurs les Commissaires, mesdames et messieurs!

PROPOS RETIRÉS POUR ÉVITER DES MALENTENDUS INJUSTIFIÉS

1825

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors allez-y avec votre première question.

1830 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

En échange de ces bons sentiments que je vous communique, est-ce que vous acceptez une question de privilège que vous avez accordée à monsieur Cauchon?

1835

Je voulais envoyer ce matin, c'est très rapide, vous vous en rendez compte, ce soir, on parle de navigation, on parle toujours de navigation, parce qu'il s'agit d'un port maritime, et on n'a toujours pas, du côté des experts gouvernementaux, la délégation de Transports Canada. Je trouve ça tout à fait inconcevable, on ne parle que de navigation depuis pratiquement ce matin, et il y a un problème d'éthique et de crédibilité que je vous ai posé et qu'il va falloir résoudre.

1840

On a la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent qui est assise avec le promoteur, et elle est en même temps dans le comité d'experts gouvernemental. Il s'agit d'une question qu'on va falloir clarifier absolument.

1845

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est-à-dire que nous avons une séance thématique qui va se pencher spécifiquement sur la question de la sécurité maritime, la navigation, etc., et effectivement, les problèmes spécifiques au gazoduc, mais c'est à ce moment-là que les experts de Transports Canada seront présents.

1850

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

J'ai consulté la liste des experts en prévision de la journée du 12, et je ne les ai pas vus encore.

1855

PAR LE PRÉSIDENT:

On va clarifier ça.

1860

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

Vous allez clarifier, merci beaucoup.

1865

Donc j'ai deux (2) questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

1870

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

Je vais vous épargner, pour la première question, la demande de carte, juste pour sauver du temps, parce que j'en ai pris un petit peu! Je vais parler des vents, non pas à Ville Guay, c'est le titre d'un chapitre de l'étude d'impact, mais des vents à l'île d'Orléans!

1875

Je ne reviendrai pas sur l'importance de bien analyser cette question des vents, monsieur Kelly en a fait beaucoup état dans ses interventions aujourd'hui. Les navires sont des coques assez hautes, les profils sont hauts, c'est des bateaux qu'on dit être plus tributaires des vents que des courants mêmes, donc cette question-là est primordiale. Je me prépare à préparer une communication sur cette question-là et je veux être bien documenté.

1880

Une des faiblesses, en consultant un grand nombre de personnes dont des navigateurs sur le traitement de cette question faite dans l'étude d'impact, c'est la station météorologique retenue, soit celle de Saint-Romuald, pas Saint-Romuald, excusez, de Lauzon.

1885

Et si vous vous rappelez la carte qui nous a été projetée tout à l'heure par monsieur Kelly, on voit très bien une courbe assez prononcée, et la station de Lauzon est quand même en amont du terminal, est quand même assez éloignée du terminal, en dehors des grands courants qui sont ceux qui traversent le Chenal des grands voiliers.

1890

On la voit, lorsqu'on regarde, on voit le terminal projeté, et monsieur Kelly nous envoie la flèche en identifiant la zone de la station météorologique. Il nous dit d'ailleurs aujourd'hui lui-même qu'il est allé là parce qu'il est très bien dans cette section-là, il est bien protégé du vent, mais le vent va avoir une influence importante sur la décision d'entrer dans la traverse du nord en vue d'un accostage, et dans les manœuvres préparatoires au positionnement et au retournement.

1895

Donc les données qui nous sont présentées ne nous satisfont pas. Nous avons fait des recherches et nous croyons savoir que la firme Roche & associés qui a fait l'étude de vents pour le promoteur a utilisé un ensemble d'études, de données qui proviennent de d'autres stations de l'île d'Orléans jusqu'à la pointe de l'île, et je pense même plus à l'est, et les résultats de ces études-là ne sont pas du tout identifiées dans l'analyse d'impact du promoteur.

1900

1905

Donc ce que je sais, c'est que ces études-là ont été faites à la faculté de Génie de l'Université Laval pour le compte de la firme, je connais l'auteur, et je demanderais que le promoteur, l'initiateur puisse nous déposer l'ensemble des études réalisées en ce qui concerne les vents, en vue de l'installation d'un terminal méthanier.

1910

PAR LE PRÉSIDENT:

Je crois que monsieur Kelly a déjà dit qu'elles sont déposées...

1915

PAR M. GLENN KELLY:

Les études sont déposées effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1920

Et on les a identifiées par leur cote, elles sont disponibles déjà sur le site.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

1925

Toutes celles qu'a faites monsieur Ouellet?

PAR M. GLENN KELLY:

1930

Oui, le professeur Ouellet, effectivement, on a regardé différentes stations météo, et après consultation avec divers experts, la station de Lauzon ici était plus représentative des situations ici à environ quatre kilomètres (4 km) et, comme je disais ce matin, même surestimait parfois les vents, compte tenu qu'on est ouvert vers le nord de l'île d'Orléans aussi ici.

1935

On a aussi regardé les données venant de l'autre bout de l'île, et tel que j'indiquais ce matin, nous allons installer, parce que vous avez soulevé une question...

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous vous adressez à moi, monsieur Kelly?

1940

PAR M. GLENN KELLY:

1945

Excusez-moi. Il y avait une question d'adressée sur quelles mesures ou quels vents vont être pris pour la décision d'entrer dans la traverse du nord ou non! J'avais une carte ici qui montre – voilà!

1950 Et comme j'indiquais ce matin, nous allons installer ici sur le Banc Brûlé un équipement pour mesurer le vent et donc, le méthanier ou tous les commandants et les méthaniers vont avoir accès aux vents ici. Donc lorsqu'ils descendent le fleuve, avoir un endroit plus représentatif pour la portion nord de la traverse du nord que des données qui viendraient soit de l'est de l'île d'Orléans ou soit de Lauzon.

Donc on va avoir la situation réelle ici dans le milieu du fleuve à côté de la traverse.

1955 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Comme je vous expliquais, on a reçu des plaintes des participants, mais je vais vous le permettre, c'est parce que c'est pas mon temps, c'est le vôtre.

1960 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

Oui, c'est le nôtre, on est prêt à terminer plus tard s'il le faut!

1965 C'est que le promoteur a trois mille (3000) pages qu'il nous fait analyser; nous, on fait ça bénévolement...

PAR LE PRÉSIDENT:

1970 Mais je ne vous empêche pas, monsieur Sénéchal, d'envoyer vos questions aussi, de vous réinscrire aussi. On va vous donner les réponses, je vous l'assure. Allez-y.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

1975 La seule sous-question que je voulais poser là-dessus, c'est: pourquoi le promoteur, lorsqu'il a identifié ce site-là, n'a pas au moins installé une station temporaire, pour qu'on puisse faire la comparaison entre la station Lauzon et le site?

Il nous dit, cet après-midi, qu'aussitôt que les travaux vont commencer, il va ériger une station, parce qu'une station météo, un petit poste, ça coûte à peu près mille cinq cents dollars (1500 \$).

1980 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1985 Monsieur Kelly, parce que vous n'avez pas été là avec nous cet après-midi, monsieur Kelly a expliqué aussi qu'ils n'ont pas l'intention de risquer la sécurité de leurs investissements.

Allez-y monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

1990 Une bonne station météo est plutôt de l'ordre, si je me rappelle bien, de trente mille dollars (30 000 \$), mais là n'est pas la question. Elle doit être installée à la bonne place. Elle doit aussi, pour être statistiquement valable, avoir plus qu'un (1) an, deux (2) ans ou trois (3) ans de données.

1995 Donc si on retourne à la photo aérienne qu'on avait projetée plus tôt, d'avoir dix-quinze (10-15) ou dix-huit (18) ans de données, je me rappelle pas du chiffre exact de la station de Lauzon, c'est beaucoup plus représentatif statistiquement que d'avoir un (1) an ou deux (2) à un point trois kilomètre (1,3 km), donc on est environ à quatre kilomètres (4 km) de Lauzon versus, ce qu'on regarde à faire, c'est d'installer ici sur la jetée d'Hydro-Québec, pour avoir des vents dans le fleuve et non pas sur terre, parce qu'il y a une atténuation des vents lorsque les vents embarquent sur terre, et on est en négociation avec Hydro-Québec pour avoir un droit de passage pour l'installer.

2000 Mais statistiquement, et le professeur Ouellet pourra vous le confirmer, d'utiliser quinze (15) à vingt (20) ans de vents est beaucoup plus important qu'un (1) an ou deux (2), surtout quand le point de mesure est à quatre kilomètres (4 km).

PAR LE PRÉSIDENT:

2010 D'accord.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2015 Vous n'avez utilisé que dix (10) ans quand même! Vous me dites que, pour que ce soit valable, c'est quinze (15) ou vingt (20) ans; les normes internationales de météorologie nous demandent de tenir compte d'un horizon de trente (30) ans, et vous n'avez utilisé que dix (10) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

2020 Monsieur Sénéchal, vous vous adressez à la Commission!

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2025 Je m'excuse.

PAR LE PRÉSIDENT:

2030 Je vous en prie. Votre deuxième question!

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2035 Je veux juste à la fin signaler au promoteur ou à l'initiateur que la station, selon les informations qu'on a prises, la station de Lauzon ne répond pas aux normes mondiales de l'Organisation mondiale de la météorologie.

PAR LE PRÉSIDENT:

2040 Vous allez mettre ça dans votre mémoire, et la Commission en tiendra compte absolument, je vous le promets.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2045 Je leur ai dit ce soir, ils ont eu le temps de réfuter mon affirmation.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Alors votre deuxième question.

2050 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

2055 La deuxième question concerne le site portuaire juste en face de l'île d'Orléans, puisqu'on traite de l'île d'Orléans, et j'aurais aimé poser une question à monsieur Lemonnier qui est un représentant de Gaz de France. J'ai vu ça sur la liste, il est dans la salle actuellement. C'est une personne qui est habituée de transiger ou de travailler avec toutes ces questions de sites de terminaux méthaniers, est-ce qu'on peut lui poser une question?

PAR LE PRÉSIDENT:

2060 Allez-y avec votre question, on va voir si monsieur Lemonnier est présent et apte à répondre. Si non, on va vous assurer la réponse.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2065 Je voulais tout simplement qu'il nous identifie trois (3) conditions pour qu'un terminal méthanier ou un choix de terminal méthanier réponde à des conditions optimales en matière de sécurité.

PAR LE PRÉSIDENT:

2070 Pour ce qui est du choix de site?

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2075 De choix de site. J'imagine que ce sont des questions qu'on se pose.

PAR LE PRÉSIDENT:

2080 Alors il y avait une présentation tout à l'heure, au début de la soirée, qui a donné toute la séquence des décisions et de contraintes par rapport à la méthode qui serait choisie par Rabaska pour le choix de site, donc elle est déjà dans la transcription.

2085 Mais tout de même, je vais demander à monsieur Kelly, est-ce que monsieur Lemonnier de Gaz de France est ici, et on va permettre à ce que la question soit répondue une deuxième fois ce soir, de façon peut-être plus sommaire.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2090 Je me contenterais d'un énoncé assez rapide. Je ne veux pas qu'on reprenne tout l'argumentaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2095 D'accord. Alors monsieur Lemonnier est ici, il est capable de répondre rapidement à la question, monsieur Kelly?

PAR M. GLENN KELLY:

2100 Oui, monsieur Lemonnier est ici. La question était sur les trois (3) critères pour?

PAR LE PRÉSIDENT:

2105 Pour le choix de site, finalement, le choix de site du point de vue de sécurité, des conditions nécessaires.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

Les conditions optimales en matière de sécurité.

2110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Voilà. Monsieur Lemonnier.

PAR M. JEAN LEMONNIER:

2115

Oui monsieur le Président, bonsoir. Comme dit par monsieur Kelly, l'importance, c'est d'avoir un port sûr. Un port qui abrite les opérations du poste d'amarrage dans des conditions de fiabilité et de sécurité des opérations au quotidien.

2120

Il faut que le méthanier puisse être accommodé au poste d'amarrage sans être sous la menace d'un départ d'urgence météorologique par exemple, si les situations météo empirent, et c'est bien effectivement un des critères principaux d'installation dans le port de Québec qui est le port abrité disponible dans ce fleuve Saint-Laurent, en particulier sur la rive sud.

2125

Une jetée exposée sur la rive sud ne se trouve dans le Saint-Laurent aujourd'hui qu'au niveau du poste d'Ultramar. Nulle part ailleurs sur la rive sud dans le Saint-Laurent, on trouvera une jetée exposée qui pourra fonctionner en plein hiver avec des présences de glace et de vents forts qui poussent vers le sud.

2130

Donc le port sûr est le principal critère, enfin une des trois (3) conditions qui sont nécessaires.

Une autre condition nécessaire pour l'installation d'un port méthanier, c'est d'être isolé des autres opérations portuaires.

2135

Il arrive que les postes méthaniers ou les postes pour d'autres trafics soient les uns à côté des autres. Ceci se trouve assez communément dans tous les ports du monde, également dans le port de Québec. On remarque l'intérêt pour le poste méthanier d'être isolé des autres postes. C'est la deuxième condition.

2140

La troisième condition ou la première, est remarquée par le bon sens, par les organismes, comme une installation isolée des centres urbains, c'est le cas également du poste méthanier à Lévis qui est éloigné des centres-villes, que ce soit de Québec, de Lévis ou de Beaumont.

2145

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Lemonnier.

Monsieur Sénéchal, c'était utile d'entendre ça?

2150

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

Je peux quand même, vous me donnez quand même une minute pour réagir?

2155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Commenter la réponse de monsieur Lemonnier?

2160 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

Commenter et peut-être relancer monsieur Kelly sur l'énoncé de monsieur le représentant de Gaz de France.

2165 Je ne sais pas si monsieur Lemonnier a participé à la rédaction de ce dépliant qui a été distribué largement dans la région de Fos-sur-Mer! Le critère optimal, et vraiment en gras qu'on a retenu, pour affirmer le volet sécuritaire, s'énonce ainsi, c'est assez curieux que monsieur Lemonnier n'en parle pas, mais il s'en rapproche. Ce qui est dit ici en ce qui concerne le site de Cavaou, sa plus grande qualité, c'est qu'il offre en particulier l'accès direct des navires par la haute mer, solution optimale en termes de sécurité maritime. On est dans un tout autre monde
2170 avec le site situé en face de l'île d'Orléans!

Et j'aimerais juste avoir un commentaire de monsieur Kelly, suite à l'énoncé de monsieur Lemonnier, lorsqu'il nous dit qu'il faut que ce site soit isolé des autres activités portuaires. Parce qu'il y a quelque chose qui me chicote, lorsque je regarde l'étude d'impact!
2175 Je vous donne tout de suite le tome 3, volume 1, chapitre 7, page 738!

En réaction à un énoncé de l'étude d'impact de Gros-Cacouna où on disait, en rejetant le site de Lévis:

2180 "La forte proximité du chenal pouvant restreindre ou interdire le trafic marin dans le chenal lorsque le méthanier est à quai."

Ça, c'était un critère ou un empêchement...

2185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Sénéchal, adressez-vous à la Commission s'il vous plaît!

2190 **PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:**

Je m'excuse encore! Pour choisir le site de Lévis, la réaction du groupe Rabaska à un énoncé semblable est la suivante! Le risque de collision à quai est faible en raison du fait que l'appontement est à cinq cents mètres (500 m) du rivage.

2195 J'ai beau me tordre les méninges, j'essaie de voir en quoi le fait de mettre son navire à cinq cents mètres (500 m) du rivage peut réduire le risque de collision alors qu'au contraire, on réduit le chenal maritime.

PAR LE PRÉSIDENT:

2200

Et les implications de votre difficulté de comprendre – serait-il légitime de dire que les implications de ça, c'est que Rabaska n'est pas très soucieuse de protéger son investissement!

Alors je vous invite à répondre, monsieur Kelly.

2205

PAR M. GLENN KELLY:

2210

Comme on peut voir ici, oui, l'appontement est localisé à cinq cents mètres (500 m) de la rive, mais on peut voir la largeur du fleuve en face, c'est la largeur de la voie navigable ou des profondeurs d'eau.

Donc il y a beaucoup d'espace de navigation à des distances très sécuritaires de notre appontement et de notre navire. On mettrait pas notre investissement en péril.

2215

Monsieur Sénéchal, je m'excuse, devrait le savoir, il a visité Montoir, avec monsieur Cadrin, et à Montoir, on a une situation qui ressemble à ceci! Un fleuve, la Loire, qui fait deux point un kilomètres (2,1 km) de large; toutefois, un chenal de navigation de quatre cents mètres (400 m) de largeur avec le méthanier qui est accosté juste à côté du chenal de navigation, avec, pas loin, les appontements pour les pétroliers.

2220

Donc quand monsieur Lemonnier parlait de pas avoir d'autre trafic portuaire, c'est l'accostage et les manœuvres de d'autres navires qui s'en vont à leur quai.

2225

Et si vous me permettez, je vais vous montrer une photo d'un pétrolier qui passe à environ cent cinquante mètres (150 m) ou deux cents mètres (200 m), juste ici on a une belle photo de Montoir-de-Bretagne. Donc on voit le terminal de Montoir ici et oui, la Loire est très large, mais le chenal de navigation qui fait, si ma mémoire est bonne, environ onze point huit mètres (11,8 m) de profondeur et qui fait quatorze (14) milles de long, qui sort dans la mer, parce que souvent on regarde la mer, on pense qu'il y a de l'eau profonde partout, mais ce n'est pas le cas.

2230

Le chenal de navigation ressort dans l'océan Atlantique et à droite et à gauche du chenal, on a des profondeurs d'eau de sept mètres (7 m). Donc le méthanier et les pétroliers rentrent dans ce chenal peu large pour s'en aller à leur appontement.

2235

Je souligne aussi deux mille deux cents (2200) navires qui rentrent et qui sortent annuellement dans la Loire, dans le chenal de Saint-Nazaire et qui passe devant la ville de Saint-Nazaire et les chantiers maritimes. Donc on voit une situation ici qui met en contexte, quand on dit que le trafic maritime va passer loin de notre appontement, loin pour un marin ou quelqu'un dans le domaine, à Rabaska, le trafic va passer loin de nos navires.

2240

PAR LE PRÉSIDENT:

2245 Monsieur Sénéchal, alors compétence en matière de gestion d'un investissement à part, ce qui nous intéresse comme Commission, c'est l'intérêt public évidemment pour la chose, et je sais que vous avez un dernier mot à dire, mais la discussion est très importante, très pertinente pour nous, côté sécurité. Donc on compte sur votre éclairage à la deuxième partie de l'audience.

2250 Et je vais, vous voyez, vous permettre un dernier mot à propos de la dernière réponse de monsieur Kelly. Allez-y.

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2255 Je voulais vous demander un dernier mot, vu que je vous avais sauvé la vie tout à l'heure!

PAR LE PRÉSIDENT:

2260 C'est gentil, alors voilà!

PAR M. PIERRE-PAUL SÉNÉCHAL:

2265 Monsieur Kelly oublie une chose très très importante lorsqu'il fait la comparaison entre le site de Montoir et le site de Lévis. Et c'est le genre d'oubli que je ne peux pas accepter.

2270 Dans le cas de Lévis, les bateaux qui vont passer à côté du site méthanier vont rejoindre dix (10) à quinze (15) ports très importants en amont du Saint-Laurent jusque dans les Grands Lacs en Ontario, et il y a huit (8) États américains qui sont touchés. Alors que dans le site de Montoir, le méthanier qui arrive sur le site industriel est rendu à son port. Il y a pas d'autres ports. Il arrive dans le port de Nantes, Saint-Nazaire, et c'est là sa destination.

C'est une distinction fondamentale que monsieur Kelly n'apporte pas.

2275 Et si j'avais quelques minutes de plus, je demanderais à monsieur Rhéaume de vraiment nous confirmer qu'avec la carte que monsieur Kelly nous a projetée cet après-midi, avec un rayon, un périmètre de sécurité de cinq cents mètres (500 m) autour de son méthanier, les autres bateaux vont réellement pénétrer dans la zone de sécurité, mais j'aurai l'occasion de revenir!

2280 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Excellent, par courtoisie envers les gens qui sont listés et attendent de poser leurs deux (2) questions. Mais l'éclairage était intéressant, monsieur Sénéchal, et je vous en remercie!

2285 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, si vous me permettez, je n'ai pas répondu à la question de monsieur Sénéchal. Monsieur Denoux vient de me le noter!

2290 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

2295 **PAR M. GLENN KELLY:**

2295

La distance de cinq cents mètres (500 m) dont vous avez fait allusion venait dans une question relative à une collision à quai et donc on disait, compte tenu que le quai, il est situé à cinq cents mètres (500 m) de la rive, il y a une distance entre le quai et les populations riveraines. Donc oui, il y a quinze cents mètres (1500 m) au nord, mais il y a aussi, ce n'est pas un quai qui est localisé le long de la rive.

2300

En ce qui concerne les commentaires pour Montoir, les méthaniers arrêtent au terminal de Montoir comme les méthaniers de Rabaska vont arrêter à Rabaska. À Montoir et sur la Loire, l'autre trafic continue plus haut sur la Loire comme ici, et les deux (2) chiffres sont comparables.

2305

PAR LE PRÉSIDENT:

2310 Merci. Monsieur Sénéchal, vous pouvez vous réinscrire ou envoyer des questions, et on attend votre mémoire. Merci.

Alors on reprend dans quinze (15) minutes!

2315

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

2320

PAR LE PRÉSIDENT:

2325

Alors, avant qu'on reprenne, d'abord une annonce! Le docteur Pierre Auger est avec nous ce soir et sera avec nous ultérieurement pour la séance sur la sécurité maritime, mais au cas où, on aura la possibilité de revenir sur la question de brûlures, etc., en rapport avec le rayonnement thermique, alors il est dans la salle. On verra si on peut aborder cette question.

2330

Une mise au point, le genre de mise au point qui représente une perte de temps en ce qui me concerne! Je vous informe que la Commission a reçu une plainte officielle de la part d'un citoyen, monsieur Jean-Claude Tardif qui estime que la Commission accorde trop de temps à certains participants en termes de questions, etc., et qui se fait au dépens du temps disponible aux autres.

2335

Alors je vais, encore une fois, dans le but de respecter les droits des gens de poser des questions, j'ai, ce soir, plus que vingt-cinq (25) participants, et j'aimerais aussi vous dire qu'il y avait plusieurs questions de la période qu'on vient de terminer qui ne portaient pas vraiment vraiment sur le contexte particulier de l'île d'Orléans. Alors je vous exhorte de donner priorité à ça, de telle sorte que le registre de ce soir ne soit pas une façon de court-circuiter le registre général, s'il vous plaît!

2340

J'ai choisi de ne pas interrompre des questions d'ordre général, mais j'aimerais que les gens soient soucieux à la fois de la possibilité que les autres posent des questions, maximiser la participation et avoir le plus d'éclairage possible à propos du sujet pour ce soir.

2345

DENIS BERNIER

PAR LE PRÉSIDENT:

2350

Cela dit, j'invite monsieur Denis Bernier s'il vous plaît!

Bonsoir monsieur Bernier.

PAR M. DENIS BERNIER:

2355

Bonsoir. Premièrement, est-ce qu'il est possible d'avoir rapidement le rapport du Bureau Veritas qui a été mentionné préalablement, afin d'en prendre connaissance avant la séance spéciale sur la sécurité maritime?

2360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Kelly.

2365 **PAR M. GLENN KELLY:**

Oui monsieur le Président, nous allons déposer le résumé du rapport. On attend le rapport complet, mais l'essentiel pourrait être déposé auprès de la Commission ce soir ou demain matin.

2370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Le résumé va être déposé en attendant le rapport au complet qui sera déposé également ultérieurement?

2375 **PAR M. GLENN KELLY:**

Oui.

2380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Allez-y.

PAR M. DENIS BERNIER:

2385 Merci. Mes deux (2) questions vont porter sur l'aspect des nuisances, premièrement sur l'aspect nuisance visuelle.

On a parlé précédemment d'un scénario donc de modélisation. Est-ce que le promoteur aurait fait des scénarios par saison et avec ou sans activité de nuit?

2390

PAR LE PRÉSIDENT:

Activité de la part de qui?

2395 **PAR M. DENIS BERNIER:**

Le déchargement de nuit sur le port méthanier.

2400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

2405 Oui monsieur le Président, si vous me permettez un instant, on va trouver différentes simulations visuelles!

PAR M. DENIS BERNIER:

2410 Et le corollaire! Quel effort a été mis pour réduire l'impact de la lumière?

PAR LE PRÉSIDENT:

2415 Entendu.

PAR M. YVES COMTOIS:

2420 Pour ce qui est des simulations visuelles de nuit, on en a fait quelques-unes, mais ça sort très mal à l'écran. Je suggérerais de regarder, il y en a quand même une (1) ou deux (2), on peut en montrer une ici, là. Je sais pas si on pourra voir quelque chose. C'est pas très parlant.

2425 Donc il y en a par contre d'affiché ici où on voit un peu mieux sur le bord de la salle, qu'est-ce que ça donne entre la nuit et le jour.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vue de quel coin s'il vous plaît?

2430 **PAR M. YVES COMTOIS:**

Un instant s'il vous plaît.

PAR M. DENIS BERNIER:

2435 Monsieur le Président, juste à partir de l'île s'il vous plaît!

PAR LE PRÉSIDENT:

2440 À partir de l'île, oui, c'est ça qui vous intéresse?

PAR M. DENIS BERNIER:

2445 Exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bernier s'intéresse aux points de vue à partir de l'île!

2450 **PAR M. YVES COMTOIS:**

À partir de l'île, il y a eu des simulations de faites, c'est les simulations 1, 2, 3, 4.

Vous en avez une ici vue de nuit à partir de Sainte-Pétronille.

2455

Vous avez la même vue de jour cette fois.

Ici, c'est à partir, juste en face de l'île d'Orléans, c'est la même vue qu'on a vue tout à l'heure.

2460

Ça, c'est la même vue de nuit.

PAR M. DENIS BERNIER:

2465 Est-ce qu'on pourrait la voir avec bateau?

PAR M. YVES COMTOIS:

Sans bateau, est-ce qu'on l'a avec bateau!

2470

C'est avec bateau!

PAR LE PRÉSIDENT:

2475 Pouvez-vous indiquer le bateau s'il vous plaît, juste pour faciliter le repérage? D'accord.

PAR M. YVES COMTOIS:

2480 Comme je disais, la luminosité de l'écran avec le canon rend très mal, on voit un peu mieux sur les écrans d'ordinateurs.

Ici, vous avez une vue à partir du chemin Royal en hiver qui correspond à peu près, je crois qu'on a aussi une vue similaire en été, mais finalement, on voit à peu près la même chose, parce que l'effet de masquage, on voit le navire au-dessus des arbres.

2485

PAR M. DENIS BERNIER:

C'est bien les réservoirs qu'on voit là?

PAR M. YVES COMTOIS:

2490

Oui, c'est ça.

PAR M. DENIS BERNIER:

2495

Est-ce que vous avez la même photo de nuit?

PAR M. YVES COMTOIS:

2500

Non, celle-là, on l'a pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

Chemin Royal, vous n'en avez pas?

2505

PAR M. YVES COMTOIS:

C'est la même vue de nuit.

PAR LE PRÉSIDENT:

2510

À partir du chemin Royal?

PAR M. YVES COMTOIS:

2515

Toujours du même point de vue.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Donc ça répond à votre question.

2520

PAR M. DENIS BERNIER:

Exact. Est-ce que l'éclairage est différent en opération qu'en période entre deux (2) bateaux?

2525

PAR LE PRÉSIDENT:

En opération, c'est-à-dire lors d'un transbordement?

2530 **PAR M. DENIS BERNIER:**

Exactement.

2535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Lors de transbordement, est-ce que l'éclairage est différent que sans activité?

PAR M. YVES COMTOIS:

2540 Oui, effectivement. Lorsqu'il y aura pas de navire à quai, l'éclairage va être réduit au minimum et naturellement, pour des raisons de sécurité des travailleurs, lorsque le bateau sera à quai, il y aura un éclairage normal pour ces installations.

2545 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce qui est à une fréquence de, encore?

PAR M. YVES COMTOIS:

2550 À peu près un par semaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la durée de transbordement d'un méthanier typique?

2555 **PAR M. YVES COMTOIS:**

À peu près une journée.

2560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

À peu près une journée, vingt-quatre (24) heures?

2565 **PAR M. YVES COMTOIS:**

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2570 Donc une nuit par semaine, il peut y avoir un éclairage en moyenne particulier lors d'un transbordement.

PAR M. YVES COMTOIS:

2575 C'est ça.

PAR M. DENIS BERNIER:

2580 Deuxième niveau de nuisance, c'est souvent associé au bruit, on en a déjà parlé!

J'aimerais juste valider le type de bruit. Est-ce que c'est des basses fréquences, des sons sourds, est-ce qu'il y a des sons par pointe, est-ce qu'il peut y avoir comme des explosions, des bruits secs ou si c'est quarante (40 dBA) tout le temps?

2585 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Comtois, allez-y.

PAR M. YVES COMTOIS:

2590 Si on parle en période d'exploitation, c'est essentiellement le bruit qui provient de pompes qui pompent le GNL vers la station de pompage en rive et de là vers les réservoirs. Donc ça va être des bruits qui vont être croissants jusqu'à atteindre le niveau nominal de déchargement et qui vont être ensuite, qui vont se réduire par la suite.

2595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça, c'est côté intensité; côté fréquences?

2600 **PAR M. YVES COMTOIS:**

2605 Côté fréquences, les simulations qu'on fait, le logiciel qu'on utilise qui est Sound clam tient compte de l'ensemble des bandes de fréquences, et quand on parle en dBA, habituellement le bruit se calcule en dB et nous, nos résultats sont donnés en dBA, parce que c'est ajusté justement en fonction des fréquences par rapport à l'oreille humaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

2610 Mais qualitativement parlant, est-ce que vous diriez que c'est le bruit des pompes, c'est côté aigu ou côté grave plutôt?

PAR M. YVES COMTOIS:

2615 Bien, comme les pompes sont dans le GNL, à l'intérieur des bateaux, ce qu'on va entendre, c'est plutôt des bruits plutôt graves.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a des bruits d'impacts sporadiques, et ça proviendrait d'où?

2620 **PAR M. DENIS BERNIER:**

Quel pourrait être le bruit maximum probable?

PAR LE PRÉSIDENT:

2625

Comme impact, bruit de pointe? Sporadique.

PAR M. DENIS BERNIER:

2630

Un désaccouplement d'urgence ou un départ d'urgence des remorqueurs!

PAR LE PRÉSIDENT:

La question est posée.

2635

PAR M. YVES COMTOIS:

Il y a pas vraiment de bruits d'impacts comme tels qui vont être perçus, mis à part, bon, désaccouplement puis ces choses-là, mais c'est pas des bruits énormes, là. C'est des enclenchements de conduites, des choses comme ça.

2640

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Monsieur Bernier.

2645

PAR M. DENIS BERNIER:

Je vous remercie beaucoup.

2650 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous en prie.

2655

LOUIS DUCLOS

2660

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Louis Duclos s'il vous plaît.

2665

PAR M. SIMON ARBOUR:

Monsieur le Président, j'aurais une question de privilège! C'est qu'il y a monsieur Pierre Auger qui est avec nous et qui malheureusement ne peut pas rester toute la soirée, et je lui demanderais, si ça serait possible, pour répondre aux questions concernant les effets des rayonnements thermiques, si vous voulez le recevoir maintenant.

2670

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, ça va rompre la continuité de la question par rapport au contexte de l'île d'Orléans. Si le docteur Auger est contraint de partir tout de suite tout de suite, bien, on va essayer de revenir avec ça lors de la séance de la sécurité maritime.

2675

Je comprends que docteur Auger va être avec nous?

2680

PAR M. PIERRE AUGER:

Je vais essayer d'être là.

PAR M. SIMON ARBOUR:

2685

Il va faire son possible pour être là le 12.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je sais que vous êtes très occupé, docteur Auger, je comprends ça. On apprécierait beaucoup si vous seriez avec nous pour la séance de la sécurité. Merci.

2690

Monsieur Duclos, on vous écoute!

2695

PAR M. LOUIS DUCLOS:

Monsieur le Président, puisque personne l'a encore fait, je veux vous souhaiter la bienvenue dans la région de Québec, particulièrement, j'espère que vous aurez l'occasion d'aller à l'île d'Orléans!

2700

Vous connaissez l'île d'Orléans, oui?

PAR LE PRÉSIDENT:

J'essaie.

2705

PAR M. LOUIS DUCLOS:

Vous savez où c'est, oui.

2710

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Duclos, je vais vous inviter à poser vos deux (2) questions s'il vous plaît.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

2715

Oui, bien sûr.

PAR LE PRÉSIDENT:

2720

Est-ce que vous connaissez l'île d'Orléans, monsieur Waaub? D'accord!

PAR M. LOUIS DUCLOS:

2725

Alors j'ai ici des questions et des commentaires formulés par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à l'intention du promoteur en date du 17 mars 2006. Question 200, numéro 200, CA 200, je cite:

2730

"Depuis la décision d'implanter ce projet à Lévis, aucune réunion de consultation n'a été tenue dans le secteur d'implantation. Seules trois (3) réunions d'information au grand public ont été réalisées..."

Vous remarquez, ils font une distinction entre consultation et réunion d'information au grand public.

2735

Ainsi, la section 5 de l'introduction à la directive fédérale n'a pas été rencontrée de façon satisfaisante.

Alors la question telle que formulée par l'Agence, c'est:

2740

"Nous demandons au promoteur de reprendre son processus de consultation en visant prioritairement les secteurs municipaux les plus touchés."

Dont l'île d'Orléans évidemment! En tout cas, au moins les paroisses le long du littoral sud de l'île d'Orléans, Saint-Laurent, Sainte-Pétronille et Saint-Jean.

2745 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On a compris.

2750 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Alors ça, c'était le 17 mars.

Le 20 avril, réaction du promoteur dans un communiqué qui est reproduit par la Société Radio-Canada:

2755

"Les promoteurs du projet de construction d'un terminal méthanier à Lévis n'ont pas l'intention de tenir d'autres séances de consultation publique, malgré la demande exprimée par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Ils ont plutôt l'intention de démontrer que cette exigence est inutile, puisque plusieurs réunions ont été tenues à Lévis et à l'île d'Orléans.

2760

"L'Agence canadienne indique qu'à défaut d'une démonstration satisfaisante, le promoteur du projet Rabaska devra se plier à sa requête."

L'Agence a fait parvenir cent soixante-dix (170) questions.

2765

"Le porte-parole de l'Agence indique que les audiences publiques ne pourront commencer avant le dépôt de réponses satisfaisantes."

2770 Alors moi, j'aimerais, puisque nous sommes réunis ce soir ici, que le processus est enclenché, j'aimerais que quelqu'un de l'Agence me dise, quelles questions et comment on a répondu à leur exigence?

PAR LE PRÉSIDENT:

2775 Madame Annie Déziel est avec nous comme porte-parole de l'Agence, elle s'approche!

Et je présume qu'elle a entendu la question dans sa plénitude!

PAR Mme ANNIE DÉZIEL:

2780

Oui, bonjour monsieur le Président. J'aimerais apporter une précision!

2785 Vous savez, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, dans le processus fédéral, il est prévu, non seulement qu'on consulte les ministères fédéraux et d'autres organismes, on consulte également le public, et la question à laquelle fait référence monsieur, la question 200, est une question du public que nous avons bien sûr reçue et retransmise avec toutes les autres questions que nous avons reçues dans toutes nos consultations au promoteur.

Donc c'est une question du public, ce n'est pas une question de l'Agence.

2790 Et j'aimerais préciser que l'Agence, dans sa directive, recommande au promoteur ou en fait incite le promoteur, ce serait peut-être le meilleur mot, à faire des consultation, mais ce n'est pas une exigence qui est requise au niveau de l'évaluation environnementale fédérale à ce moment-là.

2795 Et c'était bien sûr une question du public ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

2800 D'accord. Monsieur Duclos, si vous avez envie de commenter la politique de l'Agence, vous allez avoir le loisir de le faire dans un mémoire s'il vous plaît, et je vous invite à passer à votre deuxième question.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

2805 Pourquoi le porte-parole a-t-il dit que les audiences ne pourront pas débiter? Elle a pas répondu.

PAR LE PRÉSIDENT:

2810 Vous avez le loisir de critiquer ça dans un mémoire, on va vous donner tout le temps et on va tenir compte de vos opinions.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

2815 Nous sommes toujours précipités, on met toujours de la pression, alors que le promoteur prend tout son temps, un écran avec...

PAR LE PRÉSIDENT:

2820 Monsieur Duclos, je vous rappelle que le processus dont j'ai la garde désigne la première partie de l'audience pour obtenir toutes les réponses à des questions.

2825 Le processus dont j'ai la garde précise que le moment d'opinions qui seront très valorisées et qui seront très importantes pour la Commission sont reçues en deuxième partie, et je trouve ça assez regrettable que je me voie dans l'obligation de passer du temps à faire le rappel à plusieurs reprises.

Alors je vous invite à passer à votre deuxième question s'il vous plaît.

2830 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Je le ferai, puisque vous le demandez.

2835 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

2840 Document Rabaska daté de juin 2004, à l'annexe 1, liste des personnes consultées, enfin, personne, on voulait dire également organismes, MRC Île-d'Orléans dans la liste ici.

2845 J'aimerais savoir, de la part du promoteur, on parle de consultation, d'abord est-ce que ça a été une consultation ou une réunion d'information? Vous comprenez, monsieur le Président, qu'il y a une différence essentielle.

Deuxièmement, quand cette réunion a eu lieu, où elle a eu lieu, et quels sont les maires de la MRC Île-d'Orléans qui, soit individuellement ou en groupe, ont rencontré le promoteur?

2850 Et finalement, quels sont les sujets qui ont été discutés? Par exemple, est-ce qu'il a été question de mesures d'urgence? Comme vous le savez, monsieur le Président, il y a un pont étroit qui relie l'île d'Orléans à la terre ferme. Or, en cas de difficulté majeure, pour employer un euphémisme, comment est-ce qu'on procède à l'évacuation de sept mille (7000) résidents, douze-treize mille (12 000-13 000) à l'été?

2855 Comment est-ce que les secours d'urgence viennent à l'île d'Orléans dans de telles circonstances? Est-ce que ça a été discuté?

PAR LE PRÉSIDENT:

2860 D'accord, on a compris. La question est très pertinente, et je vous en remercie d'ailleurs, parce qu'il fallait aborder ce thème de l'évacuation de l'île d'Orléans tôt ou tard, alors merci monsieur Duclos.

2865 Vous me permettez maintenant d'envoyer la question à monsieur Kelly?

PAR M. LOUIS DUCLOS:

Bien sûr.

2870

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors première question! Monsieur Kelly, quelle distinction vous faites entre consultation et information et qui a été consulté ou touché côté élus et par la suite, quand et où?

2875

Et par la suite, on va aborder la question de l'évacuation éventuelle.

Allez-y monsieur Kelly.

2880

PAR M. GLENN KELLY:

Il est très difficile de séparer les fonctions information et consultation. Si on consulte pour avoir des points de vue, des préoccupations, des questions, on doit quand même présenter le projet ou présenter l'objectif ou les paramètres du projet. Donc c'est certain que la réunion aurait eu un volet d'information.

2885

Je n'étais pas présent en juin 2004, je le sais qu'on a rencontré la MRC de l'Île-d'Orléans et donc, je vais trouver, on l'a, mais pas ici avec nous, la date, les personnes présentes, autant de Rabaska que de la MRC, et les sujets qui ont été discutés.

2890

PAR M. LOUIS DUCLOS:

Vous devez vous souvenir si c'était un groupe de maires ou individuellement, l'un après l'autre?

2895

PAR M. GLENN KELLY:

Je me rappelle que la demande avait été faite à un groupe de maires. Je me rappelle aussi que c'est pas tous les maires qui étaient là. Le restant des détails sont vagues, alors je vais trouver l'information et la déposer.

2900

PAR M. LOUIS DUCLOS:

Est-ce qu'il y a eu une seule rencontre?

2905

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Duclos, vous vous adressez à la Commission s'il vous plaît!

2910

Pour ce qui est maintenant de la question de l'évacuation, une situation exceptionnelle, comment vous voyez ça? Dans un scénario où il y a une exposition à un rayonnement thermique important ou une déflagration?

PAR M. GLENN KELLY:

2915

Il y a aucune raison, aucun scénario menant à même considérer l'évacuation de l'île d'Orléans, aucunement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2920

Vous avez dit tout à l'heure, en parlant de la possibilité d'un nuage qui pourrait aller du côté de l'île d'Orléans, vous avez dit que la première possibilité, ce serait une déflagration, une explosion, c'est-à-dire s'il y a une fuite avec le cas peu probable que deux (2) coques soient entamées, ce serait probablement...

2925

PAR M. GLENN KELLY:

Ce serait probablement un feu de nappe qu'on appelle.

2930

PAR LE PRÉSIDENT:

Un feu de nappe, exactement, peu probable, et que le nuage pourrait se propager et s'il se propage, ça peut aller jusqu'à un kilomètre (1 km), mais les méthaniers qui passent en route, ils sont à cinq cents mètres (500 m) de l'île d'Orléans, si on a bien compris. Donc il y a possibilité, si j'ai compris la réponse, qu'un nuage pourrait atteindre l'île d'Orléans, n'est-ce pas?

2935

PAR M. GLENN KELLY:

Dans le cas très improbable...

2940

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, absolument, je suis d'accord.

2945

PAR M. GLENN KELLY:

... oui, le nuage, dans certains endroits, parce qu'on n'est pas toujours à cinq cents mètres (500 m) de l'île d'Orléans, le nuage pourrait atteindre la rive de l'île d'Orléans.

2950

Je vous rappelle que ce n'est pas un nuage, qui est très haut, c'est un nuage de GNL, compte tenu qu'il est froid, qui a de dix (10 m) à vingt mètres (20 m) de hauteur et donc, c'est pas un nuage qui va grimper, il y a une différence en dénivelé.

2955

De plus, s'il atteint une source d'inflammation, le nuage va s'enflammer et revenir vers le navire. Et donc la majorité des spécialistes encore croient qu'aussitôt qu'il rencontre soit un petit bateau ou les premières habitations, le nuage va s'enflammer et revenir vers le navire, et

revenir vers la source. Donc il y a aucune raison de même envisager l'évacuation de l'île d'Orléans.

2960 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais continuer, vous me permettez monsieur Duclos?

2965 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Je vous écoute, je vous écoute.

PAR LE PRÉSIDENT:

2970 Si, pour une raison quelconque, un nuage n'a pas pris feu et continue à s'étendre, à se propager, c'est quoi la probabilité ou la possibilité que ce faisant, la concentration, la plage entre cinq (5 %) et quinze pour cent (15 %) soit atteinte quelque part et par la suite, si le nuage n'est plus connecté physiquement à la source, pourrait exploser en plein air sans la possibilité de retour vers la source? Vous suivez le scénario que j'ai décrit?

2975

PAR M. GLENN KELLY:

Je le sais pas, mais je vais tenter une réponse.

2980 Premièrement, s'il y a une inflammation du nuage, il y a pas d'explosion. Le gaz naturel, c'est l'hydrocarbure le moins réactif. Et donc a une vitesse de flamme qui est quand même très lente, donc il y a pas de surpression.

2985 La distance maximale de la limite inférieure d'inflammabilité, c'est le un kilomètre (1 km). Et quand on arrête d'alimenter la source, le nuage va revenir sur lui-même et s'évaporer.

Donc je sais pas si je réponds à la distance maximale pour le trou de sept cent cinquante millimètres (750 mm), c'est un kilomètre (1 km) du navire.

2990 Est-ce que j'ai bien compris votre question?

PAR LE PRÉSIDENT:

2995 La Commission va examiner ça. Je retiens également une distinction importante que vous avez faite, qu'il ne serait pas approprié de parler d'explosion ici, compte tenu des caractéristiques physiques du gaz naturel.

Je garde la question ouverte et j'aimerais, si vous avez d'autres informations à nous apporter, maintenant ou plus tard, ce serait très apprécié.

3000 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur Denoux vient de me dire, c'est pas un nuage qui dérive. La distance maximale à partir du navire, c'est le un kilomètre (1 km). Et donc après ça, le nuage, compte tenu qu'il n'a plus d'approvisionnement en GNL, le nuage va s'évaporer. Mais il peut pas partir et dériver comme ça. La distance maximale, c'est le un kilomètre (1 km).

3005
3010 Pour revenir à la question, la première question, la rencontre, c'est dans l'étude d'impact, elle a eu lieu le 22 juin 2004, avec le préfet, les maires de Saint-Pierre et de Saint-Laurent, la présidente du comité exécutif, député provincial et attaché politique, directeur général du CLD, représentant du Comité de l'environnement de Saint-Laurent et un conseiller.

J'ai pas le compte rendu avec moi, mais ça donne au moins, mais on va vous emmener plus de détails.

3015 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Est-ce qu'on a discuté des mesures d'urgence, des choses comme ça?

3020 **PAR M. GLENN KELLY:**

J'ai pas le compte rendu, mais je voulais juste vous donner une indication...

PAR LE PRÉSIDENT:

3025 Vous allez nous fournir le compte rendu?

PAR M. GLENN KELLY:

Oui, je vais vous le fournir, mais je voulais vous donner une indication préliminaire.

3030 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Et, monsieur le Président, l'impact sur le tourisme également, est-ce que ça a été discuté?

3035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

3040 Il va nous fournir le compte rendu, monsieur Duclos. Il y avait une présentation concernant l'impact sur le tourisme du côté de l'initiateur du projet, on attend de l'information qui viendra de l'Île-d'Orléans également.

J'aimerais, avant que vous partiez, parce que la question est importante, une question pour la Sécurité publique, monsieur Prévost!

3045 On me dit que compte tenu des caractéristiques physicochimiques du gaz naturel, qu'il n'y aura pas possibilité d'une combustion ou un événement majeur qui pourrait occasionner la nécessité d'évacuer l'île d'Orléans. D'ailleurs je vous informe qu'on a aménagé cette séance précisément sachant qu'il n'y a qu'un pont, alors on va vider la question à votre satisfaction et à la nôtre.

3050

PAR M. LOUIS DUCLOS:

On vous est reconnaissant, monsieur le Président.

3055

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur Prévost, allez-y!

3060

PAR M. DENIS PRÉVOST:

Monsieur le Président, je vais apporter un premier élément de réponse et par la suite, je vais inviter un de mes confrères à poursuivre la réflexion!

3065

J'entrerai pas dans les considérations de chimie ou de physique, n'étant pas spécialiste dans ce sens-là, sauf que je vous parlerai du Plan national de sécurité civile qui est la réponse gouvernementale en matière de sécurité civile, fondé sur seize (16) besoins qui pourraient être exprimés par une municipalité ou par une MRC, et ces seize (16) besoins-là sont exprimés en termes de mission.

3070

Donc on comprend, lorsque le Plan national de sécurité civile est activé, c'est un plan de haut niveau, donc c'est un plan provincial, national. Et ces missions-là sont attitrées à des ministères ou organismes du gouvernement du Québec.

3075

À titre d'exemple, si on voulait parler d'évacuation massive, c'est le ministère de la Sécurité publique, la Sûreté du Québec qui en est responsable. Si on parle d'évacuation évidemment, bien, il est question d'hébergement temporaire, c'est le ministère de la Sécurité publique qui en est responsable aussi.

3080

Donc il y a seize (16) missions comme ça qui pourraient être appelées à contribuer. Et si je prends le cas d'évacuation, entre autres Service Québec pour les communications, donc Hydro-Québec pour la mission électricité, etc.

3085

Donc on ferait appel à un plan de haut niveau qui ferait en sorte qu'on pourrait gérer la situation en répondant d'une façon optimale, tant au niveau des ressources humaines que matérielles qui seraient mises en place pour un cas majeur.

3090

Maintenant, si vous permettez, monsieur le Président, il y a d'autres éléments de réponses, et j'inviterais mon confrère, monsieur Ernie Béland, à poursuivre la réflexion.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Béland, s'il vous plaît.

3095

PAR M. ERNIE BÉLAND:

Bonjour. Bonsoir plutôt! Disons que l'essentiel de la question sur laquelle la réponse a été donnée, l'essentiel a été donné par monsieur Prévost. Sauf qu'il y a d'autres éléments qu'il faut ajouter, puis c'est important pour la Commission.

3100

C'est qu'essentiellement, ce sont les municipalités, en l'occurrence les municipalités de l'île qui ont la responsabilité première d'assurer la protection des personnes et des biens sur le territoire, en prenant les mesures nécessaires.

3105

Donc que ce soit toutes formes de sinistres possibles, ce sont les municipalités qui doivent le faire.

3110

En ce qui a trait à la question que vous avez abordée par rapport à l'évacuation, et monsieur Prévost l'a souligné, sera mis en place le Plan national et donc le ministère qui est responsable habituellement de l'évacuation, dans ce cas-ci, c'est un organisme, et c'est la Sûreté du Québec je crois, à moins que quelqu'un ou des confrères puissent me reprendre, mais je crois que la partie évacuation sur un territoire, lorsque c'est important, c'est la Sûreté du Québec qui doit s'en occuper.

3115

Et on sait qu'il y a un poste de la Sûreté du Québec sur l'île.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Monsieur Paré.

3120

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Ce que j'aimerais savoir, c'est que pour qu'il y ait intervention ou décision d'évacuation, est-ce que c'est la Sûreté du Québec elle-même qui prend la décision ou s'il y a un événement déclencheur ou une chaîne de décisions qui y conduit?

3125

PAR M. ERNIE BÉLAND:

3130 C'est-à-dire que lorsque les responsables du dossier du plan se rencontrent, il y a une décision qui est prise, collective, et l'exécution se fait ou doit se faire par la Sûreté. C'est la Sûreté qui coordonne les opérations dans ce cas-ci d'évacuation.

PAR LE PRÉSIDENT:

3135 J'aimerais revenir, monsieur Kelly, avec un cas peu probable, rarissime de ce nuage, etc., et s'il y a effectivement un phénomène d'inflammation, après détachement physique de la source, à l'intérieur d'une distance d'un kilomètre (1 km), la question de rayonnement thermique se caractérise comment en termes d'exposition, comparativement à la discussion qu'on a eue à propos des nappes initiales et des nappes en état d'équilibre thermodynamique?

3140 **PAR M. GLENN KELLY:**

Il n'y a pas de détachement de la source, donc le nuage, s'il est enflammé, va rebrûler ou revenir vers la source de GNL qui est en train de s'évaporer. La vitesse de la flamme est entre dix (10 m/s) et vingt mètres par seconde (20 m/s), et tel que je stipulais plus tôt
3145 aujourd'hui, pour quelqu'un de localisé à l'intérieur du nuage, les effets seraient sévères, mais pour quelqu'un à l'extérieur du nuage, les impacts thermiques ne sont pas sévères ou importants.

PAR LE PRÉSIDENT:

3150 Vous dites qu'aussi longtemps que la brèche est là, qui a créé la fuite, il y a contact physique toujours, donc le feu va toujours revenir à la source?

PAR M. GLENN KELLY:

3155 Oui, exactement, le feu va revenir à la source.

PAR LE PRÉSIDENT:

3160 D'accord, je comprends.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

3165 Qu'est-ce qui arrive à la source quand le feu y retourne?

PAR M. GLENN KELLY:

3170 Là, on revient au cas qu'on regardait plus tôt, c'est-à-dire un feu de nappe. Donc le GNL qui a été vaporisé, qui est en forme gazeuse brûle, le nuage revient et ensuite, on se retrouve avec un feu de nappe ou le GNL qui est là, la nappe va rétrécir, le GNL va brûler ou la partie du GNL qui s'évapore va brûler à côté du navire.

C'est ce qu'on discutait plus tôt aujourd'hui.

3175 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, l'idée clé ici, monsieur Kelly, c'est bien important de le préciser, la différence entre une nappe qui brûle, donc qui brûle à la manière du feu qu'on connaît du point de vue expérimentiel est une explosion ou une déflagration, vous dites que le phénomène exclusif n'est pas propre au profil de pratique de ce projet-là, c'est ça que vous dites?

3180

PAR M. GLENN KELLY:

C'est le cas, le gaz naturel, à l'air libre, n'explose pas.

3185

Ce n'est pas le cas si on retrouve du gaz naturel à l'intérieur d'un édifice, par exemple sur le site, donc il peut y avoir surpression, compte tenu que le gaz prend de l'expansion lorsqu'il s'enflamme. Mais le gaz naturel ou les vapeurs de GNL à l'air libre n'explosent pas.

3190 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Monsieur Waaub.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

3195

Pour poursuivre là-dessus! La flamme va-t-elle essayer de repénétrer dans la brèche et au fur et à mesure que le GNL se vide de son réservoir, il est remplacé par de l'air éventuellement, si la flamme arrive à rentrer dans la brèche, il se trouve dans une situation explosive dans ce cas-là? Puisqu'il y a de l'air et du gaz, parce qu'il y a de moins en moins de gaz dans le réservoir, au fur et à mesure que ça se vide et que ça brûle?

3200

PAR M. GLENN KELLY:

3205 Non. Le phénomène qui se passerait, c'est plutôt, là, on a un réchauffement du GNL, soit le GNL qui est à l'extérieur du navire maintenant, dû à la fuite, et un apport de chaleur qui s'en va à l'intérieur du navire, donc il y a vaporisation du GNL dans le navire aussi et donc, déplacement de la partie vapeur, donc il va toujours y avoir du gaz dans le réservoir qui va être poussé vers l'extérieur, donc pas de possibilité pour que l'oxygène ou l'air rentre dans le

3210 réservoir, compte tenu que le GNL est toujours en train de se vaporiser autant à l'intérieur du navire qu'à l'extérieur. Donc on aura une situation cent pour cent (100 %) gaz qui n'est pas inflammable ou explosif.

PAR LE PRÉSIDENT:

3215 Donc il y aura une barrière à la pénétration de l'air, c'est ça que vous dites?

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

3220 Sauf à la fin? À la fin du feu, à la fin, il reste presque plus de gaz, il y a toujours un moment où le réservoir se vide quand même?

PAR M. GLENN KELLY:

3225 Si on regarde, non, c'est parce qu'il va en rester dans le fond du navire, compte tenu que le navire est plus bas que la ligne de flottaison et qu'un impact – encore une fois, on parle ici d'un impact entre deux (2) navires qui a causé un trou, et le trou va être à la ligne de flottaison ou plus bas, mais il va toujours y avoir du GNL dans le bas de la cuve qui va générer du gaz naturel et avoir une pression positive à l'intérieur de la cuve qui va pousser vers l'extérieur.

3230 Donc même lorsque le feu de nappe qui est à l'extérieur du navire s'éteint, il va y avoir du GNL qui va continuer à s'évaporer et produire du gaz à l'intérieur du réservoir.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

3235 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3240 Donc pour terminer avec vous, monsieur Duclos, j'aimerais quand même m'assurer que la réponse est obtenue de façon claire.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

3245 Par écrit.

PAR LE PRÉSIDENT:

3250 Vous nous prévoyez aucun cas, monsieur Kelly, qui pourrait exiger l'évacuation d'une partie ou de toute l'île d'Orléans, compte tenu de son contexte insulaire et que la pratique et la nature de l'entreprise même et des propriétés du gaz naturel, et le contexte de son usage,

d'après vous, ne créeraient pas des conditions qui exigeraient ce genre d'évacuation, c'est ça que vous dites?

3255 **PAR M. GLENN KELLY:**

Non monsieur le Président, on prévoit pas l'évacuation de l'île d'Orléans tel que je l'ai expliqué en début de processus.

3260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous invite, monsieur Duclos, et les autres membres de l'audience dans la salle, si vous avez des raisons pour croire des scénarios contraires qui pourraient se matérialiser, vous allez nous faire part de ça et on va prendre ça en considération évidemment.

3265

La Commission se penchera aussi par ses propres moyens sur les caractéristiques physicochimiques du gaz naturel, etc., etc., et on va tenir compte de tout ça dans notre analyse.

PAR M. LOUIS DUCLOS:

3270

Je vous promets que je poserai d'autres questions là-dessus quant au comportement du gaz naturel liquéfié reposant sur des organismes sérieux et crédibles.

Monsieur le Président, je vous remercie beaucoup, et je vais vous dire un secret! J'ai le goût de relire Sacha Guitry. Merci. Au revoir.

3275

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie. Sacha Guitry est très sympathique!

3280

PAR M. LOUIS DUCLOS:

En écoutant certaines réponses.

3285 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

3290

3295

JEAN-CLAUDE TARDIF

PAR LE PRÉSIDENT:

3300

J'invite maintenant monsieur Gaston Déry s'il vous plaît! Monsieur Déry est dans la salle? Bon!

Alors j'invite monsieur Jean-Claude Tardif!

3305

J'espère que nous ne vous avons pas offensé d'avoir évoqué votre nom tout à l'heure?

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

Pardon?

3310

PAR LE PRÉSIDENT:

J'espère que nous ne vous avons pas offensé en évoquant votre nom tout à l'heure?

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

3315

Non, mais je vous remercie de faire droit à ma question de privilège. Ça m'a quand même valu, vous comprendrez, vous serez pas surpris, en tout cas je n'étais pas surpris, ça m'a valu les sarcasmes du président du GIRAM, mais je pense que c'était un droit d'exprimer cette critique, pour permettre à plus de monde possible de poser des questions. Vous aviez très bien placé les règles du jeu hier soir, et c'était une façon de vous rappeler de les appliquer.

3320

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci. Alors votre première question, monsieur Tardif!

3325

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

Alors les deux (2) questions concernent l'île d'Orléans, la situation particulière à l'île d'Orléans!

3330

La première, c'est en partant du fait que si l'île d'Orléans est un lieu historique, un arrondissement historique, ça veut dire qu'il y a eu un inventaire des propriétés patrimoniales, des monuments intéressants, des sites, des reconnaissances, des désignations qui ont de l'intérêt de façon particulière pour le patrimoine.

3335

Alors je voudrais poser aux experts la question: est-ce qu'il y a un inventaire de ces bâtiments, sites, monuments qui vont être touchés par le projet Rabaska, qui vont être concernés ou sur lesquels le projet Rabaska aurait des impacts?

3340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pourrait avoir des impacts. Madame, on vous envoie la question!

3345 **PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:**

Alors oui effectivement, il y a un inventaire des bâtiments patrimoniaux. Il y a aussi des expertises que nous faisons sur le patrimoine architectural et archéologique de l'île, alors oui il y a des inventaires.

3350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Latérière, à votre connaissance, ces inventaires de trésors patrimoniaux qui se trouvent sur l'île, est-ce qu'ils sont susceptibles d'être affectés par le projet advenant sa réalisation éventuellement?

3355

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

Écoutez, vous me demandez si ces inventaires, vous me demandez si les biens patrimoniaux, c'est-à-dire les bâtiments sont susceptibles d'être affectés?

3360

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans un contexte quelconque par l'éventuelle réalisation du projet.

3365 **PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:**

Bien écoutez, nous, je vous ai dit tout à l'heure, je ne répéterai peut-être pas, mais je vous ai dit que nous, notre intervention, elle était au niveau des bâtiments, le bâti en tant que tel, la composante bâti, alors il m'est difficile de vous répondre s'ils vont être affectés, parce qu'on parle beaucoup depuis tantôt de l'enveloppe dite plus paysagère de l'île.

3370

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Kelly, compte tenu de ce qu'on vient de dire, les limites d'inflammation du gaz naturel, ses propriétés physicochimiques, etc., etc., est-ce qu'il pourrait y avoir une situation quelconque où le patrimoine bâti de l'île d'Orléans pourrait être affecté de façon quelconque par les activités de votre entreprise, advenant la réalisation du projet éventuellement?

3375

PAR M. GLENN KELLY:

3380

Non monsieur le Président. J'ai de la difficulté à prévoir comment nous pourrions affecter le patrimoine bâti. Ma réponse serait non.

PAR LE PRÉSIDENT:

3385

D'accord. Monsieur Tardif, votre deuxième question.

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

3390

Par conséquent, est-ce qu'il serait possible d'avoir la liste des monuments, sites ou arrondissements qui sont concernés dans le périmètre qu'on nous a dessiné hier soir et qui indique, voilà la zone qui est concernée sur l'île d'Orléans? Dans cette zone-là, est-ce qu'on peut avoir la liste des bâtiments intéressants?

3395

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Le rayon d'influence possible du projet du côté de l'île d'Orléans, par exemple le profil bruit, visuel, etc., avez-vous fait un inventaire des éléments patrimoniaux qui se trouvent dans cette partie de l'île d'Orléans? Avant que je pose la question à madame Latérière.

3400

PAR M. GLENN KELLY:

Est-ce qu'on parle de la zone ici? Non, nous n'avons pas effectué un inventaire, non.

3405

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Latérière – est-ce que ça vous serait inacceptable de vous fournir toute la liste des lieux patrimoniaux, monsieur Tardif, et non seulement la zone en question, pour l'ensemble de l'île?

3410

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

Non, non, pour la zone concernée. Parce que ce que je comprends, c'est que pour le reste de l'île, ça n'a pas d'impact. Je veux pas faire faire un travail inutilement.

3415

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors madame Latérière.

3420 **PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:**

Bien écoutez, je vous préciserais, tel que je vous l'ai dit tout à l'heure, que l'île en tant que telle au complet est arrondissement historique. Alors l'ensemble des bâtiments font partie de l'arrondissement. Ce n'est pas uniquement une partie de l'île.

3425

Par décret gouvernemental, c'est le périmètre terrestre de l'ensemble de l'île.

PAR LE PRÉSIDENT:

3430

Monsieur Paré.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

3435

Madame Latérière, je pense qu'on comprend pour ce qui concerne l'arrondissement, mais à l'intérieur de l'arrondissement, il y a sans aucun doute des bâtiments qui ont un quelconque statut sous la Loi des biens culturels en tant que bâtiments et avec les protections supplémentaires, par exemple comme des périmètres de protection qui s'y ajoutent.

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

3440

Oui, tout à fait.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

3445

Je pense aux églises, je pense à des manoirs et ainsi de suite.

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

3450

J'inviterais mon collègue qui est responsable du secteur de l'île d'Orléans à répondre, mais tout à fait, on peut vous répondre.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

3455

Merci.

PAR M. JEAN BISSONNETTE:

3460

Jean Bissonnette, directeur de la Capitale nationale pour le ministère de la Culture et des Communications!

Comme madame Latérière le précisait, donc l'ensemble des bâtiments sur toute l'île d'Orléans est sous juridiction de la Loi sur les biens culturels, donc à parts égales, toute

restauration, rénovation, agrandissement, etc., sur tous les bâtiments, toutes les propriétés de l'île sont à parts égales.

3465

Cependant, il y a environ, on estime à six cent quelques bâtiments qu'on considère faisant partie de l'inventaire, donc des maisons, des propriétés qui ont des caractéristiques plus typiques de l'île d'Orléans, on pourrait vérifier si telle est votre demande, monsieur le Président, on pourrait vérifier si effectivement, on peut avoir le périmètre exact, on pourrait vérifier combien de ces six cent quelques bâtiments de l'inventaire sont situés dans le périmètre en question, si vous nous laissez un certain délai pour réaliser ce recensement.

3470

PAR LE PRÉSIDENT:

3475

Absolument, et ça serait très utile. Merci beaucoup.

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

3480

Et ce qui serait utile, si vous permettez, ce serait sur une carte sommaire au moins localiser par un point les bâtiments ou les groupes de bâtiments à l'intérieur de ce périmètre-là.

PAR M. JEAN BISSONNETTE:

3485

Parfait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3490

Monsieur Tardif, dès qu'on a l'information, évidemment ce sera disponible à tout le monde y compris vous, pour être consulté à votre aise.

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

3495

Ma question a été bien comprise, je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Tardif.

PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:

3500

Alors ma deuxième question, c'est un peu l'interprétation de la Loi sur l'arrondissement historique.

3505 Si je comprends bien, je veux que les experts me confirment ça, ça permet de gérer à l'intérieur de l'arrondissement sur ce que l'on fait ou ne fait pas à l'intérieur de l'arrondissement, mais ça ne donne pas le pouvoir de gérer à l'extérieur de l'arrondissement.

3510 Par conséquent, ça ne peut pas autoriser quiconque d'empêcher l'implantation d'un port méthanier sur la rive sud, parce que c'est à l'extérieur de l'arrondissement. Est-ce que je comprends bien la portée de l'arrondissement?

PAR LE PRÉSIDENT:

3515 C'est une bonne question. Madame Latérière, est-ce que votre mandat vous permet de réglementer des activités à l'extérieur du périmètre désigné, si vous avez des bonnes raisons pour croire que ces activités pourraient porter atteinte aux éléments patrimoniaux en question?

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

3520 Non, c'est ce que je vous répondais tout à l'heure.

3525 Bien sûr, s'il y avait un élément du projet Rabaska qui était sur l'île, c'est-à-dire une installation sur l'île, cela pourrait être différent dans le sens que nous devrions étudier au mérite comme toute intervention en vertu des articles 48 et 49 de la Loi sur les biens culturels, si on était sur la portion terrestre de l'île d'Orléans.

Mais la réponse à votre question, c'est non.

PAR LE PRÉSIDENT:

3530 Monsieur Waaub, allez-y.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

3535 Est-ce que dans le cas général du trafic maritime dangereux et des possibilités d'accidents, pas juste du GNL, de n'importe quel trafic maritime, est-ce qu'il y a des choses que vous avez essayé de réglementer ou de prévoir pour protéger le long du chenal, une fois que ça a atteint la terre?

3540 Parce que vous avez dit que c'était pas dans le milieu maritime, ça, c'est bien compris, mais est-ce que des résultats d'accidents ou de crises reliés au trafic maritime pourraient atteindre la terre et qu'est-ce que vous avez prévu à ce sujet-là?

PAR LE PRÉSIDENT:

3545 Toujours à madame Latérière?

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Oui.

3550

PAR M. JEAN BISSONNETTE:

En vertu de la Loi sur les biens culturels, lorsqu'il y a un projet à l'intérieur de l'arrondissement historique, en vertu de la loi, le ministère étudie et accepte ou refuse l'autorisation qui est demandée.

3555

Votre question semble hypothétique. Il y a pas de demande, il y a pas de projet sur le territoire de l'arrondissement, donc on voit pas en vertu de la Loi sur les biens culturels comment on pourrait intervenir, en fonction de votre question.

3560

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Ma question, je vous l'adresse à vous, mais peut-être du même coup au ministère de la Sécurité publique!

3565

Est-ce que dans les lieux qui sont particulièrement précieux, si vous me passez l'expression, au point de vue patrimonial, les plans d'intervention ou les plans de sécurité publique contiennent des mesures particulières pour protéger d'une certaine manière les bâtiments ou les ensembles à caractère historique ou patrimonial?

3570

Je sais pas lequel des deux (2), est-ce que vous avez un commencement de réponse, madame Latérière?

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

3575

Tout à fait. Comme le monsieur de la Sécurité publique l'a mentionné tout à l'heure, il coordonne l'opération mais met à contribution l'ensemble des ministères qui ont des missions reliées à l'événement. Alors à ce titre, nous aurions à contribuer et faire un plan d'intervention pour assurer soit la protection et/ou le cas échéant, les interventions jugées nécessaires pour remédier aux problématiques de restauration d'un bien au niveau de l'île d'Orléans, d'un bâtiment.

3580

Alors nous contribuons nous aussi dans nos champs respectifs au plan de la Sécurité publique, le cas échéant.

3585

PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:

Merci.

3590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup, monsieur Tardif.

3595 **PAR M. JEAN-CLAUDE TARDIF:**

Merci monsieur le Président. Et bonnes audiences.

3600 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

ISABELLE POULIOT

3605

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors j'invite madame Isabelle Pouliot de la Municipalité de Saint-Jean Île-d'Orléans.

3610

Ça, c'est votre résidence et non pas la Municipalité?

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

Oui, c'est la Municipalité.

3615

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous ne représentez pas la Municipalité?

3620

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

Oui, je représente la Municipalité.

PAR LE PRÉSIDENT:

3625

Ah d'accord, entendu, très bien.

Alors on vous écoute, madame Pouliot, allez-y avec votre première question!

3630 **PAR Mme ISABELLE POULIOT:**

La Municipalité avait quatre (4) questions, mais il y en a quelques-unes qui sont répondues. Bien, bonsoir monsieur le Président et messieurs les Commissaires!

3635 Il y en a quelques-unes qui ont été répondues, ça fait qu'en tout cas, il y a peut-être des éléments que je vais demander.

3640 Je vais continuer avec celle qui avait été demandée, vu qu'on est dans le contexte patrimoine de l'île, juste un petit peu, je vais vous donner un petit peu un petit contexte dans lequel ma question s'intègre.

La Municipalité de Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans se situe dans une agglomération historique, je pense qu'on le sait depuis tout à l'heure, où il y a la présence de plusieurs habitations centenaires datant du XVIII^e et XIX^e siècles, surtout dans notre village.

3645 Nous avons également des habitations et le Manoir Mauvide-Genest, une institution classée historique érigée sous le Régime français en Nouvelle-France. Présentement nous exécutons, en 2006, des travaux d'enfouissement de fils avec un investissement de six millions (6 M\$), afin de préserver et améliorer le patrimoine culturel de la municipalité.

3650 Comme vous voyez, la Municipalité a un souci de son patrimoine et de son milieu.

3655 Ma question, ma première question: quel impact, au pluriel ou au singulier, à moyen et à long termes pourrait avoir l'implantation d'un terminal méthanier avec le développement d'une activité industrialo-portuaire que l'initiateur de projet propose, à quatorze kilomètres (14 km) d'une municipalité où le patrimoine est présent dans un environnement agrotouristique?

PAR LE PRÉSIDENT:

3660 Des éléments de cette question ont été répondues, mais je vais demander à monsieur Kelly de répondre s'il vous plaît.

PAR M. GLENN KELLY:

3665 Monsieur le Président, tel que mentionné, la municipalité de Saint-Jean est localisée à quatorze kilomètres (14 km) du site de Rabaska. On a démontré tout à l'heure que même pour les sites à quatre (4 km) ou cinq kilomètres (5 km), les installations terrestres sont moins faciles à voir, elles ne seront pas visibles de Saint-Jean, ni les installations terrestres, ni les installations riveraines.

3670 Ce qui va être perceptible, ce sont les méthaniers qui vont rentrer et sortir une fois par semaine, mais ce sont des beaux navires qui vont s'intégrer, on va revenir sur une thématique,

je crois, maritime, mais qui vont s'intégrer aux deux mille cinq cents (2500) ou les cinq mille (5000) navires qui rentrent et qui sortent vers Québec et de Québec annuellement. Donc l'impact, c'est la présence de soixante (60) navires de plus parmi le trafic existant.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et vous y voyez cet impact par rapport à la vocation et la nature de la municipalité de Saint-Jean comme étant?

PAR M. GLENN KELLY:

Personnellement, je l'évalue de très faible. Je me reporte aussi à des discussions que j'ai eues avec certains citoyens de Saint-Jean qui ont un long historique maritime dans la famille, soit des pilotes, soit d'autres personnes qui demeurent et qui travaillent à Québec et que leurs familles étaient dans l'industrie maritime, et ils m'ont fait le commentaire qu'il y a, je crois, vingt (20), trente (30) ou quarante (40) ans, il y avait six cents (600) maisons sur l'île et depuis les derniers trente (30) ou quarante (40) ans, de 40 à 2000, il y a eu construction de deux mille quatre cents (2400) maisons, notamment sur la rive sud de l'île d'Orléans, et la raison qu'on m'expliquait, c'était pour voir le chenal navigable et voir passer les navires.

Donc je crois que la fonction ou l'activité maritime fait partie de l'historique et du patrimoine de l'île. Oui, c'est soixante (60) navires de plus, mais notre évaluation est que l'impact va être très très faible.

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Pouliot, je vous invite, si vous voulez développer un argument contraire à la réponse qu'on vient d'entendre, ce serait intéressant de le développer et de le partager avec nous à la deuxième partie de l'audience, ce serait très utile.

Alors je vous invite à poser la deuxième question.

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

Et ma deuxième question, mais je vais également expliquer un petit contexte!

La municipalité de Saint-Jean qui est située sur la rive sud de l'île d'Orléans longe le fleuve Saint-Laurent où transitent les bateaux. Tous les navires doivent obligatoirement emprunter la seule voie navigable qu'est le fleuve Saint-Laurent et de facto, de passer devant la municipalité. Selon les données de Transports Canada, on voit que les mouvements augmentent.

3715 Moi, en tout cas, la donnée que j'avais trouvée, qu'on avait trouvée, c'était sept cent mille (700 000) mouvements, puis ça semble aller toujours en augmentant d'année en année.

PAR LE PRÉSIDENT:

3720 C'est pas sept cent mille (700 000) mouvements.

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

3725 Excusez, sept mille (7000)!

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci.

3730 **PAR Mme ISABELLE POULIOT:**

3735 Il est fréquent de remarquer que les navires jettent l'ancre devant certaines résidences de la municipalité. Plusieurs navires attendent plus de vingt-quatre (24) heures avant de poursuivre leur route vers Québec ou d'autres ports. À Saint-Jean, la particularité du fleuve est liée à la présence, on l'a vu ce soir, d'une traverse nord, puis c'est pas mon domaine, en tout cas, le côté maritime, ce qui fait qu'à marée basse, le chenal rétrécit en largeur et en profondeur à certains endroits.

3740 Des citoyens sont inquiets face à la venue hypothétique de méthaniers qui transporteront avec eux des matières dangereuses, puisque notre municipalité n'a pas ce type de mesures d'urgence.

3745 Ma question qui a comme des sous-questions, est-ce que les méthaniers, en tout cas, pourraient sans danger attendre sur le fleuve face à notre municipalité? Si oui, jusqu'à combien de temps peuvent-ils attendre? Quelles en seraient les causes et les conséquences de cette attente?

3750 La rencontre entre un méthanier et un gros navire en face de Saint-Jean rend un incident ou un accident peut-être possible dans un rayon d'un kilomètre (1 km) du village et de ses côtes.

3755 Cette courte distance nous apparaît problématique. Est-elle sécuritaire selon les normes de plus haut standard international, d'autant plus que les pilotes nous disent que le fleuve Saint-Laurent est une eau difficile pour la navigation.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci. Alors monsieur Kelly!

3760 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, je vais aborder les premières séries de questions et je demanderais ensuite à monsieur Rhéaume d'aborder la difficulté de navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

3765

On voit ici projeté à l'écran la traverse du nord et on va pointer la municipalité de Saint-Jean qui est juste au début de la traverse du nord. On voit ici une zone d'attente qui a été définie et qu'on a proposée à Transports Canada si le navire méthanier a besoin d'attendre. C'est pas une zone de mouillage, et je vais vous expliquer l'utilisation de cette zone qui est essentiellement pas prévue d'être utilisée.

3770

La seule raison que le navire, contrairement à d'autres navires qui passent là et qui peuvent attendre, c'est qu'il n'y a pas assez de marée dans la traverse du nord pour eux, ou il y a d'autres navires dans la traverse du nord. Lorsque le méthanier quitte, il a non plus un tirant d'eau de onze point cinq mètres (11,5 m) mais de neuf point cinq mètres (9,5 m). Donc il y a beaucoup d'eau dans la traverse du nord et ça permet au méthanier de quitter quasiment à tout instant.

3775

S'il y a de l'activité forte dans la traverse du nord ou si les conditions météorologiques le permettent pas, le navire va rester à quai et il va quitter le quai lorsque la traverse du nord et la zone en aval est libre de passage. Donc tout ça se planifie facilement.

3780

Donc la zone d'attente que vous voyez là, elle a été identifiée et proposée à TERMPOL et la seule raison qu'elle serait utilisée, c'est si la Garde côtière nous demande de quitter notre quai et de s'éloigner de nos installations pour quelque raison, je sais pas quoi, et d'attendre au large sur le fleuve. Donc on l'a identifiée et on ne prévoit pas l'utiliser, contrairement aux autres navires qui l'utilisent présentement.

3785

Sur la taille de la zone d'attente, elle est située à l'extérieur de la zone de navigation et elle est d'une taille suffisante permettant un passage de trafic sécuritaire à des distances convenables du navire méthanier.

3790

Je pense que j'ai répondu à toutes les questions et je demanderais à monsieur Rhéaume...

3795

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la difficulté de navigation.

PAR M. GLENN KELLY:

3800

De parler de la difficulté de navigation sur le fleuve Saint-Laurent.

PAR LE PRÉSIDENT:

3805

Monsieur Rhéaume, allez-y.

PAR M. LOUIS RHÉAUME:

3810

Monsieur le Président, oui effectivement, le fleuve Saint-Laurent est un fleuve qui est difficile à naviguer. C'est pour cette raison qu'il y a des règles de pilotage obligatoires sur le Saint-Laurent qui sont régies à partir de la Loi sur le pilotage.

3815

Le fleuve Saint-Laurent est divisé en trois (3) districts de pilotage obligatoire bien définis et en ce sens-là, le district dans lequel se situe Québec-Les Escoumins aussi est sous l'obligation d'avoir un (1) ou deux (2) pilotes à bord, dépendamment des navires.

3820

Le pilotage obligatoire signifie que les gens qui embarquent à bord des navires, les pilotes qui embarquent à bord des navires doivent avoir une période de formation, d'abord avoir des critères, avoir des compétences déjà pratiques avant d'être accepté comme élève pilote à la Corporation. Par la suite, ces gens-là font un entraînement de deux (2) ans pour, par la suite, passer des examens de l'Administration de pilotage des Laurentides qui est la société d'État qui gère la Loi sur le pilotage au Canada.

PAR LE PRÉSIDENT:

3825

Merci monsieur Rhéaume.

Alors madame Pouliot!

3830

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

Il y a peut-être juste cette zone d'attente là qu'on voit. Elle se trouve à combien de distance des rives de la municipalité?

3835

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Kelly. Ça va clore votre deuxième question?

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

3840

Puis elle respecte les normes internationales?

PAR M. GLENN KELLY:

3845 Je pourrais la mesurer et revenir avec la réponse définitive, mais selon mon estimé, c'est probablement, le centre de la zone, probablement à huit (800 m) à neuf cents mètres (900 m) et oui, elle respecte les normes internationales.

PAR LE PRÉSIDENT:

3850 Et si vous avez une réponse définitive, vous allez nous la donner?

PAR M. GLENN KELLY:

3855 Je vais la mesurer. Pardon, on me dit que c'est plus que ça, donc je vais la mesurer et revenir avec la réponse.

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

3860 Pardon, j'aimerais pas juste avoir le centre, moi, j'aimerais ça avoir la limite vers les rives.

PAR LE PRÉSIDENT:

3865 C'est ce que j'ai compris qui va être la réponse, et ça va être disponible pour que vous le consultiez à votre aise.

PAR Mme ISABELLE POULIOT:

3870 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3875 Merci.

PATRICK PLANTE

PAR LE PRÉSIDENT:

3880 Monsieur Patrick Plante.

Bonsoir monsieur.

3885 **PAR M. PATRICK PLANTE:**

Bonsoir monsieur le Président. Donc ma première question étant répondue, je vais poser la deuxième et une troisième!

3890 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

3895 **PAR M. PATRICK PLANTE:**

À plusieurs reprises, les initiateurs ont affirmé à la population que le projet rencontrerait les plus beaux standards de sécurité, autant internationaux qu'américains. Cependant, les standards normaux de l'industrie, tel que stipulé par le SICTO propose plutôt des normes qui font référence à des zones d'exclusion autour des méthaniers lors de leur transit, notamment le long de l'île d'Orléans, et non seulement lors de l'accostage ou du transbordement.

3900 Dans ce contexte particulier, j'aimerais savoir si l'instigateur est conscient des abrogations...

3905 **PAR LE PRÉSIDENT:**

L'initiateur du projet, vous voulez dire?

3910 **PAR M. PATRICK PLANTE:**

Oui, oui, c'est bien ça. Pardon, j'étais enflammé!

3915 Est conscient des abrogations aux normes internationales et américaines de sécurité qui sont demandées aux armateurs et aux populations riveraines de la rive sud et de l'île d'Orléans? Et par le fait même, que cette diminution proposée des normes pourrait affecter l'industrie des croisières qui est très profitable à l'Île-d'Orléans et qui est une industrie qui recherche une sécurité optimale pour ses clients passagers.

3920 En fait, ma question, c'est: est-ce que Rabaska, à ce jour, a contacté les croisiéristes afin de discuter justement de ces normes qui seraient peut-être différentes des normes internationales comme proposées par SICTO?

PAR LE PRÉSIDENT:

3925 Merci monsieur Plante. Alors monsieur Kelly, allez-y.

PAR M. GLENN KELLY:

3930 Concernant la norme SICTO, j'aimerais amener un correctif que la norme ne prévoit pas de zone d'exclusion. On parle de "moving safety zone" comme mesure qui peut être proposée, et c'est d'ailleurs ce qui est proposé par Rabaska dans l'étude d'impact et au Comité TERMPOL.

3935 C'est des zones de croisement entre le navire et un autre navire, dépendant de la vitesse de rapprochement entre les deux (2) navires et dépendant du secteur du fleuve. Donc c'est déjà conforme à ce que propose SICTO.

3940 Et d'ailleurs, j'aimerais rappeler que lors des premières présentations du projet à l'été 2004, la norme SICTO avait été mise de l'avant comme la norme que Rabaska devrait respecter. Donc les zones d'exclusion comme telles ont été mal citées.

3945 Il y a une zone, si on peut appeler ça d'exclusion, autour du navire et de l'appontement qui est de cinquante mètres (50 m). C'est aussi dans l'étude d'impact. Et c'est ce qu'on appelle une zone d'exclusion autour du navire pour s'assurer qu'il y a pas de petites embarcations ou autres, surtout pour leur sécurité, et non pas venir frapper le méthanier ou nos installations riveraines.

PAR LE PRÉSIDENT:

3950 Et le "moving safety zone" est de quelle dimension?

PAR M. GLENN KELLY:

3955 Le "moving safety zone", je vais y aller de mémoire, pour les navires s'approchant à une vitesse de moins de vingt-cinq (25) nœuds, c'est un quart ($\frac{1}{4}$) de mille nautique qui est environ quatre cent cinquante-quatre cent soixante mètres (450 m-460 m).

3960 De vingt-cinq (25) à trente-cinq (35) nœuds, c'est un demi-mille ($\frac{1}{2}$) nautique qui est près d'un kilomètre (1 km) ou neuf cent vingt-six mètres (926 m). On le voit ici à l'écran.

Et c'est trois quarts ($\frac{3}{4}$) de mille nautique ou près de un point quatre kilomètre (1,4 km), si la vitesse de rapprochement est supérieure à trente-cinq (35) nœuds, pour les deux (2) navires.

3965 Aussi, on propose une distance, on propose aussi de prendre la traverse du nord à sens unique, ce qui est conforme aussi aux propositions de SICTO et aux propositions de TERMPOL, donc de la prendre à sens unique et avoir une distance minimale entre le navire qui est devant nous de deux (2) milles nautiques ou de trois point sept kilomètres (3,7 km), et le navire derrière nous, de cinq (5) milles nautiques ou de neuf point trois kilomètres (9,3 km).

3970 À titre d'exemple, nous avons effectué encore une fois des simulations pour voir le navire pourrait arrêter en dedans de quelle distance s'il y a une avarie ou un problème sur le navire qui le précède. Et on peut arrêter le navire avec le remorqueur d'escorte à deux kilomètres (2 km), donc à un (1) mille nautique environ.

3975 Donc la norme SICTO se traduit par les propositions que vous voyez ici qui sont incluses dans l'étude d'impact et qui sont proposées au Comité TERMPOL mené par Transports Canada.

3980 Concernant l'industrie des croisières, je vous rappelle qu'il y a sur le fleuve d'autres matières dangereuses qui transitent et en 2006, le total était d'environ trente pour cent (30 %) des navires étaient de matières dangereuses, donc en 2006, pour l'année en cours, mille cinq cents (1500) navires sur quatre mille neuf cents (4900).

3985 Ce n'est pas une situation anormale, ça se retrouve ailleurs dans le monde, et on retrouve des terminaux méthaniers près des terminaux de croisière ailleurs dans le monde et donc, il y a aucun problème que les croisières, ou un navire de croisière rencontre un méthanier.

3990 C'est la même chose que s'il rencontrait un pétrolier ou un chimiquier ou un vraquier. Donc il y a aura pas d'impact, Rabaska n'aura pas d'impact sur l'industrie des croisières.

À savoir si on a contacté les différentes compagnies de croisières, non; mais bien oui, on a contacté une compagnie de croisières locale, c'est-à-dire le groupe Hamel qui n'a aucun problème avec notre présence.

3995 Je vous rappelle que la Société de développement économique du fleuve Saint-Laurent supporte pleinement le projet, le Port de Québec et les différents acteurs maritimes. Et leur évaluation, c'est qu'on n'aura pas d'impact sur l'industrie des croisières. Au contraire, je pense pas qu'ils nous supporteraient si on avait un tel impact.

4000 Donc je crois que j'ai fait le tour des différentes questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

4005 D'accord. Merci beaucoup monsieur Kelly.

Alors monsieur Plante, avec votre deuxième ou troisième question c'est-à-dire!

PAR M. PATRICK PLANTE:

4010 Merci. Est-ce que ça serait possible d'avoir la carte contexte d'implantation du projet, l'acétate où on voyait l'île d'Orléans "googleisée" s'il vous plaît?

PAR LE PRÉSIDENT:

4015 La diapo "googleisée" s'il vous plaît de l'île d'Orléans!

PAR M. PATRICK PLANTE:

4020 Merci. Je voudrais seulement faire du pouce sur la question pertinente de monsieur Jean-Claude Tardif où on parlait d'avoir, dans le périmètre du terminal, les édifices patrimoniaux qui pouvaient y être recensés. Nous, à Saint-Jean, on n'est pas seulement – le terminal nous préoccupe, je dirais, parce que je viens de Saint-Jean, mais ce qui me préoccupe aussi, c'est le navire, et le navire est en mouvement.

4025 Alors considérant que le navire, même si c'est peu probable, a quand même une zone de danger, j'aimerais ça aussi que tous les édifices, les bâtisses qui sont le long de cette zone de danger soient aussi répertoriées, parce que le bateau, advenant un accident peu probable, ne serait pas nécessairement un accident devant le quai, mais peut-être ailleurs le long de l'île d'Orléans.

4030

PAR LE PRÉSIDENT:

4035 Est-ce qu'on pourrait rajouter ça à la commande qu'on vous a envoyée, madame Latérière, et votre collègue, pour tenir compte également des éléments patrimoniaux à la municipalité de Saint-Jean?

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

4040 Oui. Comme je vous ai dit tout à l'heure, c'est l'ensemble des bâtiments qui sont répertoriés pour l'île d'Orléans.

PAR LE PRÉSIDENT:

4045 Merci beaucoup.

PAR M. GLENN KELLY:

Si vous me permettez, monsieur le Président!

4050 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR M. GLENN KELLY:

4055

La zone de danger, le méthanier n'a pas une zone de danger qui se promène avec le méthanier. Les distances de séparation qu'on vous a proposées sont tout à fait conformes à la pratique normale, et le Règlement sur l'abordage des navires.

4060

Donc c'est pas à cause que c'est un méthanier. Si on a deux (2) autres navires de taille forte, on va quand même respecter certaines distances de séparation pour les autres navires aussi. Donc c'est une gestion de trafic tout à fait normale.

PAR LE PRÉSIDENT:

4065

C'est compris.

Monsieur Waaub, allez-y.

4070

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

4075

Dans cette perspective-là justement, vous avez dit que le méthanier n'est pas tout seul sur l'eau et qu'il y avait d'autres bateaux qui transportaient des substances toxiques ou dangereuses. À votre connaissance, est-ce qu'il y a, en cas d'accident, quelqu'un à ne pas rencontrer?

4080

C'est-à-dire est-ce qu'il y a un type de produit qui fait vraiment pas bon ménage avec le gaz naturel liquéfié en cas d'accident, dans le type de trafic qui circule et qui pourrait dans ce cas-là inquiéter les gens, tel que proposé?

4085

PAR M. GLENN KELLY:

4085

Nous avons le recueil total des navires classés marchandises dangereuses. En ce qui concerne le détail, c'est difficile à obtenir.

4090

Je sais qu'en parcourant le document de Stratégie Saint-Laurent qui date d'une couple d'années, on parlait de matières radioactives, de matières chimiques comme le phénol, toxique et corrosif et d'autres hydrocarbures, tels l'essence, le kérosène et des explosifs, je dirais qu'on ne fait pas de différence entre types de navires; on s'assure que nos règles de navigation excluent la possibilité d'avoir une collision à quatre-vingt-dix degrés (90°) avec un autre navire.

4090

Donc je dirais pas qu'il y a une matière dangereuse autre qui est plus dangereuse qu'une autre, on gère ça pour ne pas avoir de collision avec un autre navire.

4095 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Ma question, c'était pas de savoir si vous gérez pour pas avoir des collisions, c'était: quelle matière ne doit pas être en même temps avec le gaz naturel liquéfié et qui se promène sur le fleuve?

4100

PAR LE PRÉSIDENT:

En même temps, c'est-à-dire en contact physique?

4105

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

En contact physique éventuel lors d'un accident, s'il a lieu, même s'il est improbable et même si vous le gérez pour qu'il n'arrive pas!

4110

PAR M. GLENN KELLY:

Si la question est en termes de réactivité avec un autre produit, on voit pas de matière qui serait incompatible avec le gaz naturel ou avec le GNL. Donc on peut prendre la question sous réflexion, mais je vois pas, de ma connaissance ou de nos connaissances, les autres matières dangereuses. Je pourrais pas dire que présentement, il y en a une (1) ou deux (2) ou trois (3) qu'on ne voudrait pas rencontrer ou être avec le GNL.

4115

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être pour compléter la question! Les propriétés physicochimiques du gaz naturel étant un hydrocarbure, etc., etc., déterminent sa réactivité, et l'information aurait pu être connue que ce n'est pas très haut, mais il y a des matières concurrentes par exemple, des matières oxydantes qui pourraient créer un contexte très différent dans la mesure où le potentiel oxydant est là.

4125

Est-ce qu'il y a possibilité de contact avec des matières comme ça qui circulent sur le fleuve, comme cargos?

PAR M. GLENN KELLY:

4130

Monsieur le Président, il faudrait obtenir une liste exhaustive de ce qui se transporte sur le fleuve, mais on va tâcher de tenter d'identifier pour vous...

PAR LE PRÉSIDENT:

4135

En fait, la question, ce serait simplement, si une propagation du gaz naturel arrive, pour une raison quelconque dans un contexte où il y a des substances à fort potentiel oxydant?

PAR M. GLENN KELLY:

4140 L'oxygène liquide ou du peroxyde? J'ai pas de connaissances de transport...

PAR LE PRÉSIDENT:

4145 Je comprends.

PAR M. GLENN KELLY:

4150 ... d'oxygène liquide, et ça soulèverait aussi que les deux (2) navires auraient des brèches dans leur cargaison. Mais nous allons revoir la liste qu'on a et vous revenir si on voit quelque chose.

PAR LE PRÉSIDENT:

4155 D'accord. On recevra les qualifications que vous allez accorder à une telle situation également, c'est clair.

4160 Dans la rencontre que nous avons eue avec vous, la rencontre préparatoire, je me rappelle qu'on vous a demandé, je vous ai demandé si c'est possible de préparer une liste d'accidents, historique, un historique d'accidents dans ce secteur, et je vous ai demandé, de préférence à partir du registre des assureurs d'activités maritimes.

4165 Alors je me demande si vous avez eu le temps de préparer une telle liste? Pas nécessairement pour qu'on la présente aujourd'hui, on a une séance prévue pour la sécurité maritime.

4170 Merci beaucoup monsieur Plante.

YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON

4170

PAR LE PRÉSIDENT:

4175 J'invite, en attendant la réaction de monsieur Kelly, j'invite madame Yvonne Tschirky-Melançon s'il vous plaît.

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Monsieur le Président!

4180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir madame Tschirky-Melançon. Vous allez attendre juste un instant, parce qu'on attend une réponse de la part de monsieur Kelly.

4185 **PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:**

Je vous en prie.

4190 **PAR M. GLENN KELLY:**

Je n'étais pas certain si j'avais une question, donc on a une liste d'accidents pour le secteur aussi inclus dans l'étude d'impact, et la liste d'accidents de tous les méthaniers, accidents ou incidents dans le monde à partir de la base de données Lloyd's Register Fairplay qui est une base de compagnie d'assurances, la base sur laquelle on s'est fié pour le fleuve, 4195 c'est le Bureau de sécurité des transports, le BST, et donc on pourrait vous déposer cette liste aussi.

Mais la liste de 1994 à ce jour est déjà incluse dans l'étude maritime de l'étude d'impact. On a retourné plus loin et on va déposer auprès de la Commission.

4200

Est-ce qu'il y a un secteur du fleuve, à partir du détroit de Cabot jusqu'à notre jetée, c'est la liste qu'on déposerait?

4205 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Et on reviendra pour la séance de sécurité maritime peut-être pour présenter l'information.

Alors je vous en prie, madame, allez-y.

4210

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Monsieur le Président, messieurs les Commissaires, mesdames, messieurs! Monsieur le Président, j'habite Sainte-Pétronille depuis trente et un (31) ans au bord du fleuve et de chez moi, j'embrasse toute la ville de Québec. Je considère que la ville de Québec est concernée 4215 par le projet Rabaska, tout comme l'est l'île d'Orléans. Pourtant, il n'y a aucune référence à la ville de Québec faisant partie du patrimoine mondial dans ce projet.

Question pour le promoteur initiateur: pourquoi?

4220

PAR LE PRÉSIDENT:

4225 Avant de passer la question à monsieur Kelly, je sais pas si vous avez été ici hier avec nous quand j'ai informé le public de ça. La Commission a invité la Ville de Québec de désigner un représentant, ils nous ont écrit qu'ils n'ont pas de position à l'égard du projet et la Ville a décliné l'invitation d'envoyer un représentant pour écouter le point de vue de la Ville de Québec.

Alors je veux juste m'assurer que vous avez cette information également.

4230 **PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:**

J'ai eu cette information, et je persiste, parce que ma deuxième question vous éclairera à ce sujet!

4235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Entendu. Monsieur Kelly.

PAR M. GLENN KELLY:

4240

Je crois que la question, si je me rappelle, c'est pourquoi on n'a pas considéré que la ville de Québec soit un patrimoine mondial dans notre étude d'impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

4245

Et que son statut n'est pas évoqué du tout dans l'étude d'impact.

PAR M. GLENN KELLY:

4250

Essentiellement dû au fait que la présence du projet Rabaska n'aura pas d'impact, n'est pas visible de la vieille ville de Québec qui a le statut de patrimoine mondial de l'UNESCO.

PAR LE PRÉSIDENT:

4255

La réponse donc, c'est que l'initiateur du projet, selon leur analyse, estime que le projet ne représentera, selon eux, aucun impact qui pourrait porter atteinte au statut de Québec.

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

4260

Une réponse qui ne me satisfait pas du tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça, je le comprends très bien, madame.

4265

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Je vais inviter monsieur Kelly à venir chez moi demain et je lui dirai de faire simplement ça et là, il aura la quincaillerie du futur port méthanier et là, il aura le patrimoine mondial de Québec!

4270

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors l'invitation est lancée à monsieur Kelly!

4275

Cela dit, ce serait intéressant de vous écouter si vous avez effectivement une évaluation contraire à ça, la Commission serait très intéressée de comprendre votre préoccupation, en quoi le projet pourrait effectivement porter atteinte à ce statut tant prisé de Québec.

4280

Alors j'écoute votre deuxième question.

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Monsieur le Président, à toute ville qui, comme Québec, fait partie du patrimoine mondial, l'UNESCO demande que l'État sensibilise le public à la préservation du patrimoine.

4285

Question: que font le Canada et la Ville de Québec pour protéger le patrimoine, ce patrimoine donc mondial, face au projet Rabaska?

4290

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors la question, on va l'envoyer plutôt à l'autre table, parce que ce sont les représentants gouvernementaux.

4295

Madame Déziel est réputée porte-parole du gouvernement fédéral, et je vais envoyer la question à madame Latérière par la suite!

La question est: que font les deux (2) gouvernements en matière de sensibilisation du public concernant le statut patrimonial de Québec à l'égard du projet?

4300

PAR Mme ANNIE DÉZIEL:

4305 Oui en fait, j'inviterais peut-être la Commission à envoyer la question à Parcs Canada qui se trouve à être le répondant pour le gouvernement du Canada au niveau du statut de la ville de Québec comme arrondissement patrimonial.

PAR LE PRÉSIDENT:

4310 En effet, les endroits au Canada qui sont désignés lieu d'héritage important ou patrimonial par l'UNESCO relèvent de la compétence de Parcs Canada. On va s'assurer que la question leur sera envoyée, et la réponse vous sera accessible, madame Tschirky-Melançon.

4315 Je pose la question maintenant côté Québec, est-ce que, monsieur Michon ou madame Latérière, avez-vous un destinataire compétent pour ce genre de question côté gouvernement du Québec?

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

4320 Bien écoutez, j'ai compris que madame posait la question: que fait le Canada et la Ville de Québec, alors...

PAR LE PRÉSIDENT:

4325 Et la Ville de Québec justement, oui.

PAR Mme HÉLÈNE LATÉRIÈRE:

4330 Bien, je peux peut-être, même si je comprends qu'on est aussi interpellé, alors je peux peut-être répondre au niveau du ministère de la Culture et des Communications et non pas au nom du gouvernement du Québec, vous comprendrez!

4335 Alors effectivement, le ministère de la Culture et des Communications a une entente de partenariat par laquelle il gère, avec la Ville de Québec, l'ensemble des arrondissements qui sont situés sur son territoire.

4340 Et à ce titre, il y a plusieurs activités de protection et de mise en valeur, et aussi un certain nombre d'outils de communication et de sensibilisation au regard des différents arrondissements et notamment au regard du site du patrimoine mondial que représente celui du Vieux-Québec.

C'est ce que je peux vous répondre pour l'instant. Je ne sais – parce que votre question est quand même assez large, alors oui, il y a beaucoup d'interventions qui sont faites, mais le

ministère de la Culture et des Communications n'agit pas seul bien sûr, il agit avec les partenaires. Alors je ne peux pas répondre pour la Ville de Québec à cet égard-là.

4345

PAR LE PRÉSIDENT:

On va envoyer votre question, madame, à la Ville de Québec, nonobstant le fait qu'ils nous ont répondu avec un désintéressement remarquable.

4350

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Je vous remercie, monsieur le Président.

4355

Juste un petit détail! Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir le dépôt de la lettre de la Ville de Québec?

PAR LE PRÉSIDENT:

4360

J'ai pas compris, madame.

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir le dépôt de la lettre de la Ville de Québec?

4365

PAR LE PRÉSIDENT:

Absolument. Toute la correspondance que la Commission envoie en votre nom sont des documents publics et sont postés et accessibles, et les réponses également.

4370

PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:

Sur Internet?

4375

PAR LE PRÉSIDENT:

Absolument. Et dans les centres de consultation.

Monsieur Waaub a une question.

4380

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

En fait, ça revient, je pense que la question de madame revient à établir la question du paysage identitaire dont on parlait tout à l'heure, dans un aspect un peu plus concret.

4385

4390 En fait, si on regarde l'unité de paysage que constitue justement l'ensemble Québec-île d'Orléans et Rabaska, c'est une unité, et il y a une question, on sent une préoccupation que c'est pas uniquement la question de voir le site de la ville de Québec, mais c'est de voir le site de Rabaska à partir de la ville de Québec, mais c'est que le site de la ville de Québec est vu en même temps que celui de Rabaska, dans la même unité de paysage identitaire.

Et ça, c'est une question de savoir comment on peut intégrer, minimiser ou traiter cette question-là dans une étude d'impact.

4395 **PAR Mme YVONNE TSCHIRKY-MELANÇON:**

Je vous remercie infiniment, monsieur Waaub.

4400 Merci monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie madame, merci beaucoup.

4405 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Est-ce qu'on pourrait répondre à la question, monsieur Kelly et ses représentants? Puisque c'est le traitement qui est fait dans l'étude d'impact.

4410 **PAR M. GLENN KELLY:**

On amène un visuel!

4415 Donc votre question était l'unité de paysage où ce qu'on peut voir les installations de Rabaska et aussi la ville de Québec, tout en regardant aussi l'arrondissement historique de l'UNESCO...

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

4420 Où il y a des milliers de personnes qui vont à cet endroit-là à partir des visiteurs de Québec qui traversent le pont, qui vont à l'île d'Orléans et qui voient ça. Donc on peut considérer que ça fait partie d'un paysage identitaire global.

PAR M. GLENN KELLY:

4425 Définitivement. Je vous soulignais aussi ce qui fait partie aussi du paysage existant, notamment si on regarde à la pointe, le numéro 10 qui est le site de la MIL Davie, qu'on parle

aussi de patrimoine industriel à Lévis, c'est pas les mots que j'ai utilisés, et qu'on va remettre en opération, donc c'est à la pointe. On voit le numéro 10.

4430

Et aussi les installations du port de Québec qui sont 1, 2 et 4, et les installations d'Ultramar, la jetée qui sort dans le fleuve, le point numéro 9.

4435

Donc je dirais que les installations de Rabaska, vu leur distance et vu, je dirais, le travail qui a été fait pour les intégrer, pour minimiser l'impact visuel, vont avoir beaucoup moins d'impact sur l'unité de paysage que ce qu'il y a déjà là comme installations industrielles bâties et présentes depuis longtemps.

4440

Nous avons, je crois, des photos du port de Québec et de la Davie, et la comparaison ou l'intégration comparativement à Rabaska n'est pas la même du tout.

4445

De voir le site de Québec en voyant Québec en même temps, je pense pas qu'on pourrait voir nos installations terrestres et difficilement dénoter les installations maritimes toutes dans la même unité de paysage permettant de voir soit Québec ou voir de Québec.

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Évidemment, il faut un peu tourner la tête, c'est sûr.

4450

Diriez-vous qu'il n'y a pas d'effet cumulatif sur cette unité de paysage relié à la présence des infrastructures et comment évalueriez-vous cet effet potentiel cumulatif?

PAR M. GLENN KELLY:

4455

Il y a un effet cumulatif, on peut voir ici, vu de la côte de Beaupré, on voit les installations du port de Québec et en premier plan IMTT, en deuxième plan les silos de Bunge derrière l'arrondissement historique de l'UNESCO et en arrière-plan, les installations d'Ultramar.

4460

Oui, il y a, on peut voir ici un effet cumulatif, mais je tenterais ou je vous dirais que si on prenait la photo de l'autre côté, où l'arrondissement historique, ensuite les installations du port, les installations de Rabaska seraient peu ou pas visibles, encore une fois compte tenu de la distance et de l'atténuation des réservoirs et de notre localisation.

4465

Donc l'effet cumulatif de Rabaska serait très très limité.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Monsieur Kelly, merci.

4470

JOSEPH MELANÇON

PAR LE PRÉSIDENT:

4475 J'invite monsieur Joseph Melançon à prendre la parole.

PAR M. PIERRE MICHON:

4480 Monsieur le Président, sans prétendre connaître toute l'information, le ministère de l'Environnement est aussi responsable de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel. Cette loi comporte entre autres une définition du paysage humanisé.

4485 Je vais tenter d'avoir un peu plus d'information. Je crois que c'est peut-être en lien aussi avec la cartographie qu'on parlait tout à l'heure du paysage.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup monsieur Michon, ce serait utile, merci.

4490 Monsieur Melançon, bonsoir, on vous écoute.

PAR M. JOSEPH MELANÇON:

4495 Bonsoir monsieur le Président. J'aurais deux (2) brèves questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

4500 **PAR M. JOSEPH MELANÇON:**

Et je vous dis tout de suite que toutes deux (2) sont de l'ordre du probable.

4505 La première question est plutôt épidermique, mais la deuxième sera textuelle.

La première question! L'étude d'impact spécifie que la qualité de vie des riverains dont nous sommes, nous, de l'île d'Orléans, la qualité de vie des riverains pourrait être touchée à des degrés divers.

4510 Question pour le promoteur! De quelle façon serons-nous touchés et de quel degré d'attouchement est-il question? Sera-t-il de l'ordre de l'effleurement, de la caresse, de la chatouille ou du coup de poing?

PAR LE PRÉSIDENT:

4515

Le spectre sensoriel étant évoqué, monsieur Kelly, allez-y.

PAR M. GLENN KELLY:

4520

Je vais exclure le coup de poing! Je ne parlerai pas de caresse, et je vais surtout m'aligner sur la chatouille, mais je vais demander un moment de réflexion avec monsieur Comtois!

PAR LE PRÉSIDENT:

4525

D'accord.

PAR M. YVES COMTOIS:

4530

Si on doit utiliser le même vocabulaire, c'est qu'il y a toujours une question bien sûr de sensibilité entre la personne qui porte l'acte et la personne qui le reçoit!

4535

Mais ici, j'aimerais rappeler qu'au niveau de la qualité de vie dans l'étude d'impact, on a considéré essentiellement des points comme la quiétude, le paysage dont on a parlé tout à l'heure, la qualité de l'air et la question de perception du risque qui est, bien sûr, variable selon les individus.

4540

Pour ce qui est de l'île d'Orléans, j'ai montré tout à l'heure qu'est-ce qu'il y avait comme impact visuel ou des représentations de l'impact visuel qu'on aurait. Donc j'aimerais juste rappeler que c'est quand même des impacts visuels qui ont lieu à une certaine distance.

4545

Donc oui, c'est vrai, les installations sont perceptibles à certains points de l'île; maintenant, la sensibilité par rapport à ce qu'on verra est plus ou moins variable selon les individus, selon ce qu'ils font, selon leur sensibilité par rapport à ça.

4550

Au niveau de la quiétude, bien sûr en construction, on l'a vu aussi tout à l'heure, il y aura des activités qui vont être perceptibles ou qui pourront être entendues à partir de l'île, surtout lors de la construction de la jetée.

Pour ce qui est de la dispersion atmosphérique, tant en construction qu'en exploitation, l'île d'Orléans, ça va être imperceptible, ce qu'il y aura comme travail.

4555

Et enfin, il reste la question perception du risque par les résidents. Je pense qu'on en a parlé abondamment ce soir, donc ça fait un peu le tour de ce qu'on considère comme étant des arguments de la qualité de vie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Waaub.

4560

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

En fait, c'est une question éventuellement pour Santé Canada qui est peut-être pas présent ici, mais il me semble que Santé Canada a une définition bien précise de la qualité de vie dans les études d'impact qui incluent éventuellement une dimension psychosociale.

4565

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors, la question est?

4570

PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:

Donc de savoir si les dimensions abordées couvrent effectivement la définition de Santé Canada de la qualité de vie dans les études d'impact.

4575

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc on cherche la définition de Santé Canada! Alors le destinataire de la demande, madame Déziel qui choisit toujours de s'asseoir très loin!

4580

Est-ce qu'il serait possible de déposer la définition de qualité de vie sanctionnée, préconisée par Santé Canada? Merci. Alors madame Déziel a dit oui.

Alors monsieur Melançon, voilà. Alors je vous invite, si vous avez, côté tactilité à part, si vous avez une appréciation différente du portrait dressé par l'initiateur du projet concernant ces impacts, ce serait très utile d'entendre votre évaluation de ça, de votre point de vue éventuellement dans un mémoire ou dans une prestation pour la deuxième partie de l'audience, évidemment la Commission en tiendra compte.

4585

Votre deuxième question maintenant.

4590

PAR M. JOSEPH MELANÇON:

J'y manquerai pas. Plutôt textuelle, donc plus aride, monsieur le Président.

4595

Dans le tome 3, volume 1, section 6.3.6, vous prenez note, le promoteur soutient que la zone d'implantation est relativement peu fréquentée par les bateaux de plaisance.

4600 Pourtant, dans la région qui englobe cette zone, il y a sept (7) marinas et deux (2)
écoles de voile avec plus de six cents (600) bateaux à voile et à moteur. Et ces chiffres sont
ceux du promoteur lui-même au point 2.4.6.1 du même volume.

4605 Question pour le promoteur! D'où tient-il ces renseignements sur la fréquentation dans
le secteur des bateaux de plaisance?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Kelly, comment vous avez qualifié la fréquentation des lieux?

4610 **PAR M. GLENN KELLY:**

Je vais demander à monsieur Comtois de répondre.

PAR M. YVES COMTOIS:

4615 Oui, on va montrer à l'écran la figure qui illustre le propos. En fait, les informations nous
ont été fournies par la Garde côtière qui faisait essentiellement référence aux principales zones
de concentration d'activités de navigation de plaisance dans la zone immédiate d'implantation
de la jetée.

4620 Alors les trois (3) zones les plus fréquentées sont naturellement la baie de Beauport, le
secteur immédiatement en amont du Vieux-Québec et le secteur en face de Saint-Jean, de la
marina de Saint-Jean qui étaient les secteurs les plus fréquentés.

4625 Donc c'est pour ça qu'on emploie le terme dans l'étude d'impact de relativement moins
fréquentés que les secteurs de concentration. Donc on arrive bientôt à la figure.

Je m'excuse, j'ai dit la marina de Saint-Jean, c'est Saint-Laurent.

4630 Voilà! Alors on a ici les trois (3) secteurs qui sont illustrés et donc les secteurs, bien sûr
la navigation de plaisance peut se faire dans tout le domaine navigable du secteur, mais il y a
beaucoup de concentration de navigation ici par les belles journées de fréquentation, ici près du
secteur des marinas et près de Saint-Laurent.

4635 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, si vous permettez!

PAR LE PRÉSIDENT:

4640 Oui, allez-y.

PAR M. GLENN KELLY:

4645 Il y a la question de la concentration des activités de plaisance. Je rappelle encore que c'est soixante (60) navires de plus, mais nous avons un vidéo démontrant ou montrant un navire, un méthanier qui arrive à quai avec d'autres navires "commerciaux" et des embarcations de plaisance, et ça donnerait une indication. C'est un vidéo qui dure quatre (4) à cinq (5) minutes.

4650 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va le prendre, allez-y.

PAR M. LOUIS RHÉAUME:

4655 Alors voici! Alors vous avez ici à droite en haut un méthanier qui est avec quatre (4) remorqueurs en préparation de la manoeuvre. Vous aviez des flèches sur tribord tout à l'heure qui indiquaient la présence de plaisanciers.

4660 Vous avez à votre gauche un bateau passager qui est en montant et entre le bateau passager ainsi que le méthanier, vous avez un méga yacht qui est en descendant.

4665 Alors ces navires procèdent évidemment vers Québec. Dans la situation que vous pouvez voir actuellement, le pilote qui est sur le méthanier a fait des arrangements en principe et sûrement avec le bateau passager pour ralentir, pour ne pas nuire au passage du bateau passager qui, lui, par la suite se dirige vers Québec, et il va y avoir une distance entre les deux (2) de point trois (0,3) mille nautique.

4670 Voici le bateau passager, le méga yacht! Alors vous avez ici justement le bateau passager qui va passer à une distance qui est sécuritaire, plus que point vingt-cinq (0,25) mille du méthanier, faire sa route. Pendant ce temps-là, le méthanier est à vitesse très réduite bien sûr avec les remorqueurs en préparation de la manoeuvre pour tourner pour se rendre à quai.

4675 Dans cette situation-là, le courant est de flot, c'est-à-dire que la marée monte, ça va. Le méthanier va passer à environ point vingt-cinq (0,25) mille des piliers nord de Saint-Laurent. On voit ici le bateau passager qui transite en face du terminal, un bateau de Carnival Cruise Lines pour ceux qui connaissent le sigle!

4680 Il est sûr que les vitesses de dépassement se font à vitesse réduite.

PAR LE PRÉSIDENT:

On risque pas de recevoir des plaintes de Holland America?

4685 **PAR M. LOUIS RHÉAUME:**

Ah, peut-être. Peut-être qu'il y a un bateau qui suit en arrière aussi de Holland America, monsieur!

4690 Alors voilà la vue en plus grande partie. Le bateau est passé sous les câbles, le navire passager est maintenant libre et le méthanier va commencer sa manœuvre pour tourner, pour se rendre en direction du quai.

4695 Alors avec l'aide des remorqueurs, de sa machine, de son propulseur d'étrave, va se mettre en position pour aller vers le quai. C'est une manœuvre qui prend environ dix (10) minutes, pas plus que dix (10) minutes. On fait un changement de route, finalement, d'à peu près cent soixante-cent soixante-cinq degrés (160°-165°), c'est-à-dire un changement, un taux de giration d'environ quinze degrés (15°) à la minute.

4700 Alors vous voyez là, le méthanier tourne, le remorqueur d'avant qui tire, le bateau passager bien sûr qui est libre, de la manière que ça se présente, ça paraît peut-être pas tellement, mais effectivement, la manœuvre est engagée quand tout était libre.

4705 Vous avez ici l'angle de bord du gouvernail, vous avez ici le taux de giration ainsi que le vent.

4710 Alors le méthanier a complété pratiquement sa manœuvre de tournage, s'en va se placer dans une direction pratiquement parallèle avec le quai, c'est-à-dire en direction est. Il travaille bien sûr avec les remorqueurs qui sont des remorqueurs de type possiblement tracteur qui ont une puissance assez élevée pour permettre de mettre à quai ce bateau-là.

Tout au long de la manœuvre, à l'occasion, les remorqueurs, leur position peut être modifiée.

4715 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, j'aimerais souligner que c'est un extrait du simulateur des pilotes du Bas-Saint-Laurent et que la manœuvre s'est passée, sauf pour la dernière partie, à cinq (5) fois la vitesse. Donc c'est pour ça qu'on voyait le bateau de croisière qui avançait assez vite.

4720

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Ça sera déposé évidemment et ça sera accessible aussi avec le reste de la documentation de la Commission.

4725

Merci beaucoup monsieur Melançon.

PAR M. JOSEPH MELANÇON:

4730 C'est moi qui vous remercie, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4735 Je vous en prie.

JEAN-CLAUDE GOSSELIN

4740 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va continuer jusqu'à onze heures trente (11 h 30) pour permettre de dormir et on reprendra demain après-midi.

4745 Alors pour le temps qui nous reste, vingt-cinq minutes, j'invite monsieur Jean-Claude Gosselin s'il vous plaît!

PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:

4750 Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4755 Bonsoir monsieur Gosselin.

PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:

Ainsi que les commissaires.

4760 J'avais remarqué qu'il y a beaucoup de questions, monsieur le Président, qu'il y avait pas toujours de réponses. Ça veut dire, ça, que c'est un sujet complexe et qui peut-être, on pourrait se poser la question, que c'est peut-être pas le meilleur site. En tout cas, vous allez voir dans les jours qui viennent. C'est un commentaire avant de poser mes deux (2) questions, parce que vous savez, les questions plus ou moins de réponse puis avec beaucoup – en tout cas, j'arrive à ma question!

4765 Est-ce que le promoteur est conscient qu'il va créer un autre précédent? Je vais l'expliquer tantôt.

4770 Le premier précédent a été créé par les pylônes d'Hydro. Je reviendrai sur ma deuxième question. Le précédent qui est créé, un autre précédent, la question que je pose, est-ce qu'il est conscient de ça?

4775 Parce que vous savez, l'île d'Orléans, il faut qu'elle reste un arrondissement protégé, il faut que ce paysage grandiose qui est fréquenté par des touristes, c'est très important que l'intégrité soit conservée. Il faut assurer l'intégrité de tous ces lieux si enchanteurs.

4780 Si on laisse faire Rabaska, puis c'est pour ça que je pose ma question, ce sera demain ouvrir toute grande la porte à un autre projet qui justifiera sa demande par le précédent créé et ainsi de suite. Il faut sauvegarder ce paysage si grandiose aux portes de Québec et inspirant tant de grandeur, d'histoire, de poésie et de tranquillité.

4785 Alors voilà, c'est ma question, la première question. Alors le promoteur est-il conscient, c'est très important, parce que là, on s'en va dans un autre précédent!

PAR LE PRÉSIDENT:

4790 On a compris la question. Et je crois que monsieur Kelly, selon son analyse, il vient de dire, il estime que le projet, selon l'analyse de l'initiateur de projet, n'aura pas d'impact perceptible sur le milieu ni sur le statut de Québec.

4795 Mais je vais reprendre la question. Monsieur Kelly, allez-y! Êtes-vous conscient que vous êtes en train de créer un précédent, un autre? Hydro-Québec étant le premier auteur du premier précédent.

PAR M. GLENN KELLY:

4800 Je dirais que de comparer les tours d'Hydro-Québec avec Rabaska, c'est peut-être pas comparable en termes d'impact visuel, surtout à l'île d'Orléans.

4805 Est-ce qu'on est en train de créer un précédent! On est en train de s'implanter dans une zone prévue à ces fins depuis plus de vingt (20) ans, zone prévue au développement portuaire et industriel.

4810 Donc je ne crois pas qu'on crée de précédent. On utilise un territoire qui avait été identifié à ces fins. On développe un projet en tentant de minimiser ou d'atténuer davantage les impacts pour l'île, et je crois qu'on a démontré que les impacts visuels sont à certains points majeurs, à d'autres points mineurs, mais quand même d'impact limité.

4815 Donc je ne crois pas qu'on crée un précédent, surtout pas un précédent comme les tours d'Hydro-Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

4815 Monsieur Gosselin, je vous invite évidemment d'informer la Commission de votre analyse contraire. Ce serait très utile.

Je vous invite à poser la deuxième question.

4820 **PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:**

Oui. Alors deuxième question. Moi, j'ai l'occasion souvent de faire le tour de l'île d'Orléans et à chaque fois, que je vois les pylônes, je trouve que c'est un immense irritant. Et voilà que ces pylônes passent au fleuve Saint-Laurent, puis vous savez que les bateaux, les méthaniers sont aussi gros que n'importe quel bateau de croisière, puis j'ai su que l'espace de
4825 clairance pourrait être à peu près trois mètres (3 m). Ça fait que quand il y aura une zone de turbulence, ça pourrait être risqué.

Alors la question que je pose: est-ce que le promoteur qui est si riche, qui a dépensé
4830 jusqu'à maintenant soixante-dix millions (70 M\$), est-ce qu'il pourrait s'engager, pourrait-il s'engager à détruire ces pylônes, s'engager à les faire passer par fils souterrains?

Ça fait peut-être rire, là, mais je vous dis qu'il faut qu'il répare aussi des choses. S'il crée un autre précédent, bien, il faudrait qu'il examine sérieusement cette affaire de pylônes qui
4835 est un immense irritant, et je crois que l'occasion pourrait se présenter.

PAR LE PRÉSIDENT:

La question est comprise, monsieur Gosselin.

4840

PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:

Alors c'est ma question.

4845 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est intéressant, c'est une façon intéressante de regarder la notion de compensation écologique et environnementale. Monsieur Kelly, allez-y.

4850 **PAR M. GLENN KELLY:**

Monsieur le Président, je pense pas que Rabaska puisse s'engager à faire passer des lignes de sept cent trente-cinq kilovolts (735 kV) par voie sous-fluviale pour Hydro-Québec.

4855 Cela dit, un point a été soulevé, est-ce qu'on tente d'atténuer ou de valoriser d'autres
secteurs du milieu! Non, on n'a pas caché, on ne pourra pas cacher les pylônes d'Hydro-
Québec, mais Rabaska va investir près de cinq cent mille dollars (500 000 \$) à la valorisation
du parc de la Martinière qui fait partie du paysage devant l'île d'Orléans et qui, aujourd'hui, n'est
pas valorisé à son plein potentiel.

4860 Donc c'est une façon que Rabaska réinvestit dans le milieu.

PAR LE PRÉSIDENT:

4865 D'accord, merci beaucoup monsieur Kelly.

Monsieur Gosselin.

PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:

4870 Alors notre mémoire, je vais revenir sur ce sujet, parce que ça mérite réflexion.

PAR LE PRÉSIDENT:

4875 Et ça nous intéresse au plus haut point.

PAR M. JEAN-CLAUDE GOSSELIN:

Merci beaucoup monsieur le Président.

4880 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous en prie.

4885 _____
HUGUETTE TOUTANT

PAR LE PRÉSIDENT:

4890 Alors j'invite madame Huguette Toutant s'il vous plaît.

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

4895 Bonsoir à vous.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir madame Toutant. On vous écoute.

4900

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

Le promoteur affirme que plusieurs terminaux méthaniers sont actuellement en opération dans le monde et leur dossier de sécurité semble impeccable.

4905

L'Agence canadienne d'évaluation a posé la question suivante:

"Ces terminaux méthaniers sont-ils situés à proximité d'un chenal maritime principal ou se trouvent-ils dans un endroit éloigné?"

4910

PAR LE PRÉSIDENT:

On parle des terminaux ailleurs au monde?

4915

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4920

Très bien. Alors la question, vous dites que l'Agence canadienne a posé la question, alors donc?

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

4925

Alors ma question: qu'est-ce que Rabaska, par l'intermédiaire de SNC-Lavalin a répondu à cette question à l'ACEE?

PAR LE PRÉSIDENT:

4930

D'accord. Quelle était la réponse, monsieur Kelly, à la question de l'Agence, si la question rapportée par madame Toutant est effectivement dans vos dossiers?

PAR M. GLENN KELLY:

4935

Je vais y aller de mémoire pendant que monsieur Denoux trouve la question et la réponse, et si j'ai bien compris la réponse, est-ce qu'il y a d'autres terminaux qui sont près de chenaux maritimes!

4940 Je commencerai avec l'exemple qu'on a donné plus tôt, le terminal de Montoir qui est juste à côté du chenal de quatre cents mètres (400 m) à Montoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

4945 En France, en Bretagne.

PAR M. GLENN KELLY:

4950 En France. Si on vient en Amérique du Nord, il y a le terminal de Boston qui est sur la rivière Mystic qui fait environ trois cents-quatre cents mètres (300 m-400 m) de large, mais qui n'est pas vraiment un chenal maritime très occupé en face.

4955 Le terminal en Georgie de Elba Island qui est dans une rivière plus large où ce qu'il passe beaucoup de trafic. Excusez-moi un instant, ici, on va le projeter!

4960 Donc on voit ici le terminal de Elba Island qui est à l'intérieur d'un bras de rivière sur treize kilomètres (13 km) d'une largeur d'environ cinq cents mètres (500 m), et on peut voir l'apponnement qui est ici, donc d'environ cinq cent cinquante mètres (550 m) de largeur.

4965 Je sais pas si mon confrère a trouvé la réponse encore, mais je vais continuer à partir de ma mémoire! Si on se reporte au Japon, il y a cinq (5) terminaux méthaniers dans la baie de Tokyo. Il y a un méthanier qui arrive toutes les vingt (20) heures, et la fenêtre d'arrivée, pour avoir discuté avec les fournisseurs qui amènent leurs méthaniers dans la baie de Tokyo, le trafic est assez important dans la baie de Tokyo qui est plus large, mais qui a quand même un trafic maritime important, les fenêtres d'arrivée pour les méthaniers, c'est de deux (2) à trois (3) minutes. Si le méthanier manque sa fenêtre, il ne rentre pas dans la baie de Tokyo, un méthanier arrivant à toutes les vingt (20) heures.

4970 Il y a d'autres terminaux plus loin au sud, aux États-Unis, qu'on pourrait trouver si vous me donnez un instant, je vais trouver d'autres photos.

PAR LE PRÉSIDENT:

4975 En attendant, monsieur Kelly, c'est intéressant la situation au Japon. Ce serait utile à la fois pour le public et pour la Commission d'avoir l'information sur le Japon. Étant dans un contexte insulaire, son approvisionnement en gaz naturel, ça représente quel pourcentage à la fois de sa consommation énergétique par la voie de gaz naturel liquéfié?

PAR M. GLENN KELLY:

4980 C'est cent pour cent (100 %), monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4985 Et donc ça monte à combien par année, et ça représente quelle fraction de sa consommation énergétique en général?

Pas tout de suite nécessairement, mais ce serait utile d'avoir l'information.

4990 **PAR M. GLENN KELLY:**

OK. En capsule rapide, il y a vingt-quatre (24) terminaux au Japon et cent pour cent (100 %) du gaz naturel consommé arrive par navire. On va vous fournir la quantité maintenant et l'importance sur le bilan.

4995

PAR LE PRÉSIDENT:

Excellent, merci.

5000

PAR M. GLENN KELLY:

Donc le terminal de Lake Charles aux États-Unis, on voit ici le terminal qui est au nord...

PAR LE PRÉSIDENT:

5005

Lake Charles dans quel État, monsieur?

PAR M. GLENN KELLY:

5010

C'est en Louisiane. On voit le terminal qui est au nord, au nord du lac Calcasieu, et on voit le chenal pour accéder au terminal qui est sur quarante-deux kilomètres (42 km), et on voit ici les méthaniers qui arrivent au nord. Le chenal, je crois qu'on a la largeur, mais on peut voir ici qu'il a trois-quatre cents mètres (300 m-400 m) de largeur.

5015

Il y a deux (2) autres terminaux méthaniers en construction sur la rivière Calcasieu où le chenal d'accès. Je crois que j'avais une photo du bassin d'évitage, voilà! Le bassin d'évitage devant le terminal de Lake Charles.

5020

Si vous me permettez, je vais vérifier avec monsieur Denoux, voir si on a trouvé la réponse à la question dont madame faisait référence.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

5025

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

Il y a des maisons autour de ça? J'en vois pas beaucoup!

5030 **PAR M. GLENN KELLY:**

Pas le terminal de Lake Charles comme tel. On peut sortir, si on peut trouver le terminal de Cove Point aux États-Unis qui est sur la baie de Chesapeake. Je sais qu'on l'a ici en quelque part. Il y a des maisons à six cents mètres (600 m) au sud du terminal et des développements résidentiels très poussés. On va y arriver dans une seconde!

5035

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans quel État, monsieur Kelly?

5040

PAR M. GLENN KELLY:

Au Maryland.

5045

Donc on voit ici le terminal, la baie de Chesapeake qui est à votre droite, et les premières maisons sont au sud. Ici, on voit, à six cent vingt mètres (620 m), tel que je le disais, je crois qu'on a une autre photo qu'on voit d'un peu plus haut, donc élévation de deux kilomètres (2 km), puis on peut voir le développement résidentiel au sud, juste à l'ouest, il y a un terrain de golf et un parc d'amusement ou un parc municipal.

5050

Et en termes d'accès pour se rendre à Cove Point, on est à l'intérieur de la baie de Chesapeake, et on voit le terminal qui est à l'intérieur à cent soixante-sept kilomètres (167 km), région touristique fortement développée d'ailleurs aux alentours du terminal comme tel aussi.

5055

Donc j'ai parlé de Montoir, la baie de Chesapeake. Je vais lister pour madame.

Donc l'estuaire de la Bonny River, ce n'est pas un terminal méthanier, mais une usine de liquéfaction, qui est le long de la rivière Bonny.

5060

La baie de Chesapeake, on vient de parler de Cove Point.

La baie de Khambhat avec le terminal de Dahej, la Savannah River avec le terminal de Elba Island qu'on vient de vous montrer. Le terminal de Boston qui est sur la rivière Mystic. La rivière Calcasieu avec le terminal de Lake Charles, mais aussi le terminal de Cameron LNG qui est en construction et un autre.

5065

L'estuaire de la Tamise avec le terminal de Canvey Island au Royaume-Uni, et le terminal de Isle of Grain sur la rivière Medway au Royaume-Uni.

5070 Et les terminaux espagnols, le terminal de Huelva en Espagne sur la Ria de Huelva et le terminal de Barcelone qui est dans le Port industriel de Barcelone.

Donc je crois que c'est la question à laquelle madame faisait référence.

PAR LE PRÉSIDENT:

5075

D'accord. Merci monsieur Kelly.

Madame Toutant.

5080 **PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:**

Je veux juste savoir si les maisons étaient là quand ils sont arrivés ou s'ils les ont construites après.

5085 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors par rapport à la Chesapeake Bay, est-ce que ça serait possible d'avoir l'information si les maisons ont précédé le terminal ou vice versa?

5090 **PAR M. GLENN KELLY:**

Nous allons vérifier d'avoir la réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

5095

Merci beaucoup. La réponse vous sera accessible évidemment, madame Toutant.

Votre deuxième question!

5100 **PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:**

L'Agence canadienne d'évaluation toujours d'environnement a posé aussi une question sur les vents. Alors la voilà!

5105 "Pourquoi ne pas avoir considéré les données de mesure de vents de la station météorologique de Saint-François-de-l'Île-d'Orléans?"

Ma question à moi: qu'est-ce que le promoteur a répondu à cette question?

5110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Kelly, allez-y.

5115 **PAR M. GLENN KELLY:**

Nous avons considéré les données de cette station en tant que représentative des conditions qu'on pourrait trouver à l'est de l'île et parfois dans la traverse du nord.

5120 Nous savons que cette station n'est pas fidèle à cent pour cent (100 %) des conditions qu'on peut rencontrer dans la traverse du nord, et c'est pour cela que nous allons installer une station de mesure sur le banc au nord de la traverse du nord.

5125 Concernant l'appontement d'où on va accoster le navire, la station de Lauzon était plus représentative, qui est beaucoup plus près que la station à l'est de l'île d'Orléans.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et vous avez transmis cette réponse à l'Agence canadienne?

5130 **PAR M. GLENN KELLY:**

Si on avait eu la question, oui, on aurait transmis. Je sais pas si c'est une question qu'on a eue de l'Agence, mais je répondrais: c'est pour ça qu'on a utilisé ces deux (2) sites.

5135 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci.

Monsieur Waaub.

5140 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

5145 Parmi les cas qui ont été présentés, en fait, on a vu des cas, les cas qu'on vient de défiler, de terminaux à l'étranger, on en a illustré dans un contexte de chenal maritime, on en a illustré dans un contexte urbain, est-ce qu'il y a des cas qui cumulent les préoccupations qu'on retrouve un peu ici, c'est-à-dire des préoccupations de sécurité reliées à la présence d'un chenal, des préoccupations de patrimoine mondial et de paysage, des préoccupations de contexte urbain proche, enfin, pour en reprendre quelques-unes?

5150 Est-ce qu'il y a des cas semblables qui cumulent les mêmes préoccupations ou de façon un peu semblable, pour qu'on puisse comparer?

PAR M. GLENN KELLY:

5155 Je dirais de façon un peu semblable, on pourrait regarder deux-trois (2-3) sites qui touchent différents aspects. Le premier qu'on pourrait regarder, c'est le site de Barcelone en Espagne. Ce n'est pas le cas pour l'accès via une rivière, on accède via la Méditerranée, mais il y a présent un site de l'UNESCO qui est le site olympique – la prononciation correctement – c'est le Montjuïc, je crois, et on voit ici au sud du site olympique, environ à trois (3 km) ou quatre
5160 kilomètres (4 km), le terminal méthanier de Barcelone, et on y accède par ici, ainsi que les autres installations portuaires de d'autres navires.

Le terminal de croisière de Barcelone est situé ici au nord, près, si je me rappelle bien, c'est quatre kilomètres (4 km) du terminal méthanier.

5165 Donc le terminal méthanier, le terminal de croisière et un site de l'UNESCO qui sont les trois (3) à l'intérieur de cinq kilomètres (5 km) un de l'autre, dans un rayon de cinq kilomètres (5 km).

5170 Pour les habitations, je dirais que Cove Point est un bon exemple.

À la question, est-ce que les maisons ont été construites avant ou après, je peux vous dire que le développement a eu lieu majoritairement après l'implantation du terminal. Savoir s'il y avait des maisons avant ou après, on va vérifier, mais on sait qu'il y a eu développement
5175 après l'implantation du terminal.

Concernant la situation de navigation, je reviendrais sur un exemple qui est le terminal de Montoir où ce qu'on rentre à l'intérieur dans un chenal qui n'est pas très large, un chenal beaucoup moins large que ce qui est disponible devant l'appontement de Rabaska, mais qui
5180 ressemble à la traverse du nord.

Et en termes de milieu urbain, très urbain, il y a le terminal de Boston, et on voit ici un méthanier qui rentre à Everett aux États-Unis, et on le voit devant le centre-ville de Boston.

5185 On voit le méthanier, on le voyait dans la photo précédente, il était au nord devant le centre-ville, donc le méthanier rentre jusqu'à la Mystic River et on le recule sous le pont Tobin pour l'amener au terminal qui est juste à droite de la photo.

C'est une photo d'un méthanier qui ressortait ou qui rentrait au terminal de Boston, donc un site à Boston qui a été implanté en milieu très très fortement développé en termes
5190 résidentiels.

PAR LE PRÉSIDENT:

5195 Merci monsieur Kelly.

Madame Toutant, on attend évidemment votre opinion et votre argumentaire.

PAR Mme HUGUETTE TOUTANT:

5200 Merci à vous, bonne fin de soirée.

PAR LE PRÉSIDENT:

5205 Merci beaucoup à vous.

Alors onze heures vingt-cinq (11 h 25), l'audience de la première partie est ajournée, et on se revoit demain après-midi.

5210 Évidemment, l'inventaire des gens inscrits ce soir va rejoindre le registre général. Évidemment, vous savez qu'on siégera pas demain soir pour des raisons sociales évidentes et légitimes, et on reprendra lundi sur la rive sud. Mais on a rendez-vous demain après-midi à treize heures trente (13 h 30). Merci beaucoup.

5215 _____
SÉANCE AJOURNÉE AU 8 DÉCEMBRE 2006 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

5220 Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

5225 _____
DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.