

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

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

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

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

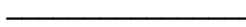
VOLUME 17

---

Séance tenue le 9 février 2007 à 9 h 30  
Club social des employés de Stadacona  
1807, chemin Royal  
Saint-Pierre, Île-d'Orléans

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 9 FÉVRIER 2007  
 SÉANCE DE L'AVANT-MIDI  
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES  
 ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES  
 ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC (ACRGTQ)..... 1  
     Mme Gisèle Bourque  
     M. Denis Turgeon  
 ASSOCIATION CANADIENNE DU GAZ ..... 6  
     M. Bryan Gormley  
 ADMINISTRATION DU PORT DE QUÉBEC..... 24  
     Mme Martine Bélanger  
     M. Patrick Robitaille  
     M. Marcel Labrecque  
 REPRISE DE LA SÉANCE  
 M. SÉBASTIEN BLOUIN ..... 43  
 STRATÉGIES SAINT-LAURENT ..... 53  
     Mme Marie Lagier  
     M. Claude Martin  
 RÉGIS CAUCHON ..... 60  
 DROIT DE RECTIFICATION  
 PROMOTEUR ..... 63  
     M. Glenn Kelly



**SÉANCE DU 9 FÉVRIER 2007**  
**SÉANCE DE L'AVANT-MIDI**  
**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**  
**ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES**  
**ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC (ACRGTQ)**

5

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour mesdames et messieurs, je vous invite à prendre place. Alors on reprend!

10

Pour les fidèles de la Commission qui étaient avec nous en fin de soirée hier, j'aimerais vous dire que je me suis préparé trois (3) listes: les participants, les installations et les villes! Comme ça, je mêlerai pas les choses par fatigue comme hier.

15

Alors sans plus tarder, j'invite l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec à venir présenter leur mémoire à la Commission.

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

20

Bonjour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonjour madame.

25

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

Merci de nous entendre ce matin.

30

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais vous inviter, madame, à vous identifier ainsi que votre collègue, pour la transcription.

35

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

Alors mon nom est Gisèle Bourque, je suis la directrice générale de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

40

**PAR M. DENIS TURGEON:**

Mon nom est Denis Turgeon, je suis président du conseil d'administration de l'ACRGTQ.

45

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

**LECTURE DU MÉMOIRE**

Merci.

50

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous madame Bourque, monsieur Turgeon. C'est clair, votre présentation, et l'intérêt du secteur que vous représentez ici avec nous aujourd'hui.

55

Monsieur Paré.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

60

Oui, j'aurais une question peut-être à deux (2) facettes, madame Bourque. Vous parlez en particulier de l'importance de conserver l'expertise des savoir-faire. Dans le cas qui nous occupe, on fait face à un projet où les savoir-faire, l'expertise spécifique risque de pas être utilisée très souvent, dans la mesure où on peut s'attendre à ce qu'il y ait pas beaucoup de ports méthaniers au Québec, s'il doit y en avoir.

65

Est-ce qu'il y a pas d'autres secteurs qui sont plus porteurs de continuité dans l'exercice et le développement de l'expertise du savoir-faire? Je pense aux barrages historiquement, des choses comme ça.

70

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

Je céderai la parole à mon président pour répondre à cette question qui lui-même exécute des travaux de cette nature.

75

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Monsieur Turgeon.

80

**PAR M. DENIS TURGEON:**

C'est vrai que si vous parlez au niveau du procédé comme tel, il n'y a pas d'entreprises québécoises présentement qui ont le "in-out" de ça. Par contre, quand vous parlez de tous les travaux connexes, que ça s'appelle la jetée, de pipeline, la construction des gros réservoirs, la construction des immeubles, la construction de tout ce qui s'appelle mécanique, je crois que ça va se faire par les entreprises québécoises.

85

Présentement, il s'en fait un à Saint-Jean, et je crois que SNC-Lavalin qui est pas membre de l'ACRGTQ participe à cette construction. Donc pour nous, ça peut être un projet qui peut être exportateur, que nos entreprises peuvent s'exporter aussi.

90 Mais on sait très bien qu'il y en a présentement deux (2) au Québec qui sont prévus d'aller de l'avant.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

95 Très bien.

**PAR M. DENIS TURGEON:**

S'ils sont acceptés par le BAPE.

100

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

105 Un peu dans la poursuite de la même idée, à la toute fin parmi vos recommandations ou plutôt les justifications de la position que vous prenez, vous dites que ça pourrait éviter le déplacement de grandes industries vers des sources d'énergie plus polluantes ou même leur délocalisation éventuelle.

Est-ce que je peux demander d'élaborer un petit peu sur ces craintes-là?

110 **PAR M. DENIS TURGEON:**

Bien, au niveau des énergies polluantes, on sait très bien qu'au niveau BTU, tout ce qui s'appelle le gaz naturel est supérieur à l'hydroélectricité au niveau chauffage.

115 Quand on parle d'exporter ça, c'est qu'on veut remplacer les centrales – au Québec, on n'a pas de centrale thermique, mais on sait que l'Ontario est en manque d'énergie, donc ça va nous permettre peut-être de fermer des centrales thermiques qui sont à l'ouest de notre province.

120 Au niveau électricité aussi, il se prépare des postes de transfert d'énergie vers l'Ontario, donc si on est capable de prendre notre électricité et de l'exporter au lieu de s'en servir comme chauffage au Québec, ça va nous permettre peut-être d'améliorer les gaz à effet de serre au travers du Canada.

125 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Merci monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

130

Monsieur Waaub, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

135

Bonjour. Quelle est votre évaluation de la disponibilité de l'expertise dans le domaine, dans les différents domaines qui sont impliqués, en Chaudière-Appalaches et au reste du Québec?

140

Je voulais un peu voir à la fois donc cette disponibilité d'expertise et les éventuels besoins de migration de travailleurs, pour regarder un peu la proportion de flux. Est-ce qu'on va combler du chômage en Chaudière-Appalaches et puis tous les gens vont tout d'un coup avoir un boum de travail ou est-ce que deux mille (2000) travailleurs vont devoir venir de l'extérieur et s'installer pendant un (1) an ou deux (2) ou trois (3)?

145

Est-ce que vous avez fait une évaluation de ça comme grands constructeurs?

**PAR M. DENIS TURGEON:**

150

Ça dépend des corps de métiers. Quand vous parlez des opérateurs, des menuisiers, des journaliers, les métiers occupations, je crois qu'ils vont venir à l'intérieur de la région de Québec.

155

Par contre, lorsque vous parlez des soudeurs, des installateurs tuyauteurs, ça va venir un peu plus du Québec et non pas de la région de Québec.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

160

Est-ce qu'il y aura de l'expertise internationale aussi? Certaines personnes ont mentionné que peut-être comme Gaz de France pourrait faire venir des travailleurs, si on n'a pas l'expertise au Québec? Ou on finira par la trouver?

**PAR M. DENIS TURGEON:**

165

Bien moi, je crois que l'expertise au niveau de la cryogénie est pas nécessairement développée au Québec. Il peut venir de la supervision de pays étrangers.

Par contre, je suis persuadé que ça va être des travailleurs québécois qui vont faire les travaux.

170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

L'exécution des travaux.

175 **PAR M. DENIS TURGEON:**

L'exécution des travaux. La supervision va se faire par du personnel qui proviendra probablement pas du Québec, mais l'exécution va se faire par les travailleurs québécois.

180 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Et un peu d'ingénierie peut-être aussi?

185 **PAR M. DENIS TURGEON:**

Un peu d'ingénierie aussi.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

OK, merci.

190

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Juste une petite question, madame Bourque, monsieur Turgeon!

195

Votre association inclut aussi une représentation côté travailleurs et salariés ou c'est juste les entreprises?

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

200

Uniquement des entreprises. C'est une association à caractère patronal.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, vous n'avez pas le statut d'une association sectorielle par exemple?

205

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

Bien, nous sommes une association en fait qui représentons la majorité des principaux entrepreneurs qui oeuvrent dans le domaine génie civil et voirie dans la province de Québec.

210

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien. C'est très apprécié, madame Bourque, monsieur Turgeon, votre contribution est très utile pour la Commission.

215

**PAR Mme GISÈLE BOURQUE:**

Merci.

220

---

**ASSOCIATION CANADIENNE DU GAZ**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

225

Alors j'invite l'Association canadienne du gaz, monsieur Michael Cleland et monsieur Bryan Gomely.

Je vois que monsieur Cleland n'est pas là, je le connais.

230

**M. BRYAN GORMLEY :**

Il n'est pas ici et je vais ...

235

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Allez-y, monsieur Gormley.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

240

Thank you and good morning.

**THE CHAIRMAN :**

245

Good morning.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

250

I would like to thank the Commission for the opportunity to speak to you today on the subject of LNG. My name is Bryan Gormley. I'm the Director of Policy and Economics with the Canadian National Gas Association.



I need to pass along the apologies from Mr. Cleland. He is unfortunately unable to join us this morning. He has a medical situation, he is unable to join.

255

**THE CHAIRMAN :**

Fine.

260

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Although, having said that, I am sure he would rather be here than where he is at the moment.

265

**THE CHAIRMAN :**

Certainly.

270

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

The Canadian Gas Association represents the natural gas delivery industry in Canada. Our members deliver natural gas to just over 5,000,000 homes across the country and businesses. And also members of our Association also provide the equipment and services to those distribution companies that deliver natural gas.

275

It is the Canadian Gas Association opinion that natural gas from LNG is a complementary to a sustainable energy strategy for Quebec that is predicated on the concept of having the right fuel and the right energy for the right purpose.

280

CGA believes that the development of an LNG capability is an evolutionary step in the application of such a strategy for the province of Quebec.

285

The increased access to natural gas will take advantage of natural gas' unique attributes and enhance the economic and environmental performance and diversity of energy supply for the province. And I will have a brief presentation that speaks to those points.

290

First, let me speak briefly about what we consider the economic benefits of natural gas to the province. I think, as was mentioned in the previous presentation and you have probably heard, natural gas is used in Quebec for about ... about 200 bcf o a year of natural gas is used in the province.

295

And to the degree that natural gas can be used to replace a higher value, a higher price product of electricity, it would allow the province to switch away the use of electricity in such direct use applications such as furnaces, water heaters, clothes dryers and stoves. In these roles, natural gas displacement of the more valuable electric power in a sense would then free up that electricity

for export sale or use in a higher value situation. In this case, putting natural gas in place of electricity is a value added process generating, I guess, for the term of megawatts available for other use.

300 Moving on to what we consider to be the environmental benefits potentially from using natural gas in particular, increasing its use, Quebec currently uses about 192 petajoules of other fossil fuels such as heating oil, light fuel oil, kerosene, heavy fuel oil, diesel and coal. On average these fuels emit considerably more GHG than natural gas would, generating about a little over 14,000,000 tons of GHG emissions.

305 Natural gas, given its lower emissions profile, would provide for some savings in terms of GHG emissions were it be replaced for those fossil fuels in certain uses.

310 Searching the natural gas could save close to 4,000,000, a little over 4,000,000 tons of GHGS and, indeed, if you assume that in those applications, since not all of them necessarily have the capability to switch, but even if just half of the stated applications of other fossil fuels had the potential for switching to natural gas, you would be generating about 4,000,000 tons of GHG savings per year for the province.

315 And I think this would be an example of where acting local also would have global impacts. Switching to environmentally friendly natural gas would allow the correct government and correct economy to move away and also would allow them to export some of their more environmentally friendly generated electricity to other areas, allowing them also to reduce their emissions profiles.

320 My final point, I think, will be on the diversity of supply that natural gas represents for the province. I think we have heard some comments on this already, but as mentioned in the Quebec Energy Strategy, LNG terminals would provide a diversification option for the supply of natural gas and it would add to the energy security of the province which are in... away from solely a Western Canada source.

325 In this situation, I think it is important to realize that natural gas provides not only a true energy, not only provides another source for the province to receive its LNG or its natural gas, but it also provides a valuable storage capability which, I think, is an important portion of a diversified energy system that has natural gas as part of its portfolio. And I think that is probably a point that is often overlooked in this case.

335 Let me briefly mention some other benefits that LNG provides for the province. If you look at globally the use of natural gas and the use of LNG, there are a number of countries that use LNG almost solely as their gas suppliers energy source, Japan being the most notable example.

In this slide, you see a comparison of the costs of natural gas on the spot market both in the U.S., major trading hub of Henry Hub down in the Gulf Coast and at the AECO "C" Hub in Canada, in Alberta, as compared to the contracted gas price that usually gets paid for inside...

340 And you can see that natural gas currently, its style of trading on a contract basis, removes some of the volatility that you generally see in natural gas prices. And this is a benefit that could be also provided to users of natural gas and passed along. So, I think that is an important consideration.

345 Just to finish off, I think it is important to understand some of the differences that exist between Quebec's end views of energy demand by comparison to Canada. In this slide, you will see that natural gas represents about 12% of total Quebec energy and use demand.

350 If you actually compare this to the following slide which shows the Canada use, you will see that natural gas represents almost a quarter of energy use and use demand for the country as a whole. And I think this speaks to the degree to which natural gas is not appropriately used inside the province to provide the correct balance of energy supply.

355 Of course, part of that is based on the fact that Quebec has a significant supply of electricity. And we are not suggesting that you would replace all that electricity, but I think there is certainly an opportunity, as explained through this presentation, to do some right fuel for the right situation switching and provide benefits to the province. Thank you.

**THE CHAIRMAN :**

360 Thank you, sir. I have two questions before I see if my colleagues have further questions.

The storage capacity in Quebec, is it actually commensurate with the level of use or is it not? And how much is it in relation to other provinces as well?

365 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

370 In all honesty, I can't be exactly accurate as to how it is in relation to other provinces. I know that the storage capacity, the actual storage capability that I understand is only used in terms of peak shaving plants. This is outside Montreal, there is an actual storage facility, but it is used solely for meeting winter peak demand for natural gas.

375 In general, the province relies on deliveries, on in-time deliveries through the pipeline system to meet its peak capacity days. There is not as there is, say, in Ontario or in Alberta for example, underground physical storage capability inside the province.

**THE CHAIRMAN :**

380 Yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

And so that does not exist in ...

385 **THE CHAIRMAN :**

My question is, in proportion to the level of use in Ontario, if one makes this correspondence, the storage capacity currently in Quebec, is it commensurate or does it correspond with the level of use? Or is Quebec under C how should I say this? C ...

390

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Yes, I understand, I think. You want to know whether it is under represented...

395 **THE CHAIRMAN :**

Exactly, exactly, yes, in relation to its current level of use.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

400

It is a very good question and I do not actually have the answer off the top of my head.

**THE CHAIRMAN :**

405

Okay.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

410

But what I will do is I can commit to let you know. I know that ... yes. So, I would not know precisely. Sorry.

**THE CHAIRMAN :**

415

Perfect. Then if you have any information ...

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Yes, I will send it over.

420

**THE CHAIRMAN :**

We will be grateful receiving it. The other question is related to market stability. There are indications that there is a rush to build liquefied natural gas terminals in Europe, etc., for the same reasons, reducing their dependency on unreliable Russian supplies. There is India. There is China.

425

And as liquid natural gas becomes a commodity on the international market with a significant demand, how does your association see the progression of prices, etc., and the potential for decoupling between the price of natural gas and petroleum and the implications of that for the projected price advantage that the project presumably offers the consumers, industrial consumers in Quebec and Ontario.

430

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

435

So, I will start with the first part about the rush, as you describe it, to LNG facilities across the globe. I think rather than based on a desire to diversify away from unreliable supplies, almost all of those projects are based on economics. They are built because they actually make economic sense, make good business sense. And in almost every LNG projects that I have seen, the descriptions of and the construction of have been based on the fact that they are actually considered to be a profitable enterprise.

440

445

To the degree that LNG as it becomes a more globally traded commodity and an interest to the natural gas stream, because natural gas is already a globally traded commodity, I think what it does is it brings, to the global trade of natural gas, gas from areas that previously have no domestic use. I am thinking of areas ... currently, for example, Trinidad and Tobago is a large natural gas LNG exporter to North America, because otherwise it would be just stranded gas in that area. They do not have a winter heating demand.

450

So, what that allows is it allows basically a valueless commodity domestically to be put into the international trading markets and actually has positive price impacts in the North America market.

455

If you look at gas prices across the globe, you can imagine that there are a number of stranded areas of gas where there is significantly lower prices for natural gas. And that is what drives the economics. So, projects like LNG projects globally, they can access that supply. This is a technology that has now become cost-effective to access its supply, bring it into regions where there is a much higher demand value for the actual product.

460

There is a lot of debate about whether or not the advent of LNG supplied gas to the global gas market will allow to disconnect from the oil market. I think, and it is our opinion of the Association, that you would see some of that, but not as much as generally it gets discussed, because there is a fair amount of end use that is switchable, to the degree that you create a price for a product, be it fuel oil or natural gas, that is below a switchable product, the economics will drive you to use the most cost-effective supply.

465

So, there may be a positive impact for the price of gas. It just depends ... I think the way to think about this is probably the way oil industry worked when it went global. And as there was a significant disruption to that, it is a structural change in the way the commodity was traded globally and it took a number of years for it to sort itself out.

470 And I think that when you put a structural change like that into an industry or into a commodity supply, I think it takes a significant while to see how it settles out before you can actually make a very good opinion as to what the impacts on price might be.

**THE CHAIRMAN :**

475 So, you do not see the realm which has been taking place in Europe over the conflict between Putin and Korchenko, Byelorussia and Georgia, etc., etc., as a sign of growing sense of unreliability of Russian supplies to Europe which could create more demand for LNG. You do not see that happening as a tendency that will be sustained for a few years. You think it is just a blip on the radar of ...

480

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

I think I would appropriately characterize that as political as opposed to market driven. And politics will always play and I do not know if it is a long-term political move. I think it definitely does 485 contribute to European and users of natural gas who are at one end of a pipeline to want to diversify their supply capability and LNG provides that opportunity.

And certainly that is one of the underlying concerns that the end use community would have when they live at the end of a pipeline as opposed to somewhere at the start of the pipeline or near a supply base. 490

**THE CHAIRMAN :**

What is your evaluation of what one would properly call captive industrial clients for natural gas that cannot switch opportunistically depending on the price. What would the percentage be of industrial gas users that are completely reliant on gas and cannot switch, that I call captive. 495

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

500 In the province of Quebec?

**THE CHAIRMAN :**

Natural gas customers in Canada or in the province. 505

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

In Canada? Well, I think that it would vary depending on the use type. For example, when you consider a residential community that has put in place capital expenditures like they've bought a gas fire furnace or ... and this applies to any energy source. Let us assume they have electrical 510

appliances, they are basically ... to the degree that they are unable to quickly switch away to another fuel option, of course, they are captive in that sense.

**THE CHAIRMAN :**

515

And on the industrial side?

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

520

On the industrial side, the switchability or the capability, the flexibility is considerably larger. A number of large industrial installations across the country would put in dual fuel capability. Now, that percentage ... and I will refer just by memory to a report done on North America by the National Petroleum Council in the States. They estimated that the percentage of the industrial demand that had switchable capability had dropped over the past ten years from 20% and the industrial base

525

down to about 10%.

And they highlighted that as a reason why it was important that North America pay attention to its natural gas supply capability, because that fuel switching capability driven largely by economics for the businesses had diminished and they wanted to ensure that gas supply was available for those organizations that had moved to the environmentally friendly option of natural gas.

530

**THE CHAIRMAN :**

Just to make sure I understood, 10% cannot switch easily.

535

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

That was their estimation.

540

**THE CHAIRMAN :**

Right, thank you. Mr. Waaub?

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

545

Yes. Can you give us the main trends in the use of Canadian natural gas reserves? Well, we have heard that available natural gas is about nine years and potential reserves are about 100 years, the development of Mackenzie River. And what will be the impact of discovering or make this potential really available, what is your opinion on that and the influence of the flow from the west to east?

550

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

555 Let me speak first to the question of reserves. Reserves in natural gas are characterized in a number of ways and I am sure you are well-aware. There is reserves which are ... if you define « natural gas reserves », the actual term « reserves », that would be used to refer to gas that is near pipeline connections, well understood in terms of its geology to be recovered. In other words, basically, you turn on the tap and it is there, okay?

560 **Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

So, that is nine years.

565 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

And that is nine to ten years.

570 **Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

Yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

575 And if you look across North America, for example, that ten-year reserve to production ratio, as it is often referred to, is a fairly stable number. Earlier on in Canada's history, when we had restrictions on the exportation of natural gas, our reserve to production ratio was inordinately high. By law, Canadian exporters were forced to maintain a 30-year reserve to production requirement.

580 That would be akin to having shelf upon shelf upon shelf of soup in your house, cans of soup just lined up in your house, tying up, costing you money in inventory for no particular good reason, because you could go to the grocery store any morning or any evening and buy another can of soup.

**THE CHAIRMAN :**

585 Right.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

590 So, when we opened up the natural gas commodity market, we made it an open market. What happened is our reserve ratio basically equilibrated with that that already existed in the United States. It had been it around ten to fifteen years, for a number of years.

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

595 It is an opportunity ...



**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Reserve basically. You are tying up money in an inventory for no good reason.

600

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

Yes.

605

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

So, the market settled itself. And that took a significant length of time. That took actually decades to work this out. Some would argue that that only recently happened, that it was around about the end of the 1990's, early 2000's that we actually came into what would be considered a balance reserve potential in Canada.

610

That said, the next element of reserves, I would term, is called « resources ».

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

615

Yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

And this is natural gas that is ... it is understood where it is. It is understood the geological potential of a potential, but it does not necessarily have connection to a pipeline, easy connection to a pipeline, but the technology is well understood. It has not been economical worthwhile to connect it up yet. And that capability is about ... I think our last forecast or estimate was around 70 years of resources to production in Canada.

625

**THE CHAIRMAN :**

Seven or seventy?

630

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Seventy, 70.

**THE CHAIRMAN :**

635

Seventy, yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

640 Add to that what you would call ... there is another classification of natural gas potential in Canada and that is the ultimate potential of natural gas. And these are forms of natural gas that are either technologically not yet well understood to obtain, a good example of this would be natural gas hydrates for example.

645 Also on that edge, there are some forms of natural gas in things like tight sense development or coal bed methanes. They would be right on the border of resources, because the technologies understood how to get that and they might not necessarily be connected to pipeline capability.

650 But that, if you look at the ultimate potential of natural gas, including hydrates in North America, in Canada, that number is astronomical. It is a very large ...

**THE CHAIRMAN :**

Including hydrates under ...

655

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Hydrates mostly under the ocean.

660 **THE CHAIRMAN :**

Right.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

665

That would be where they mostly are. And that potential, it does not make much sense to put a number on it. It becomes hundreds of years.

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

670

So, considering the opportunity to maybe have a more intensive use of oil sands and the use of natural gas to make that industry working, and as you heard that Canada might multiply by five all sand industry for exporting in the U.S., the opportunity to make exportation of the natural gas resource, 70 years, well-know near the marginal cost of the market, can you see that some availability of natural gas from the West is still for Quebec or for the East, Ontario and Quebec or we will cut...

675

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

680 I think here will be the opinion of the Association for sure that Canada has considerable supply of natural gas. Currently, we produce just over 6 trillion cubic feet of natural gas annually.

We use something less than three annually. So, Canada is far from any danger of actually exhausting its gas capability for domestic use in any given year for sure.

685 The degree to which the oil sands is driven by the economics of the oils sands, I think what you will see is the occasions when they like to use more natural gas because of its environmental benefits and because of its cost effectiveness. I do not think that I have seen any estimates that put at risk supply to Eastern Canada.

690 It is a North American system. To the degree that natural gas is used across the country and continentally, I do not think that there is any reason to expect that the oil sands will result in the abrogation of supply to Eastern Canada. There is also every reason to believe that it could affect the price though.

695 **Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

What is the hierarchy of opportunity to sell the natural gas? If you say that you have mainly three markets, oil sands exported directly to U.S. and the East market, so what is the hierarchy of opportunity? It would deserve first oil sands, secondly U.S., and thirdly east or ...

700

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

It is an interesting question, although I do not quite follow the premiss of it. Natural gas is sold in North America basically in an open market system. So, there really is no ...

705

**THE CHAIRMAN :**

No end use is particular for favor ...

710 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

Yes, there is ...

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

715

No, but do you have a better price because of distance or because of ... to sell directly in the U.S. instead of putting it in East?

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

720

To the degree ...

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

725 Well, we have heard that the pipeline is like free now. It costs mainly nothing from west to east because it is from a long time built. Like it costs less than a new pipeline.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

730 To the degree of ... well, again I think the way I would characterize this is it is an open market for natural gas in North America. And to the degree that one end use pays a premium price for its supply, it will draw supply. And if there is an opportunity for trades to be made to, and they are on a daily basis literally thousands of agents buying some natural gas ...

735 **THE CHAIRMAN :**

Transactions in the future.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

740 ... to make a margin off of the price differentials in the various areas. So, there is no one area that would actually be able to artificially hold up the price for its use.

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

745

Okay.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

750 What would happen would be it would basically result in a readjusting of all the flows of natural gas in all the pipelines across North America, such that they would re-equilibrate, relative to their various differentials, to get the gas to those areas. So, in that sense, the transportation costs, as you say, the pipeline costs do matter.

755 **Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

Yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

760

It does matter whether you are at the end of a pipeline or right at the supply point certainly, but those basis differentials, as they are referred to, are significant and they do cost trade stop.

**LE PRÉSIDENT :**

765

Monsieur Paré?

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

770 One question, Mr. Gormley. I would like to have your opinion on how significant could we  
free electric energy to export considering that, while it is quite easy technically and probably less  
expensive to switch from one fuel to the other, like from petroleum, bunker oil or so to natural gas,  
whereas where electricity is used to create heat, normally it is done through systems that cannot be  
used for gas. In other words, the investments ...

775

**THE CHAIRMAN :**

And a lot cheaper electricity.

780

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

Yes. So, unless there is a very significant advantage, like a significant decrease in the price  
of gas or something, wouldn't the investments necessary to switch from fuel heating to ... from, I'm  
sorry, electric heating to fuel heating, aren't they prohibitive?

785

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

I think I will make two comments to that. One is, I think as shown in my slides and I will  
probably refer to it, that inside the province of Quebec, for example, there is about 160 petajoules of  
electricity load that is used for what I would call direct heating applications.

790

**THE CHAIRMAN :**

Space heating.

795

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Space heating, water heating. Those uses are better served and can be better served by  
natural gas. The degree to which they free up, and I think it was part of my economic argument, to  
the degree that that frees up electricity for the higher value activity of export, the monies garnered  
from that would be considerably larger than the exchange costs that you refer to.

800

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

805

Like it is a business decision.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

It is an argument around how do you structure a sustainable energy system, how would you  
best serve the population.

810

815 In our argument, what we are saying is it makes economics sense. And I think if you refer to the Quebec Energy Strategy, you will see a reference to this as well. It makes economics sense for the province to realize that they have a higher value use for that electricity and that is in the export market. It will pay them a premium price.

820 To the degree that switching to natural gas use in certain applications frees up that electricity for that export, that is the argument we are making from an economic point of view. It makes sense for the province, but ...

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

It would have to be supported with strong incentives.

825 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

Policy.

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

830 I mean like about fifteen years ago, I switched for natural gas from fuel and I had a very big subsidy ...

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

835 Yes.

**Mr. JEAN PARÉ, Commissioner :**

840 ... from the government and Gas Metro at that time.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

845 I think you are correctly identifying. There is an economic and social policy choices that need to be made by the province if they are going to have a sustainable energy future. And we are arguing that this is one that they should consider.

**THE CHAIRMAN :**

850 The curious thing about Quebec is that there was time when there was significant investment in encouraging people to convert to electric heating. Then within a decade thereafter, there was the reverse, and there was subsidies for bi-energy, etc., etc. And the swing seems to be for considerations that are not necessarily tributary to issues of energy efficiency or optimal use or ...

855 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

Sometimes, it is more social.

860 **THE CHAIRMAN :**

Yes.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

865 I agree. And to the degree that you can let a market function, you should let a market function.

**THE CHAIRMAN :**

870 One last question, Mr. Gormley. When you say, and rightly so, that the uses will equilibrate essentially on a continental level, we have heard presentations from industrial clients saying in Lévis, in the town where the project is proposed, being at the end of the line actually can be disruptive because the reliability at the end of the line is not as high as ... is that a valid consideration in terms of the reliability of supplies?

875

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

In all honesty, I would not have what I would consider to be expertise to answer the reliability issue. I could speak to the reliability of natural gas pipelines in general across North America.

880

**THE CHAIRMAN :**

But not the network of the ultimate users.

885 **Mr. BRYAN GORMLEY :**

Yes, in that sense.

**THE CHAIRMAN :**

890

Good.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

895 In general, natural gas uses is quite reliable across the country, into the third decimal place like 99.99% reliable if you look at current residential and industrial users in terms of how their gas supplier is.

**THE CHAIRMAN :**

900 But they are all interruptible contracts.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

905 They are definitely interruptible contracts as there are with electricity and others.

**THE CHAIRMAN :**

910 Right.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

And those are put in place to address the peak load problem ...

915 **THE CHAIRMAN :**

Right.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

920 ... that suppliers face.

**THE CHAIRMAN :**

925 Okay.

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

930 But everywhere in Canada, do you have the syndrom of end of pipe that you have no gas at the end of the pipe? That is mainly ... even here in Lévis or somewhere else in Canada, the consumer might not have access to the gas at the end of the pipe.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

935 No.

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**



You say « no »?

940

**THE CHAIRMAN :**

He just said he does not believe that...

945

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Yes, that never ...

**Mr. JEAN-PHILIPPE WAAUB, Commissioner :**

950

Not for Lévis, but ...

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

955

No.

**THE CHAIRMAN :**

Very useful, Mr. Gormley.

960

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

Thank you.

965

**THE CHAIRMAN :**

The Commission appreciates your input into it.

**Mr. BRYAN GORMLEY :**

970

Thank you very much.

**THE CHAIRMAN :**

975

Thank you, sir.

---

980

**ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

985 J'invite maintenant l'Administration portuaire de Québec, madame Martine Bélanger, s'il vous plaît.

Bonjour madame Bélanger. Je vous invite à présenter vos collaborateurs.

990 **PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Alors monsieur le Président Samak, messieurs les Commissaires Paré et Waaub, bonjour. Alors mon nom est Martine Bélanger, j'occupe le poste de directrice marché croisières, communications et relations publiques au Port de Québec.

995 Alors à ma gauche, mon collègue monsieur Patrick Robitaille, directeur planification stratégique et marketing et à ma droite, monsieur Marcel Labrecque, vice-président exploitation au Port de Québec.

1000 Il nous fait plaisir de vous présenter ce matin la position du Port de Québec face au projet d'implantation d'un terminal méthanier par la Société en commandite Rabaska.

1005 Notre présentation ce matin ne sera pas une lecture du mémoire que nous avons déjà transmis officiellement, mais il s'agit davantage d'un complément d'information au document déposé.

1010 Alors afin de bien faire comprendre notre position, notre présentation fera le parallèle avec l'intégration des infrastructures portuaires dans le paysage urbain de Québec et le projet de l'actuel promoteur Rabaska.

1015 Alors dans l'ordre, les points suivants seront abordés! Un bref survol des secteurs portuaires, l'évolution du port dans le milieu, la question environnementale au port, l'exemple de Barcelone et pour, finalement, conclure par les principales constatations de l'APQ face au dossier Rabaska.

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1020 L'Administration portuaire de Québec est une administration constituée en vertu de la Loi maritime du Canada. Vingt (20) administrations portuaires existent au Canada, les principales sont Montréal, Vancouver, Halifax et Québec. Québec se situe le quatrième port en importance du point de vue du tonnage.

1025 L'Administration portuaire de Québec gère des propriétés affectées à un usage portuaire, ça constitue deux cents hectares (200 ha). Parmi ces deux cents hectares (200 ha), vingt pour cent (20 %) du territoire, soit quarante hectares (40 ha), sont utilisés à des fins récréopubliques, donc ça démontre l'engagement du Port de Québec de concilier l'intérêt de la population d'accès au fleuve et également sa fonction première qui est le portuaire.

1030 Comme vous pouvez le constater sur le plan qui est présenté, le Port de Québec gère le plan d'eau situé sur le fleuve Saint-Laurent qui a environ trente-cinq kilomètres carrés (35 km<sup>2</sup>). La limite ouest est située dans le prolongement de la rivière Cap-Rouge et la limite est est située dans une ligne partant de la pointe Saint-Vallier jusqu'à la pointe Saint-Jean.

1035 Donc le quai Rabaska sera situé à l'intérieur des limites administratives, le plan d'eau géré par le Port de Québec, mais en ce qui constitue la propriété sur le lit du fleuve Saint-Laurent, c'est de juridiction provinciale. Donc le port de Québec n'a aucune propriété dans ce secteur.

1040 En médaillon dans la partie du haut du plan, vous pouvez voir les quatre (4) secteurs portuaires en exploitation. Le premier secteur, le secteur de l'estuaire qui est le secteur le plus vieux, ça comprend cinquante-huit hectares (58 ha) de terrain aménagé, quinze (15) quais, terminaux de céréales et de marchandises diverses.

1045 C'est également un secteur où, au fil des ans, une présence publique et récréative et touristique s'est manifestée. Il y a une marina, des stationnements publics, piste cyclable et promenade.

1050 Le secteur de l'Anse-aux-Foulons, c'est un secteur qui a été aménagé dans les années 1930. Ça comprend cinquante-trois hectares (53 ha), huit (8) quais, des terminaux divers de vrac solide et de marchandises générales. Ce qui est bon à noter également, c'est un secteur où il y a également une présence assez marquée de la fonction publique et récréative.

1055 Dans le secteur de Beauport, c'est un secteur plus nouvellement aménagé, au début des années 1960, quatre-vingt-douze hectares (92 ha) de terrain, quatre (4) quais, et c'est principalement dédié pour le transit, pour l'opération des terminaux associés à l'activité de vrac solide et de vrac liquide.

1060 Encore là, le Port de Québec a favorisé l'aménagement d'un secteur récréatif et public, c'est le projet de la baie de Beauport qui sera complété en 2008.

1065 Enfin, le dernier secteur, c'est le secteur de la Pointe-à-Carcy. Six hectares (6 ha) de terrain au pied de la vieille ville de Québec, trois (3) quais, un terminal de croisières qui accueille des navires de croisières et des navires militaires. Également, il y a un secteur public important avec la place de la marine marchande, l'Agora, des promenades, piste cyclable.

Et également le site est en partie reconnu comme faisant partie pour l'UNESCO, le patrimoine mondial.

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1070

Alors même si Québec est pas reconnue comme étant une grande place industrielle, le port de Québec, lui, dessert de nombreuses industries qui sont tantôt localisées dans la région de Québec, tantôt localisées ailleurs, comme par exemple dans la région des Grands Lacs.

1075

Parmi les industries qui sont desservies par le port de Québec, on note l'industrie pétrolière, sidérurgique, agricole, celle des métaux, de la construction, chimique, pétrochimique, transformation animale, industrie minière. Donc toutes ces industries-là génèrent des marchandises qui passent ou qui transitent dans les différents terminaux du port de Québec.

1080

Ces marchandises sont en provenance ou à destination d'une soixantaine de pays annuellement, ce qui fait du port de Québec l'un des intervenants les plus importants dans la région pour ce qui est du rayonnement international de la région.

1085

Deux (2) exemples rapides du type d'industries qu'on retrouve, c'est-à-dire qu'on dessert, les industries qui sont locales ici, par exemple Ultramar. Ultramar est une industrie qui importe, donc c'est une raffinerie qui importe du pétrole brut pour transformation pour être redistribué dans la région notamment.

1090

Et d'autres industries qui sont pas localisées à Québec, par exemple celles du sucre. Alors au port de Québec, on manutentionne environ cinq cent mille tonnes (500 000 t) de sucre qui est pas produit à Québec, qui est pas consommé à Québec, qui est en provenance du Brésil, qui est déchargé à Québec avant d'être rechargé à bord des navires qui vont se rendre jusqu'à Toronto.

1095

Donc l'industrie du sucre, même s'il y a pas de champs de canne à sucre à Québec, même s'il y a pas de raffinerie de sucre à Québec, génère quelques millions de retombées dans la région grâce au port de Québec.

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1100

Comme vous le savez, il y a pas que du transbordement de marchandises au port de Québec, il y a aussi une activité de croisières qui est sans doute la plus connue des activités du port auprès de la population du Québec.

1105

Alors en 2006, ce sont près de cent mille (100 000) croisiéristes et membres d'équipages qui ont été accueillis à Québec. Cela représente près du double du niveau d'activité que nous avons enregistré en 2000.

1110 Alors à chaque année entre les mois de mai et octobre, plus de quatre-vingts (80)  
1115 escales de navires de croisières s'effectuent par les plus importantes lignes de croisière au  
monde. Le leadership du port de Québec dans le marché des croisières est reconnu à travers  
tout le Québec, et nous sommes très fiers d'avoir parrainé la région du Saguenay, que nous  
ayons contribué à ce que le Saguenay reçoive dernièrement dix mille (10 000) croisiéristes et  
que cette région puisse bénéficier elle aussi des retombées économiques associées à la  
présence des bateaux de croisières internationaux.

1120 Depuis plusieurs années, le Port de Québec assume la présidence de plusieurs comités  
croisières dont l'Association des croisières du Saint-Laurent qui travaille activement à la  
promotion de tout le Saint-Laurent et à la bonification de l'offre touristique par la création de  
nouveaux ports d'escales.

Rappelons que la présence des navires de croisières amène des retombées  
économiques de l'ordre de vingt millions (20 M\$) dans la grande région de Québec.

1125 Au cours de la prochaine section de la présentation, vous verrez les images qui  
démontrent clairement comment le port de Québec s'est développé en harmonie avec son  
milieu et s'est bien intégré au sein du paysage urbain de Québec.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1130 Vous permettez, madame Bélanger, revenons à la photo passée! La distance entre le  
bateau de croisières amarré devant le Château Frontenac et à gauche les installations, silos,  
etc., etc., à caractère semi-industriel, la distance est de combien?

1135 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

La distance, c'est d'au plus cinq cents mètres (500 m).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1140 Cinq cents mètres (500 m), merci.

Continuez!

1145 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1150 Bon, on veut vous faire une démonstration assez rapide que d'un milieu existant, même  
si on développe une activité portuaire, on peut réussir à concilier les intérêts autant de la ville et  
de sa population que les intérêts associés à notre mission.

Vous avez un exemple ici de l'estuaire de la rivière Saint-Charles en 1960 qui était fortement perturbé par l'activité de la papeterie.

1155 En 2002, on voit à peu près du même point de vue que le développement du secteur portuaire a permis d'assainir l'estuaire de la rivière Saint-Charles, tout en créant une activité économique qui bénéficie à la ville de Québec et au Canada.

1160 Vous avez également une vue ici du secteur de l'estuaire, le plus vieux secteur du port où il y a une activité portuaire qui est présente, mais c'est un secteur qui est en mutation au niveau de l'aménagement.

1165 En 2001, on voit clairement que la remise à niveau des installations portuaires a permis en même temps d'avoir une intégration visuelle meilleure dans la ville, tout en favorisant un meilleur accès de la population au littoral.

1170 Vous avez ici une photo qui montre l'activité industrielle intense à proximité du Vieux-Québec et qui pouvait poser certaines contraintes importantes au niveau environnemental; on va voir maintenant qu'en 2002, il y a un heureux mariage entre des activités, un réaménagement des terrains qui a permis à la population de se réappropriier une partie du site, tout en pouvant continuer l'activité portuaire sur le site.

1175 Enfin, la Pointe-à-Carcy, un secteur qui a fait l'objet de nombreux débats dans la région de Québec. On voit qu'en 1950, c'est un secteur où il y avait une activité portuaire traditionnelle. Et les différents projets qui ont été réalisés ont permis de concilier la poursuite de l'activité portuaire tout en favorisant un accès de la population au site.

Donc notre philosophie est à l'effet qu'on peut combiner l'atteinte de deux (2) objectifs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1180 Dans une cohabitation intelligente.

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1185 C'est ça. En ce qui a trait à l'évaluation environnementale, le Port de Québec est une agence fédérale qui est assujettie à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

1190 Depuis quelques années, plusieurs projets ont pris place au port de Québec, et on aimerait faire référence au projet qui concerne l'aménagement du terminal de croisières où le Port de Québec a effectué une évaluation détaillée conformément à la loi et, sur une base volontaire, a effectué une consultation publique avec des commissaires.

1195 À l'époque, l'aménagement du terminal a suscité énormément de craintes dans la population, mais je pense qu'on est en mesure de dire maintenant que six (6) ans après l'aménagement du terminal, que c'est un succès. La population s'est réapproprié le site. Lorsque des navires sont sur place, ça attire énormément de personnes, et que les impacts négatifs prévisibles ne se sont pas manifestés.

1200 Donc le message qu'on vous dit, c'est qu'il est possible d'avoir une activité industrielle qui tient compte des contraintes et des craintes de la population.

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1205 Le projet de Rabaska n'est pas une première en soi, il y a d'autres villes portuaires qui ont relevé le défi au cours des quarante (40) dernières années. L'APQ s'est inspirée de l'exemple du port de Barcelone à cet égard.

1210 Pourquoi Barcelone, parce qu'on considère que, comme Barcelone, Québec est une ville du patrimoine mondial où cohabitent des fonctions portuaires, maritimes, récréatives, historiques et touristiques. Comme Barcelone, on retrouve un port où il se manutentionne des millions de tonnes de marchandises et où en parallèle, il y a l'activité croisières.

1215 Donc au port de Barcelone, l'année passée, il s'est manutentionné quarante-cinq millions de tonnes (45 Mt) de marchandises et ils ont accueilli plus d'un million (1 M) de croisiéristes. Tout ça s'est fait au pied de la ville de façon harmonieuse.

1220 Et encore une fois, comme Québec, Barcelone doit composer avec un accès au port qui tient compte de différentes conditions techniques, que ce soit au niveau de la navigation, de la sécurité, les zones d'exclusion, etc.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1225 Monsieur Robitaille, revenez s'il vous plaît! Moins de cinq kilomètres (5 km), c'est le quartier...

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1230 En fait, c'est la partie historique de la ville, la partie supérieure ici. C'est une distance de moins de cinq kilomètres (5 km) avec le terminal méthanier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça, c'est le vieux Barcelone?

1235 **PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

Exactement. La distance ici est d'environ quatre cents mètres (400 m), et les terminaux de croisières qu'on retrouve dans le port de Barcelone sont situés ici. Donc l'accès se fait par là. Et ici, le long de la jetée, l'accès se fait via le chenal ici.

1240

Alors si on prend une autre image pour présenter l'activité en soi! Les navires de croisières et les méthaniers, ainsi que les autres navires qui rentrent dans le chenal pour avoir accès au port, passent ici; le terminal de LNG est là, et les activités croisières sont ici.

1245

Encore une fois, une vue différente de la même activité! Les différents terminaux de croisières versus la présence du terminal méthanier ici et le chenal qui mène à la Méditerranée.

1250

Souvenir de voyage! Cette photo a été prise à partir d'une cabine de navire de croisières à la sortie du chenal en sortant du port près du terminal méthanier, alors qu'il y avait un méthanier à quai.

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1255

Le débat actuellement que vous devrez trancher traite de la prise en compte de mesures d'intégration pour favoriser une meilleure intégration du projet Rabaska dans son milieu.

1260

Si on regarde toujours le cas de Barcelone, on comprend facilement que le terminal de LNG s'insère dans un secteur portuaire fortement utilisé pour l'entreposage de vrac liquide, et on constate facilement que les mesures d'intégration sont minimales.

1265

Si on regarde le projet Rabaska, c'est un projet qui s'implante dans une zone semi-urbaine, et le promoteur, nous estimons que le promoteur a prévu quand même des mesures qui favorisent une meilleure intégration visuelle du projet dans le site.

1270

On voit également que le projet est localisé à au moins dix kilomètres (10 km) on dit du centre-ville, mais du terminal de croisières; donc les mesures qui sont mises en place, à notre avis au port de Québec, pour l'accueil du terminal Rabaska, prennent en compte certaines préoccupations qui vont faire en sorte que l'intégration visuelle va se faire assez bien.

1275

Également toutes les considérations techniques qui ont semblé, si on regarde le cas de Barcelone, le terminal est situé à proximité de la ville, les considérations techniques et de sécurité nous semblent avoir été prises en compte, car le projet s'est réalisé.

Et je pense que l'acceptabilité sociale du projet Rabaska doit être analysée en fonction de la dimension culturelle du milieu récepteur. Et je pense que les considérations techniques et sécuritaires actuellement ont été bien identifiées par le promoteur.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

1280 L'encadrement de l'implantation tel que vous l'avez présenté à Barcelone, l'encadrement en termes de polyvalence d'usages, etc., tenant compte des dimensions physiques des lieux, est-ce qu'il est plus exigeant à Barcelone que pour l'éventuel projet à l'étude ici ou l'inverse?

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1285 Bien, à mon avis, je ne suis pas un expert, je suis seulement un individu qui gère un port et ses dimensions qui y sont associées.

1290 Au départ, la configuration physique du port de Barcelone et de la relative proximité des différents usages qui y prennent place rendent beaucoup plus complexe la gestion de la navigation et des différents usages qui y sont faits.

1295 Dans le cas du projet Rabaska, le projet est situé dans un site périphérique beaucoup moins densément peuplé, et les considérations techniques et de sécurité qui y sont tributaires me rendent confortable. Je parle au nom du Port de Québec.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1300 Oui, vous rendraient plus confortables que...

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

Qu'à Barcelone.

1305 **PAR LE PRÉSIDENT:**

... que votre homologue à Barcelone?

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1310 Oui. À Barcelone, ce serait plus un casse-tête.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1315 D'accord, merci. Excusez l'interruption!

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1320 Alors pour conclure, nous aimerions vous rappeler que l'activité maritime de la région de Québec se déroule quotidiennement sans histoire. Plus souvent qu'autrement, la population ne

perçoit ni les transits de navires, ni les opérations qui découlent de la présence de plus de mille (1000) navires par année.

1325 Dans le passé, la région n'a pas eu de choix à faire entre les vocations maritimes et portuaires versus celles du tourisme et du patrimoine.

L'intérêt du port pour le projet et le support qu'il accorde à sa réalisation sont avant tout reliés au respect de sa mission et à la qualité du projet présenté par le promoteur Rabaska. Et j'insiste sur le prochain point!

1330 L'APQ ne dispose d'aucun terrain aménagé sur la rive sud et n'a aucun plan de développement sur la rive sud et ni à l'île d'Orléans en passant.

1335 Alors les projets de développement de l'APQ sont connus, ils sont situés au secteur de Beauport et non sur la rive sud.

1340 La présence éventuelle de Rabaska dans les eaux du port ne constitue d'aucune façon un frein au développement des croisières dans la région. L'exemple de Barcelone parle de lui-même.

Le port de Québec accueille toutes les semaines des navires plus imposants et de gabarit plus important que les méthaniers prévus dans le projet Rabaska.

1345 Alors l'APQ supporte le projet Rabaska pour les raisons suivantes! Il s'agit d'un projet structurant pour la région et son industrie maritime et il s'agit d'une contribution significative à l'approvisionnement énergétique du Québec.

1350 L'APQ juge que le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable. Et les rapports et études déposés par Rabaska confirment le sérieux que le promoteur accorde aux éléments essentiels à sa réalisation, tels que la sécurité, les mesures d'urgence et les mesures de mitigation.

1355 Donc finalement, si Barcelone et d'autres villes faisant partie du patrimoine mondial réussissent à marier de façon harmonieuse les vocations portuaire, patrimoniale et touristique dans leur localité, alors l'APQ considère que notre région peut en faire tout autant avec le projet du promoteur Rabaska.

1360 Alors monsieur le Président, messieurs les Commissaires, nous vous remercions du temps que vous nous avez accordé pour notre présentation, et nous sommes prêts à accueillir vos questions, merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1365 Merci. C'est la Commission qui vous remercie, madame Bélanger, monsieur Robitaille, monsieur Labrecque. C'est une contribution fort valable à nos travaux.

Monsieur Waaub.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1370 Je voulais un peu creuser avec vous justement par rapport à des affirmations que d'autres personnes nous ont apportées sur la perception des croisiéristes, sur le terminal, donc la jetée, la présence de méthaniers à quai et les réservoirs.

1375 Quel est le profil d'intérêt des croisiéristes par rapport au patrimoine, les perceptions du patrimoine de l'île d'Orléans, de la ville de Québec et aussi, comment ils verraient justement le terminal méthanier avec intérêt, curiosité, ils trouveraient ça problématique ou ça serait neutre, ils le verraient même pas, à votre avis?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1380 À mon avis, après avoir discuté avec des gens de croisières, il y a aucun impact par rapport à la présence de méthaniers à Québec ou à Lévis. Barcelone est, comme on a dit tantôt, un exemple frappant, un million (1 M) de croisiéristes par année avec des bateaux de croisières comme ça au sept (7) terminaux, alors c'est pas...

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1390 Ils ne les voient pas? Enfin, quand on dit qu'il y a pas d'impact, parce que, je veux dire, on peut ne pas les voir, les méthaniers. Donc on peut soit trouver ça intéressant, dire, ah, tiens, je vais même prendre une photo du méthanier ou du quai; ou je m'intéresse pas à ça, je me tourne vers autre chose, j'ai une autre préoccupation?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1395 C'est pas un élément qui est pris en compte au niveau de la destination. C'est pas ce qu'ils viennent voir, ils viennent voir le paysage urbain, ils viennent voir les infrastructures d'accueil à Québec.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1400 Donc un participant a mentionné que l'essentiel de l'intérêt était à caractère paysager et historique, est-ce que vous confirmez cette affirmation-là, de l'intérêt des croisiéristes?

1405 **PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Le paysage fait juste partie d'une composante. Ils viennent voir le caractère européen de la ville de Québec, ils viennent regarder une expérience historique, ils viennent voir les infrastructures d'accueil, alors les musées, des choses comme ça.

1410

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Et est-ce que beaucoup vont à l'île d'Orléans?

1415 **PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Oui, certains font des excursions à l'île d'Orléans, oui. La cabane à sucre, les vergers à l'automne, les pommes.

1420 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et la présence des installations projetées l'autre côté de Sainte-Pétronille, à votre avis, exercerait quel genre d'influence sur l'attrait de l'île d'Orléans pour les croisiéristes qui y vont actuellement?

1425

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Au risque de me répéter, je pense qu'il y aurait pas d'impact par rapport!

1430 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Monsieur Paré.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1435

Oui. Une première chose, grâce à vous, on a peut-être clarifié quelque chose sur l'exercice de la juridiction de l'Administration.

1440

Parce qu'hier, j'ai soulevé la question, j'avais lu votre plan d'utilisation du sol qui a été déposé un peu plus tôt dans les audiences, j'avais pas encore lu le mémoire, ce que j'ai fait ce matin, donc ça montre qu'il y a une différence entre ce que vous appelez vos propriétés en eau profonde qui, d'après ce que je comprends, incluent le lit du fleuve, alors que quand on va vers l'est, ça devient plutôt une administration du plan d'eau. J'ai bien compris?

1445 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

Là-dessus, je vais répondre à votre question. En vertu de la Loi constitutive du Port de Québec, le Port de Québec a la gérance administrative du plan d'eau entre ce que j'expliquais tout à l'heure, la limite ouest qui est située dans le prolongement de la rivière Cap-Rouge et à 1450 l'est, c'était le prolongement de pointe Saint-Vallier et pointe Saint-Jean.

Donc on gère tout ce qui est en rapport avec le trafic maritime et, par exemple, l'amarrage, le mouillage, ainsi de suite.

1455 En ce qui a trait à la propriété du fond du fleuve Saint-Laurent, le Port de Québec gère l'espace qui est compris entre Cap-Rouge et l'extrémité ouest de l'île d'Orléans. Donc il y a toute la portion à partir de ce que vous voyez sur la souris, à partir de l'extrémité ouest de l'île d'Orléans jusqu'à la limite est de la zone navigable, ça, c'est de juridiction du gouvernement de Québec.

1460

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Incluant le site prévu pour Rabaska?

1465 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

Pour le quai de Rabaska, si le BAPE donne son aval au projet et que le gouvernement, les gouvernements font de même, Rabaska devra obtenir des lettres patentes de la part du gouvernement du Québec pour occuper le lit du fleuve Saint-Laurent.

1470

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1475 Sur la carte des propriétés qui apparaît dans le plan d'utilisation du sol de 2001, on voit à l'extrémité du secteur de Beauport ce qui semble s'appeler un projet d'extension sur les propriétés en eau profonde.

Est-ce que l'expansion du port de Québec se fait sur le lit du fleuve en comblant le lit du fleuve, est-ce que ça continue de faire partie de vos pratiques?

1480 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1485 Actuellement, si vous avez suivi un peu le débat qui a entouré le lancement de projets fédéraux pour le quatre centième anniversaire de Québec, dans le cas de Beauport, il y a eu une entente qui a été convenue avec la Ville de Québec et les différents intervenants du milieu, à l'effet que le Port de Québec consacrerait l'espace qui est montré sur la photo dans la partie du bas, environ dix-huit hectares (18 ha) qui seraient consacrés à des fins récréatives.

1490 En contrepartie, l'entente prévoyait que le Port de Québec pourrait construire deux (2) nouveaux quais de trois cents mètres (300 m), trois cent cinq mètres (305 m), et effectuer le dragage en avant de ces quais-là pour créer les conditions favorables d'approche pour les quais. Tout ça dans le respect des autorisations à obtenir dans le futur au niveau de l'environnement et des autres lois et règlements qui pourraient s'appliquer.

1495 Donc il y a un scénario de développement qui a été négocié et qui prévoit le développement futur du port de Québec, et si vous regardez dans le médaillon à droite, ça, c'était le projet d'expansion qu'on avait au départ avant qu'il y ait une entente pour 2008.

Donc le projet a été ramené légèrement à la baisse.

1500 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1505 Très bien. J'aimerais maintenant vous amener du côté de la jetée de Rabaska, et je m'appuie sur les paroles de madame Bélanger et d'autres personnes qui nous ont affirmé que la jetée de Rabaska ne servirait pas de tête de pont à l'expansion des activités portuaires dans ce secteur-là.

1510 Si donc tel est le cas, pourquoi ne pas privilégier l'addition d'éléments ponctuels portuaires plus près des installations existantes plutôt que dans un milieu où il y a absolument rien de tout ça en ce moment?

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1515 Je pense que dans l'examen des sites alternatifs que le promoteur Rabaska pouvait envisager, au départ, le promoteur a examiné la possibilité d'implanter le terminal de réception de gaz naturel dans le secteur de Beauport.

1520 Mais compte tenu des contraintes associées au périmètre d'exclusion, des besoins en termes d'espace, il nous était pas possible en fonction des engagements qu'on avait pris dans le passé, en termes du périmètre d'expansion qu'on pouvait respecter, ça aurait exigé d'aller au-delà de ce qu'on avait déjà convenu.

1525 Donc en partant, ce projet-là devenait très problématique, et ça présentait d'autres aspects peut-être plus contraignants au niveau de la sécurité, compte tenu des autres usages qui étaient déjà présents.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1530 Donc c'est à toutes fins utiles le seul endroit même de l'avis de l'Administration du port de Québec pour installer une jetée de port méthanier?

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

À l'intérieur des limites du port de Québec, des limites du plan d'eau géré, ça nous semble être l'emplacement le plus favorable.

1535

Parce qu'il faut convenir également que l'opération d'un terminal doit se faire douze (12) mois par année; en hiver sur le fleuve, il y a des glaces, et l'endroit choisi et la configuration du quai tel qu'il est proposé nous semble adéquat pour rencontrer les conditions de navigation que l'on retrouve sur le fleuve en hiver.

1540

Donc le secteur du quai serait suffisamment protégé, tout comme celui du quai d'Ultramar l'est.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1545

Merci.

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1550

Un complément d'information! Pour ce qui est du secteur de Beauport, les installations qu'on retrouve au secteur de Beauport, ça aurait été assez difficile, en fait, de marier les installations de déchargement cryogénique pour les méthaniers avec les installations portuaires qu'on retrouve au secteur de Beauport actuellement.

1555

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Les installations existantes en termes de conflits d'usages, quoi?

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1560

Voilà, c'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1565

Vous n'étiez pas en mesure de faire l'accommodement raisonnable?

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1570

Je vous laisse le dire. Bref, les installations, le seul endroit où au secteur de Beauport on aurait pu accueillir des méthaniers, ça aurait été à la partie est du secteur, et les quais permettent pas la cohabitation avec les activités en place.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1575 Monsieur Waaub.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1580 Dans les projets industriels, ils ont un début, ils ont une fin, et la fin peut être longue ou proche. On a vu que certains ont obtenu des permis et après, ont remis en vente leurs installations parce qu'éventuellement, il y avait pas nécessairement le marché attendu, etc.

1585 Quel que soit le délai entre mettons dix (10) et cinquante (50) ans, et même peut-être plus, est-ce que le jour où Rabaska ferme ses portes, si un jour Rabaska ferme ses portes, il y a un intérêt de l'Administration du Port de Québec de récupérer le quai et d'en faire quelque chose, ou ce sera, on pourrait dire, une ruine industrielle...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1590 C'est-à-dire, il y a un démantèlement possible aussi.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1595 Un démantèlement, oui, c'est ça. Parce que ce qu'on nous a dit aussi, c'est un privilège, d'une certaine façon, d'avoir un tel quai qui coûte des millions, des centaines, parce qu'on disait que la construction d'un quai était à peu près l'obstacle numéro 1 pour le développement portuaire. Ça coûte une fortune.

1600 Donc quand on a un tel quai à notre disposition, qu'est-ce qu'on en fait? On le démantèle?

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1605 Bon, dans le cas du quai prévu par Rabaska, il nous semble qu'au départ, le quai, l'emplacement a été choisi, comme je le mentionnais, pour répondre à certains conditions, et ça, on estime qu'on est confortable avec ça.

1610 Et s'il y avait un jour disparition du terminal de LNG, je pense qu'on pourrait reconvertir ce quai pour un usage de vrac liquide. Les réservoirs pourraient sans doute être transformés et sans trop d'impact, il serait possible de recevoir des produits, peut-être dans la famille des hydrocarbures.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1615 Ou peut-être promenade?



**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Promenade, c'est un peu cher payé!

1620 **PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

Bien, disons que le coût de maintenir une structure telle que proposée...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1625

N'est pas compatible avec l'usage.

**PAR M. MARCEL LABRECQUE:**

1630

Bien, ça demanderait beaucoup de taxes.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1635

Les croisières, est-ce qu'on pourrait imaginer un terminal de croisières là éventuellement?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1640

Bien, c'est pas quelque chose qu'on a envisagé. On a toujours dit à la Pointe-à-Carcy, la proximité du quartier historique est intéressante pour les croisiéristes. Alors se retrouver l'autre côté!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1645

Ce serait trop spéculer...

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1650

Oui c'est ça, alors je peux pas – je pense que monsieur Robitaille avait quelque chose.

**PAR M. PATRICK ROBITAILLE:**

1655

Juste pour compléter sur la vocation que pourrait avoir le site dans vingt-cinq (25) ou trente (30) ans! Ce sera un choix régional à ce moment-là.

Si on prend l'ancien site, c'est-à-dire le site de l'ancienne cimenterie St-Laurent, ça aurait pu être reconverti à une autre activité industrielle, ça a été plutôt, je pense que c'est plutôt un projet résidentiel qui est là. Donc l'avenir nous le dira.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1660

D'accord. Une dernière question, madame Bélanger!

Quand l'Administration portuaire de Québec avait décidé de recourir à une injonction, c'était quels effets nuisibles par rapport au droit de parole des citoyens que vous avez  
1665 cherchés, vous avez décidé d'aller peut-être chercher à prévenir en recourant à l'injonction qui n'a pas été accordée?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1670

En fait, ce que je peux dire, c'est qu'on n'a pas cherché à museler personne. Les gens...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1675

Non, quels effets nuisibles à votre activité vous avez cherché à prévenir en recourant à ça?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1680

Alors il est évident que ça fait des années qu'on travaille à établir des relations privilégiées avec les plus grandes lignes de croisières, alors c'est sûr qu'ils sont sensibles à l'accueil que font les communautés à la présence des bateaux de croisières.

1685

Alors c'est ça, c'est de mettre en péril des années d'efforts de développement par le Port de Québec auprès de ces lignes-là et de faire en sorte que la région...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1690

Ça aurait eu lieu comment, mettre en péril, à travers quel...

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1695

Il fallait pas que les lignes de croisières cancellent et que la région ne puisse pas bénéficier des retombées économiques associées à la présence de ces bateaux-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1700

Est-ce que vous avez eu, pour employer un mot, un feedback de la part, je recherche de l'information de la part des opérateurs des croisières à la lumière de ce qui est tombé dans leurs oreilles à propos du projet?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Oui, très rapidement.

1705

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et c'était de quel ordre?

1710

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Ils voulaient être rassurés par rapport surtout à l'accueil que la communauté faisait aux bateaux de croisières. Ils voulaient savoir si c'était vrai, les mesures de sécurité, est-ce que le projet avait été étudié de façon sérieuse pour permettre leur arrivée sans tracas à Québec.

1715

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'était ça l'inquiétude?

1720

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1725

Essentiellement. Et vous avez estimé que ça commence à inquiéter trop vos clients, donc vous avez cherché peut-être à prévenir les effets néfastes en recourant...

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

1730

La rapidité avec la ligne de croisière à laquelle qu'elle m'a contactée faisait en sorte que ça démontrait qu'il y avait un intérêt, une sensibilité de la part des lignes de croisières par rapport à ce qui était véhiculé.

1735

Et puis il faut comprendre que les lignes de croisières en ce moment, il y a dix-huit (18) lignes différentes, mais c'est à peu près trois (3) grosses corporations qui contrôlent le marché, alors c'est facile de créer un genre d'épidémie par rapport à ce dossier-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1740

Rétrospectivement, et si vous n'avez pas envie de répondre à la question, je respecterai ça, est-ce que vous estimez que vous avez bien agi en recourant à l'utilisation à cet instrument, rétrospectivement?

1745 **PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Le bien et le mal est quelque chose qui est discutable, mais évidemment, on a réagi comme en personnes d'affaires; quelqu'un s'attaquait au développement des activités commerciales du port de Québec et faisait en sorte qu'on pouvait être limité dans notre développement.

Alors je crois, et je parle personnellement, c'est une décision que je referais.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Que vous referiez?

**PAR Mme MARTINE BÉLANGER:**

Oui, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Madame Bélanger, monsieur Robitaille, monsieur Labrecque, très utile encore, merci beaucoup.

On va prendre une pause de quinze (15) minutes.

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

1775

**REPRISE DE LA SÉANCE**  
**SÉBASTIEN BLOUIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1780

Mesdames et messieurs, je vous invite à prendre place.

1785

J'aimerais, juste avant de commencer, vous dire qu'il y a un participant qui était dans l'obligation de quitter, parce que selon l'horaire, il était à onze heures (11 h), et comme vous voyez, on a une tâche difficile. On avait deux (2) présentations avec beaucoup de questions à régler, donc la plage horaire prévue, il y a des déplacements parfois. On essaie de rentrer là-dedans, mais on peut pas garantir nécessairement que tous les sujets et tous les intervenants passeront exactement dans la plage horaire proposée.

1790

Alors cela dit, j'invite monsieur Sébastien Blouin s'il vous plaît à venir prendre la parole.

On va être serré pour la séance de la matinée!

On vous écoute. Bonjour monsieur Blouin.

1795

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

C'est ça, moi, je suis ici pour vous parler d'une étude que j'ai réalisée sur les vents au site proposé par le promoteur pour son port méthanier.

1800

Introduction rapide! Pourquoi une étude sur les vents? Mise en contexte très simple, bon, on sait que le gaz naturel liquéfié, ça peut être assez, il y a des contraintes de sécurité importantes, c'est un produit qui peut être dangereux, explosif, inflammable notamment, et pour cette raison-là, il y a des mesures de sécurité assez exceptionnelles, on sait, qui régissent dans le transport du gaz naturel liquéfié, que les opérations aux installations portuaires. Et

1805

justement, une des mesures de sécurité concerne le vent.

1810

Les méthaniers, on le sait, c'est des bateaux qui ont un profil vertical important. Si on regarde les photos, on le voit, ils sont élevés sur l'eau. Donc c'est tout simplement logique que le vent puisse avoir une bonne emprise sur ces navires-là. Dans certains cas, des vents violents peuvent même, et ça, c'est montré, influencer la trajectoire des méthaniers.

1815

Donc à l'échelle internationale, la norme reconnue stipule qu'aucune manœuvre d'approche d'accostage ou d'appareillage de ces navires-là peut être effectuée si les vents excèdent quarante-six kilomètres à l'heure (46 km/h). Alors c'est pour ça qu'on s'intéresse à la question des vents, surtout que le site proposé par le promoteur pour le port méthanier est un site venteux.

1820 On pourrait demander à n'importe qui qui reste dans le secteur, le chenal des Grands Voiliers qu'on voit sur la carte est venteux. C'est un corridor de vent qui canalise les vents d'ouest et aussi des quadrants est et est-nord-est, et ça, c'est particulièrement important, parce que dans le secteur d'étude, les vents les plus forts viennent de l'est et de l'est-nord-est. Donc il faut s'intéresser à cette question-là.

1825 D'autant plus que, et c'est ce que je vais essayer de vous montrer, l'étude des vents du promoteur est absolument, on pourrait utiliser le terme désastreuse, c'est simpliste, incomplet, c'est effectivement très mauvais.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1830 Allez-y.

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

1835 Donc présentation en deux (2) temps! Premièrement, montrer c'est quoi l'étude d'impact du promoteur, pourquoi je la considère très mauvaise, et ensuite, je vais essayer d'évaluer avec vous quelle est la fréquence réelle des vents forts, donc supérieurs à quarante-six kilomètres à l'heure (46 km/h), dans le secteur de l'étude.

1840 Donc l'étude Rabaska, le seul point, je dirais positif qu'on peut en dire, c'est la station d'étude qui a été choisie. Ils ont choisi de prendre la station Lauzon. Il y en a qui étaient contre l'idée en fait, c'est le seul point positif qu'on peut en dire. Lauzon est à seulement sept kilomètres (7 km) à l'ouest du site du port méthanier, dans le même corridor de vent. Ça, ça va.

1845 Les vents sont pas pareils, je vais le montrer plus tard, mais il y a des caractéristiques semblables. Et on est dans une région où il y a peu de stations climatiques qui rapportent des mesures de vents; en fait, il y en a seulement deux (2): Lauzon et l'île d'Orléans. L'île d'Orléans est située à trente kilomètres (30 km) au nord-est, pas dans un corridor de vent, dans un endroit où le vent, en fait dans un endroit beaucoup plus ouvert aux vents du nord et de l'est. Donc c'était logique d'utiliser la station Lauzon.

1850 Par contre, ce qu'on fait avec les données, ça, c'est autre chose. Et Rabaska, ce qu'ils ont fait avec les données, c'est très simple. Si vous allez dans l'étude d'impact qui fait quoi, mille (1000) pages, vous allez trouver un (1) ou deux (2) paragraphes sur les vents, très courts, très sommaires, et en fait, tout ce qui a été fait, c'est ceci! Ils ont pris la période d'étude qui s'étend de 91 à 2002 inclusivement, ils ont fait une moyenne du nombre d'heures, parce que  
1855 c'est des données horaires, du nombre d'heures où les vents sont forts, et ça donnait en moyenne soixante-douze (72) heures par année.

Ensuite, et c'est là que le problème arrive, ils ont converti ça en jours. Soixante-douze (72) heures donnent trois (3) jours. Et leur conclusion très simpliste qui est absolument

1860 illogique, c'est un peu la phrase d'en bas, un seul paragraphe, comme je disais, l'essentiel du paragraphe est là:

1865 "Puisque le vent atteint cette vitesse – c'est-à-dire quarante-six kilomètres-heure (46 km/h) en moyenne trois (3) jours par an au cours de l'hiver – les manœuvres peuvent être interrompues en hiver trois (3) jours seulement, selon les statistiques."

On peut pas présenter une chose comme ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1870 Allez-y, expliquez pourquoi!

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

1875 Les vents forts, comment dire, c'est pas concentré dans trois (3) jours seulement.

J'ai refait l'étude, puis en fait, il y a dix-sept (17) jours en moyenne par année où on a des vents, un épisode au moins de vents supérieurs à quarante-six kilomètres à l'heure (46 km/h).

1880 Présenter une chose comme ça, c'est réellement aberrant, on s'en doute bien, mais malheureusement, bon, il y a d'autres lacunes à leur étude...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1885 Mais vous n'avez pas invalidé le paragraphe. Vous avez tout simplement dit, ça marche pas, juste pour comprendre!

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

1890 Ah, j'invaliderai plus tard, c'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1895 D'accord.

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

C'est les lacunes de l'étude.

1900 Déjà l'interprétation est trompeuse, on s'en doute, je reviens un peu en arrière. Trois (3) jours par an, les vents forts sont pas concentrés dans une période de trois (3) jours; c'est pas

1905

vrai qu'il y a plus de trois cent soixante (360) jours par année où on n'a pas de vents forts dans la région. Il y a aucune station au Québec, que ce soit continentale ou maritime, où ce serait le cas. C'est absolument faux.

1910

Et comme j'ai dit, j'ai refait l'étude, et c'est en moyenne dix-sept (17). Et certaines années, beaucoup plus, vingt-cinq (25) environ, pour l'année 2005 notamment, parce que le vent, c'est un des paramètres climatiques qui est le plus variable dans le temps, donc vingt-cinq (25).

1915

Et ce portrait-là que Rabaska fait, le portrait des trois (3) jours, ou du moins, l'autre côté négatif à leur étude, à l'OMM, l'Organisation météorologique mondiale stipule que si on veut faire une étude climatique correcte, il faut trente (30) ans de données consécutives. Si on n'a pas ça, le portrait qu'on va avoir va être assez douteux, surtout si on a un faible nombre d'années, on va avoir un portrait irrégulier.

1920

La période d'étude de Rabaska, treize (13) ans. C'est déjà une première lacune. Mais, et ça, le promoteur l'estime pas, la série de données contient vingt-cinq pour cent (25 %) de valeurs manquantes.

1925

Treize (13) ans de données, c'est pas beaucoup. Si on ajoute vingt-cinq pour cent (25 %) de valeurs manquantes, il reste plus beaucoup de données pour établir un bon portrait. Surtout en climato, généralement, quand on a une série de données qui a plus de cinq pour cent (5 %) de valeurs manquantes, on essaie de la rejeter, on essaie de changer de station.

1930

À la limite, on peut aller à dix pour cent (10 %), mais vingt-cinq (25 %), on change de station. Rabaska pouvait pas, il y a seulement la station de Lauzon, comme je l'ai expliqué, mais ça aurait dû être mentionné dans l'étude. Aucune mention là-dedans; tout ce qu'on dit, c'est simple, une étude béton, parfaite, on essaie de nous présenter les choses d'une manière favorable.

1935

Et autre point, c'est que l'anémomètre utilisé à Lauzon pour l'étude des vents respecte pas les normes de l'OMM; généralement, une station de vent doit être située dans un terrain dégagé, pour pas que le vent soit affecté par des obstacles, des bâtiments, de la végétation. Parce que s'il y a de tels obstacles, les vents sont sous-estimés.

1940

Et à Lauzon, j'ai montré une photo tout à l'heure, l'anémomètre est situé au chantier maritime Davie au-dessus de la cale sèche Champlain, dans un endroit fortement humanisé. Donc tant de choses non mentionnées par les promoteurs.

1945

Et si vous présentez une étude comme le promoteur l'a fait, dans un cours universitaire de deuxième, de troisième cycles, aucune chance que ça passe, aucune chance, conclusion boiteuse...



**PAR LE PRÉSIDENT:**

On a compris.

1950 **PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

Aucune chance.

1955 Donc la deuxième partie de l'étude, si on veut estimer quels seraient les vents réels, la fréquence réelle des vents forts à Lauzon, pas du moins à Ville-Guay, ce qu'on peut en dire, c'est certain que les vents sont plus forts qu'au secteur de Lauzon et ce, pour une raison précise, la rugosité de surface. La rugosité de surface, c'est l'ensemble des aspérités qui forment la surface terrestre, bâtiments, végétation, qui freinent le vent. Une région à forte rugosité, un vent plus faible, une région à faible rugosité comme un plan d'eau, un vent assez fort.

1960 La photo que je montre ici, c'est l'endroit où la station Lauzon est située. J'aurais dû encercler l'endroit. Où pointe la souris, l'anémomètre est à peu près là. C'est fortement humanisé, et Environnement Canada m'a confirmé que, bon, les vents des quadrants ouest et est sont affectés par la disposition des bâtiments. Le vent est sous-estimé. Ça, c'est important, les vents forts, je le disais, c'est surtout les quadrants est et nord-est.

1965 À l'inverse, si on regarde l'image qui vient de l'étude d'impact Rabaska, la zone des manœuvres en pointillé, c'est une surface d'eau, très faible rugosité. Le vent peut déployer toute sa force.

1970 Donc cette différence de rugosité là explique pourquoi les vents sont plus forts à Ville-Guay qu'à Lauzon. Maintenant, de combien? On peut l'estimer, il y a beaucoup de littérature sur Internet, importante et intéressante à ce sujet-là. Il suffit de consulter le site de l'Atlas canadien d'énergie éolienne qui est pas cette carte-là, c'est une autre, où des données modélisées très fiables montrent qu'en moyenne, aux deux (2) sites, on aurait une différence de deux (2 km/h) à quatre kilomètres à l'heure (4 km/h) en faveur de Ville-Guay.

1975 Et vous avez énormément d'autres études faites par des chercheurs reconnus, on est dans une époque de développement éolien, donc des cartes de vents, il y en a à profusion. Ça prend quelques minutes à en trouver. Qui montrent à peu près la même chose.

1980 Ici, c'est une des cartes les plus fiables que j'ai trouvée, qui montre, dans le secteur nord de la zone des manœuvres, des vents, bon, en mètres par seconde, si on convertit en kilomètres à l'heure, des vents jusqu'à quatre kilomètres à l'heure (4 km/h) plus élevés.

1985 Et j'ajouterai à ceci, pour avoir parlé à quelques capitaines de navires qui vont régulièrement, qui passent régulièrement dans ces coins-là, que c'est un secret de polichinelle

1990 que le vent est plus fort au site du port que Lauzon. Un des capitaines estimait la différence à cinq (5 km/h) à dix kilomètres à l'heure (10 km/h). Ici, on parle de deux (2 km/h) à quatre (4 km/h).

1995 Moi, j'ai retenu trois (3 km/h). C'est à peu près la moitié, mi-chemin dans les fourchettes données par les données modélisées. Et ce qui est important, c'est qu'avec cette différence-là, on peut estimer la fréquence réelle des vents forts au site du terminal méthanier. Ça reste une estimation; il y a rien qui va remplacer une station climato, mais on n'en a pas.

2000 S'il y a une différence de trois kilomètres à l'heure (3 km/h) entre les deux (2) sites, c'est-à-dire qu'un vent à Ville-Guay qui est de quarante-sept kilomètres à l'heure (47 km/h) serait à peu près égal à quarante-quatre kilomètres à l'heure (44 km/h) à Lauzon.

2005 Donc ce qu'on peut faire pour l'estimer, c'est tout simplement prendre la fréquence des vents supérieurs à quarante-trois kilomètres à l'heure (43 km/h) à Lauzon et on va avoir à peu près la fréquence des vents forts au site du port méthanier.

Je le répète, ça reste une estimation, mais c'est déjà beaucoup mieux que ce que le promoteur a présenté.

2010 Et si on prend cette valeur-là, de trois kilomètres à l'heure (3 km/h) et qu'on fait ça, et je stipule trois kilomètres à l'heure (3 km/h), c'est assez conservateur comme valeur, il y a des cartes où tu as du quatre-cinq kilomètres à l'heure (4 km/h-5 km/h), on double la fréquence des vents forts déjà, c'est quand même pas rien. Si on prend un peu le raisonnement boiteux de Rabaska, pour faire une comparaison, et qu'on met tous les vents forts dans un même nombre de jours...

2015

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Juste un instant. Boiteux ou pas boiteux, ils sont censés être compétents en matière de gestion de leur capital. Alors donnez-nous vos conclusions.

2020

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2025 OK. On vient de doubler, et ça, avec une valeur conservatrice. Et on passe à une occurrence jusqu'à quarante (40) jours par an, ce qui est loin, on en conviendra je l'espère, du trois (3) jours de Rabaska.

2030 Et si on prend une valeur moins conservatrice, quelque chose de cinq-six kilomètres à l'heure (5 km/h-6 km/h), comme certains capitaines de navire le disaient, on tombe jusqu'à cinquante-cinq (55) jours par an. On est loin du trois (3) jours par an du promoteur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

2035 **PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

Donc conclusion! Deux (2) points: simpliste et incomplète. Je pense que vous voulez plus trop que j'insiste là-dessus, donc je passe au point suivant!

2040 L'étude Rabaska, je le dis, elle passerait pas, c'est mauvais. Et des vents forts plus fréquents à Ville-Guay qu'à Lauzon, et une estimation avec une valeur, je dirais conservatrice, nous montre que c'est le double.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2045

D'accord.

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2050

C'est tout.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2055 Très bien. Alors si on accepte complètement votre analyse et si on accepte également que c'est quarante (40) jours et même soixante (60) plutôt que quatre (4)...

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2060 Soixante (60), ce serait si on prend une valeur qui est peut-être un peu excessive.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2065 Non, je comprends. Quarante (40), si on accepte vos conclusions complètement, ce serait quoi, de façon précise, les implications de l'écart entre vos calculs et l'écart fait par Rabaska, en termes de sécurité et en termes de conséquences financières?

2070 Ce serait quoi les conséquences les plus graves de l'écart entre vos estimés par rapport aux jours de pas d'activité versus leur calcul à eux de quatre (4) jours ou trois (3) jours par année? Ce serait quoi les conséquences les plus graves?

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2075 Les plus graves, c'est qu'on prend une année où il y aurait des vents – le vent, ça varie beaucoup d'une année à l'autre, je l'ai dit, si on prend une année où il y a beaucoup de vent, plus grave, le bateau pourrait ne pas pouvoir accoster à plusieurs moments durant l'année.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2080 Et ça, ça comporte quoi comme conséquences les plus graves de ça?

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2085 Bien, à ce que je sache, les méthaniers ont des horaires serrés, ce qui veut dire...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est une question, ils vont bâcler leur plan d'affaires, quoi?

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2090 Il y a des possibilités.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2095 D'accord, très bien.

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2100 J'avoue pas avoir regardé cette question-là, moi, c'était les vents.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2105 Excellent. Nous considérons que s'ils bâclent leur plan d'affaires, s'il s'avère qu'ils n'arrivent pas à gérer leur business correctement, ils vont subir les conséquences très rapidement.

2110 Ce qui est beaucoup plus important pour nous, ce sont les implications des écarts méthodologiques pour ce qui est de la sécurité du milieu naturel et des gens et du milieu bâti. Ça, ça nous incombe beaucoup plus.

Mais si l'analyse qu'on fait conclut à certaines choses que le gouvernement décide de leur permettre d'avoir pignon sur rue, et puis ils ne sont pas compétents en matière de gestion de leurs affaires, bien, ça!

Monsieur Waaub.

2115

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Ce que je comprends de l'analyse de vos données, c'est qu'en fait, il y a une bonne partie des vents qui est juste un petit peu inférieure à quarante-six kilomètres à l'heure (46 km/h)...

2120

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

Oui.

2125

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

... à Lauzon et qu'entre quarante (40 km/h) et quarante-six (46 km/h), et donc plus la zone, la modélisation va chercher ces données-là pour les amener dans la zone, donc la fixation même du paramètre de quarante-six kilomètres à l'heure (46 km/h) comme étant une vitesse critique pour les manœuvres, est-ce qu'il y a encore, est-ce qu'il y a une marge de sécurité?

2130

C'est-à-dire, mettons, c'est vraiment interdit de manœuvrer à cette vitesse-là de vent, parce que, bon, là, vous avez mentionné que ces vents-là, ils sont pas toute la journée, donc s'il y a une fenêtre d'opportunité d'une (1) heure ou deux (2) et que la manœuvre se fait pendant ce temps-là, après, le bateau est à quai et il vente, il y a pas de problème?

2135

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

Bien, à quai, il y a d'autres problèmes. Il y a des contraintes de vent aussi. Le vent de, je crois que c'est cinquante kilomètres à l'heure (50 km/h), pendant le déchargement du gaz naturel liquéfié, ça, on peut pas le faire. Donc le bateau devrait larguer les amarres, aller s'amarrer à un endroit sécuritaire, et on est dans un corridor où le trafic maritime, quelqu'un a dû vous en parler, il est important.

2140

2145

Et il y a pas d'endroit dans le chenal des Grands Voiliers, il faudrait qu'il aille à l'est de l'île d'Orléans, qui est quand même assez loin, puis dans un secteur beaucoup plus venteux. L'île d'Orléans, à l'est, on rentre dans un autre secteur de vent.

2150

Alors il y a beaucoup d'impondérables, et c'est pas nécessairement en leur faveur. Et même au contraire, c'est l'inverse.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

2155 Est-ce qu'il y a, enfin dans votre modèle, est-ce qu'on peut estimer les coups de vent, c'est-à-dire on est en train de manoeuvrer, et le vent arrive subitement, est-ce que ça s'estime, ça, ou c'est plutôt des vents moyens?

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2160 C'est dur à estimer, parce que la donnée de vent que les stations fournissent, c'est une donnée horaire, moyennée sur dix (10) minutes, puis on en déduit une donnée horaire.

2165 Il y a pas de données pour les rafales qui pourraient être des coups de vent de quelques secondes, qui seraient beaucoup plus élevées, ou du moins à très fort coups. Et c'est dur à obtenir.

2170 Mais on peut avoir un vent de moins de quarante-quatre kilomètres à l'heure (44 km/h), mais avoir des coups de vent plus forts dans l'heure, ça, c'est certain. Mais c'est très dur à tenir en compte.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

2175 Et la station de la pointe de l'île, est-ce qu'elle mesure les rafales, elle qui est bien placée?

**PAR M. SÉBASTIEN BLOUIN:**

2180 Non. Bien, les seules données accessibles à coûts non exorbitants, parce qu'Environnement Canada charge des coûts incroyables, c'est les données horaires. Et pas beaucoup de données là non plus, une dizaine d'années, c'est récent comme station.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2185 Côté analyse et exercice, c'est très intéressant, et votre contribution, côté méthodologie, ce serait intéressant de se pencher sur la question pour voir qui a compté les jours correctement ou pas. Rabaska, s'ils ont des commentaires à faire à propos de votre analyse, c'est intéressant côté méthodologique.

2190 Merci beaucoup monsieur Blouin.

2195

## STRATÉGIES SAINT-LAURENT

### PAR LE PRÉSIDENT:

2200 Alors j'invite maintenant, madame Marie Lagier, Stratégies Saint-Laurent s'il vous plaît.

### PAR Mme MARIE LAGIER:

2205 Bonjour monsieur le Président, bonjour les Membres de la Commission. Alors ce sera maître Claude Martin, président de Stratégies Saint-Laurent qui va effectuer la présentation.

### PAR M. CLAUDE MARTIN:

2210 Alors monsieur Samak, distingués membres de la Commission, je vais d'abord présenter un peu l'organisme que je représente aujourd'hui!

2215 Stratégies Saint-Laurent est un organisme sans but lucratif qui regroupe, en fait, les quatorze (14) comités de zone d'intervention prioritaire. Je sais qu'il y a au moins un Comité de zone d'intervention prioritaire, je pense, qui est déjà intervenu devant cette Commission.

Et la mission de Stratégies Saint-Laurent est de favoriser, par des modèles qui seraient ou qui sont novateurs, la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du Saint-Laurent.

2220 La poursuite de cette mission s'inscrit dans un objectif un peu plus large qui est en quelque sorte de redonner aux citoyens et aux riverains le Saint-Laurent, voie de navigation importante, mais voie qui, au cours de, ma foi, près d'un siècle, a d'abord été à vocation commerciale plutôt qu'à vocation résidentielle ou urbaine.

2225 Les comités ZIP sont des organismes à but non lucratif, disais-je, qui regroupent des intervenants et des décideurs régionaux. Il faut bien comprendre qu'il s'agit de tables de concertation où on retrouve des intervenants économiques et des intervenants sociaux à l'intérieur de tronçons déterminés.

### LECTURE DU MÉMOIRE (Page 4, deuxième paragraphe, deuxième ligne "Leur rôle...")

2230

### FIN DE LA LECTURE (Page 5, deuxième paragraphe, fin, "... de souligner")

2235 À cet égard, je tiens à dire que notre intervention ici ne tient pas de la critique du programme ou de l'étude d'impact qui a été faite, mais davantage à souligner certaines préoccupations qui, je pense, sont importantes et doivent faire l'objet d'annotations toutes particulières de la part de cette Commission, à l'occasion de la préparation et l'étude de son rapport.

2240 Je vais m'attarder davantage sur quatre (4) des cinq (5) préoccupations soulignées. D'abord, la justification du développement d'une navigation et d'activités portuaires méthanières; d'autre part, les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et de la navigation; les impacts sur les activités récréotouristiques et les impacts sur les paysages.

2245 Vous comprendrez bien entendu qu'il s'agit davantage d'éléments qui sont de nature sociale qui s'adressent à l'accessibilité au fleuve que des éléments qui sont de nature économique, j'en conviens d'emblée.

2250 Commençons par la justification du développement d'une navigation et d'activités portuaires méthanières !

Le Comité sait fort bien que Rabaska est un (1) de trois (3) projets méthanières importants qui font présentement l'objet d'études et qui, nous l'estimons, doivent être étudiés non pas séparément ou en silo l'un de l'autre, mais davantage de façon globale.

2255 La position que nous favorisons ou du moins que nous exprimons est le reflet de celle soutenue de plusieurs groupes environnementaux, je pense entre autres à Nature Québec ou encore Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

2260 Stratégies Saint-Laurent est d'avis, par voie de conséquence, qu'il devrait y avoir des audiences génériques sur le développement d'une navigation et des activités portuaires méthanières, afin que tous les projets actuellement à l'étude, soient évalués selon une vue d'ensemble du développement du Saint-Laurent.

2265 Puisque, comme je le disais, il est assez difficile d'apprécier, si je m'en tiens simplement au tronçon du Saint-Laurent, il me semble assez difficile d'apprécier l'existence ou le développement de Gros-Cacouna sans tenir compte d'un projet qui serait ici, au même titre qu'il m'apparaît assez difficile de faire l'inverse et d'étudier le projet de la région de Québec sans tenir compte de ce qui peut se faire ou se fera éventuellement à Gros-Cacouna.

2270 Le deuxième élément sur lequel on est d'avis que la Commission doit s'attarder tient au fait que la décision d'autoriser ou non le projet de Rabaska devrait se faire qu'une fois que le gouvernement du Québec ait reçu tous les rapports d'enquête et d'audiences publiques pour tous les trois (3) projets d'implantation d'un terminal méthanière qui sont actuellement à l'étude.

2275 La raison de cette recommandation-là est fort simple! Il s'agit non seulement d'évaluer les besoins économiques ou les questions de sécurité énergétique, mais aussi il faut tenir compte de l'impact environnemental de chacun de ces trois (3) projets-là, pour ultimement choisir celui qui est le plus acceptable en termes de développement durable.



2280 Ce qui m'amène, dans une certaine mesure, aux impacts sur la sécurité des communautés riveraines et de la navigation! Je pense qu'il serait inutile de répéter ici les préoccupations qui ont été réitérées ad nauseam sur les questions de sécurité.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2285

Ad infinitum!

**PAR M. CLAUDE MARTIN:**

2290

Ad infinitum, je vous remercie, vous allez bien au-delà de ce que je peux dire! Ce serait redire ce qui est évident.

2295 Cependant, dans le cadre d'études entreprises par le gouvernement, il y a une stratégie de navigation durable qui s'est développée par le Comité de concertation sur la navigation du Saint-Laurent dans le cadre du projet Saint-Laurent Vision 2000.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 8, troisième paragraphe, deuxième ligne, "Stratégies...")**

**FIN DE LA LECTURE (Page 8, 3<sup>e</sup> paragraphe, septième ligne, "... de la navigation")**

2300

Cette préoccupation-là, je le dis avec respect, ne semble pas ressortir, du moins dans les documents que j'ai eu à consulter pour la préparation de cette courte présentation.

2305 La Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent énonce cinq (5) principes directeurs qui permettent d'encadrer les activités liées à la navigation, afin que celle-ci puisse respecter les exigences d'une navigation durable. Ces principes sont d'abord la protection des écosystèmes et des ressources en eau.

2310 Deuxièmement, la sécurité des personnes et des navires.

Troisièmement, le développement des activités de navigation commerciale, respecter les exigences d'un développement économique des activités de navigation et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux.

2315 Maintenir notamment les accès portuaires dans des activités et optimiser les recours à la navigation dans les situations où ce monde de transport offre comparativement plus de gains environnementaux.

2320 Ceci étant dit, ce développement-là ne doit pas se faire au détriment d'autres usages récréatifs ou de plaisance. Donc on doit favoriser aussi le développement de la pratique d'activités de plaisance ou de navigation non commerciale et assurer le mariage des deux (2) usages.

2325 Et enfin, il devrait y avoir une harmonisation des usages et des implications des collectivités riveraines, c'est-à-dire s'assurer que les besoins des riverains sont conciliés avec les besoins ou les impératifs économiques des promoteurs.

2330 Alors par voie de conséquence, on est d'avis que dans l'étude qu'entreprend la Commission, la recommandation d'autoriser ou de refuser le projet doit être prise que si le promoteur s'engage à appliquer des principes de navigation durable, puisque son projet en lui-même implique une question de navigation.

2335 Dans le cadre des commentaires que je viens de faire, on vous soulignait les impacts en quelque sorte sur les activités récréotouristiques. Le Saint-Laurent, je le disais, est tranquillement à être réapproprié par des usagers qui sont non commerciaux, et ces usagers-là, dans une certaine mesure, sont les plaisanciers.

2340 L'étude d'impact ne semble pas s'être attardée aux questions liées à la navigation de plaisance et à l'usage de cette rive par les plaisanciers. On ne s'est pas adressé non plus aux éléments liés par exemple au développement de routes, comme la Route bleue le long du fleuve; par voie de conséquence, il y a pas vraiment de mesures qui sont prévues.

2345 Par voie de conséquence, nous sommes d'avis que le promoteur, dans le cadre de la réalisation de son projet, doit prendre des dispositions pour assurer aux petites embarcations de plaisance et à faible tirant d'eau un passage et une navigation sécuritaires dans la zone d'implantation du terminal.

2350 Je fais cette remarque-là d'autant plus que je pense – et là, je veux pas dire, je veux pas induire la Commission en erreur – mais je pense que, par exemple à Gros-Cacouna, on a souligné qu'il y avait un périmètre de sécurité autour du projet qui pouvait entraîner des limitations à la navigation de plaisance et forcer les embarcations à se diriger plus au large plutôt que de coller le littoral.

2355 Le même problème pourrait se poser ici, ne serait-ce qu'en raison d'une jetée de cinq cents mètres (500 m) qui est en quelque sorte imperméable ou étanche à la navigation de plaisance. Ce qui veut dire que les petites embarcations sont obligées de faire un détour significatif et s'aventurer dans une zone moins protégée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2360 On comprend bien que c'est dans des moments où le méthanier est amarré.

**PAR M. CLAUDE MARTIN:**

2365 Bien, c'est alors que le méthanier est amarré, mais il y a non seulement la période où le méthanier n'est pas amarré, je prends la situation du petit voilier par exemple qui est obligé de

s'aventurer au-delà de cinq cents mètres (500 m), donc un demi-kilomètre (½ km) pour éviter justement cette jetée qui bloque un passage. C'est un élément quand même qu'on doit considérer. C'est une question d'usage.

2370 Et certaines mesures, je comprends que ce sera pas pour toutes les embarcations, mais certaines mesures doivent être prises afin de faciliter l'usage. Et c'est dans ce sens-là que je fais une remarque à cet égard-là.

2375 Autre élément sur lequel évidemment on a déjà entretenu la Commission, et je me permets d'y revenir, c'est les impacts sur le paysage!

2380 Il y a pas de doute, et d'ailleurs les commentaires de ce matin, par exemple, vos questions à l'endroit du Port de Québec s'adressaient à cette question-ci. Il y a pas de doute que l'implantation du port méthanier à l'endroit où on veut le faire va avoir un impact visuel important.

Pour Stratégies Saint-Laurent, par voie de conséquence, trois (3) recommandations, si on peut prendre cette expression-là, s'imposent!

2385 D'une part, la réalisation du terminal méthanier doit être faite dans un souci esthétique particulièrement important, afin de diminuer au maximum les impacts du paysage, de jour comme de nuit. On faisait par exemple référence encore ce matin à l'activité touristique. Un des attraits du Saint-Laurent, et cette région-ci en particulier, c'est la beauté du paysage lorsque les navires descendent ou remontent le fleuve, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les  
2390 lignes de croisières recherchent ce site.

Deuxièmement, l'aménagement ou les aménagements du littoral dans la zone d'implantation du terminal doivent offrir des services aux petites embarcations de plaisance.

2395 Parce que non seulement, il y a la question de la sécurité aux petites embarcations de plaisance, mais il y a quand même le développement d'une infrastructure touristique pour les petites embarcations de plaisance, et ce sont des usagers du fleuve au même titre que les usagers commerciaux.

2400 Un dernier élément sur lequel on désire attirer votre attention et faire en quelque sorte une recommandation, c'est que le promoteur devrait acquérir et aménager une portion du littoral adjacent à la zone d'implantation du terminal, afin que le public puisse avoir accès au fleuve via par exemple une promenade ou du moins des mécanismes d'accès au fleuve et ça, ça s'inscrit dans une certaine mesure dans le cadre d'une responsabilité sociale du promoteur, alors qu'il  
2405 s'attribue, pour ses fins commerciales, une section du fleuve qui, par ailleurs, pourrait être accessible au public.

Je vous remercie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2410

Merci à vous maître Martin, madame Lagier. C'est assez clair.

Monsieur Waaub.

2415

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Pouvez-vous nous donner une idée, dans le tronçon on pourrait dire donc de Cap-Rouge à la fin de l'île d'Orléans, de l'accessibilité publique aux rives, est-ce que cette problématique se dégrade?

2420

Est-ce que c'est une problématique qui s'améliore, est-ce qu'il y a de plus en plus d'accès publics?

2425

Et peut-être après avoir fait le portrait régional, disons, le portrait un peu plus serré mettons de MIL Davie jusqu'à la Pointe-de-la-Martinière?

**PAR M. CLAUDE MARTIN:**

2430

Je vais demander à madame Lagier de répondre à cette question-là, si vous permettez.

**PAR Mme MARIE LAGIER:**

2435

Oui. En fait, moi, je ferais la référence au mémoire qui a été déposé par le Comité ZIP Québec Chaudière-Appalaches qui a beaucoup travaillé sur ces questions d'accessibilité aux rives et qui a fait des études dans le secteur.

Donc nous, Stratégies Saint-Laurent, oui, on confirme.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

2440

OK, c'est parfait.

**PAR Mme MARIE LAGIER:**

2445

Tout à fait, voilà.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2450

Monsieur Paré.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

2455 Peut-être très brièvement un commentaire, à la lecture de votre recommandation numéro 2, à l'effet d'audiences génériques!

2460 Sauf vraiment imprévu complet, il faut quand même s'attendre à ce que le processus qui est engagé autour du projet Rabaska suive son cours, indépendamment de ce que l'État déciderait de faire en regard d'une recommandation plus générale comme celle des audiences génériques. Je parle un peu à la lumière de l'expériences vécue en matière de dossiers environnementaux.

2465 Je viendrais maintenant à une question peut-être un peu plus précise! Quand vous parlez d'une stratégie de navigation durable, vous en définissez les caractéristiques générales, les objectifs, mais ça se concrétise comment, et en particulier, est-ce que ça prend pas des partenaires comme des administrations portuaires, les pilotes, les associations d'usagers et ainsi de suite?

**PAR M. CLAUDE MARTIN:**

2470 Vous avez fait deux (2) commentaires, ou un commentaire et une question, je vais m'adresser au commentaire et à la question!

2475 À l'évidence, chacun des projets doit être étudié à son mérite même et à l'évidence, chacun des projets nécessite une intervention d'une commission.

Ceci étant dit, il n'en demeure pas moins qu'on est confronté à un moment spécifique au développement de trois (3) projets qui sont tous les trois (3) susceptibles d'avoir des impacts économiques et des impacts environnementaux importants.

2480 Par ailleurs, je pense que ce serait le fruit d'une mauvaise analyse que de prétendre que les trois (3) projets peuvent se développer. Il va y avoir un choix à faire, et c'est dans ce sens-là qu'une étude générique s'avérerait utile. Ça, c'est pour le premier élément.

2485 Quant au deuxième élément, le développement d'une stratégie de navigation durable, à l'évidence, ça nécessite l'intervention de tous les partenaires économiques et sociaux.

2490 Il peut pas y avoir de navigation durable sans que les partenaires économiques, c'est-à-dire les armateurs, les opérateurs portuaires soient eux-mêmes partie prenante au développement de cette stratégie-là. C'est le cas d'ailleurs, tout le programme de Saint-Laurent Vision 2000 d'une part et son Comité de concertation sur la navigation est un programme qui implique l'intervention de tous les intervenants.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

2495           Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2500           Alors madame Lagier, maître Martin, merci beaucoup, très apprécié.

**PAR Mme MARIE LAGIER:**

2505           Merci à vous.

\_\_\_\_\_

**RÉGIS CAUCHON**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2510           Monsieur Régis Cauchon s'il vous plaît.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

2515           Bonjour messieurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2520           Bonjour à vous encore une fois! On vous écoute.

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

2525           Mon nom est Régis Cauchon, je détiens une maîtrise en éducation physique, mais j'exerce toutefois la profession de comptable.

2530           J'ai aussi quelques connaissances en droit et en fiscalité, en informatique et en logistique de transport.

2535           J'ai cinquante-huit (58) ans et je suis né à Saint-Félicien au Lac-Saint-Jean. Peut-être en fonction de mes origines, j'éprouve quelques ennuis avec l'arthrose, l'un d'eux ayant été corrigé il y a quelques années par une arthroplastie complète de la hanche.

2540           J'ai toutefois la chance de pouvoir utiliser mes propres yeux, mes propres oreilles et de ma propre voix. Je peux vous signifier toute la chance que j'ai de ne pas devoir me remettre à

2535 des tiers, à des prothèses ou des implants dotés ou dédiés à la communication pour être en mesure d'apprécier le projet Rabaska.

En effet, la couverture médiatique de ce projet est à ce point fragmentaire qu'elle frôle la dissimulation de preuves et les témoignages journalistiques si visiblement partisans qu'ils induisent en erreur la population plutôt qu'ils ne servent d'outils d'information.

2540 Au cours des trente-cinq (35) dernières années consacrées quasi exclusivement au mode maritime, j'ai eu la chance d'initier ou de participer à plusieurs projets structurants et sans prétention, je vous livre et propose un bref inventaire!

2545 La desserte du Nunavut par des navires de fort gabarit et la livraison des marchandises sur le site, initiative qui a permis aux peuples autochtones que ne soient pas gaspillées les denrées qui leur était destinées.

2550 La desserte de la Basse et Moyenne Côte-Nord par navires porte-conteneurs, ce qui permettait de conserver l'intégrité des denrées transportées sur ces côtes.

L'utilisation de navires sous pavillon canadien pour du transport international hauturier. La desserte hivernale des Îles-de-la-Madeleine, ce qui évitait que les Madelinots soient isolés du reste du continent de deux (2) à trois (3) mois annuellement.

2555 La politique fiscale du Québec dédiée au mode maritime et, quelques années plus tard, celle de transport maritime.

2560 L'analyse et la formulation d'un avis favorable au projet de terminal de croisières proposé par le Port de Québec, l'allongement des traversiers utilisés au franchissement du Saguenay, la construction du traversier polyvalent Félix-Antoine-Savard, le sauvetage de la faillite du chantier maritime de l'Île-aux-Coudres et l'importation du navire mixte CTMA Vacancier qui effectue des croisières entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine.

2565 Toutefois, je n'ai malheureusement pas eu l'idée d'importer du gaz naturel au Québec, le mérite de cette initiative revient strictement au consortium Rabaska. J'ai toutefois formulé certaines recommandations auprès de mon employeur qui devraient nous permettre d'être prêts à accueillir convenablement les méthaniers affrétés par Rabaska.

2570 Contexte d'intervention!

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, premier paragraphe "Je souhaite...")**

2575 **FIN DE LA LECTURE (Page 2, premier paragraphe, fin, "... inexistant")**

Ce qui m'incite à enjamber ce niveau de contrariété.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, dernier paragraphe, première ligne, "Les relations...")**

2580 **FIN DE LA LECTURE (Page 3, quatrième paragraphe, quatrième ligne, "... à voir")**

Puisqu'ils ne sont jamais parvenus à convaincre, même à la suite de trop nombreuses tentatives, ce que vous croyez être le cas pour moi aussi, ces Rabat-Joie tentent donc d'émouvoir afin d'amadouer l'assemblée. Si ce vocable, Rabat-Joie, est invariable et qu'il n'a  
2585 donc pas de pluriel, est-ce donc à dire qu'un seul membre de cette coterie suffit à tant incommoder toute une population qu'il serait superflu d'en mandater tout un groupe?

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 4, premier paragraphe, "L'émergence...")**

2590 **FIN DE LA LECTURE (Page 9, 4<sup>e</sup> paragraphe, neuvième ligne, "... mes interventions")**

Tout autant que celles livrées par la majorité des gens qui partagent mes avis ne fassent l'objet d'inutiles récidives, deviennent répétition, d'insistance superflue.

2595 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 9, cinquième paragraphe, "Les retombées de l'art...")**

**FIN DE LA LECTURE (Page 9, cinquième paragraphe, dixième ligne, "... détente, plaisir")**

Et enrichissement.

2600

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 9, cinquième paragraphe, onzième ligne, "Par analogie...")**

**FIN DE LA LECTURE (Page 10, premier paragraphe, première ligne, "... pour révéler")**

2605

Les sentiments et les faits.

**LECTURE DU MÉMOIRE (Page 10, premier paragraphe, deuxième ligne, "Tout autant...")**

**FIN DE LA LECTURE (Page 10, fin)**

2610

Le projet Rabaska doit se réaliser et il doit servir de carte d'invitation aux investisseurs qui ont délaissé le Québec depuis plusieurs années, de peur ne point y être les bienvenus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2615

Merci beaucoup, monsieur Cauchon, de ce florilège vade-mecum qui est très bien monté d'ailleurs, et un tour d'horizon aussi à propos de toutes les difficultés de gérer la chose publique.



2620 **PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Qui n'est pas une mince tâche.

2625 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Tous les points que vous avez touchés sont pertinents par rapport à ça, et j'aimerais revenir à quelque chose que je vous ai dit hier.

2630 Si une de retombées indirectes du processus de consultation est à l'effet de vous faire découvrir les talents et les capacités que vous avez comme population dans cette région et le mettre en partage, ça serait déjà pas mal comme résultat de la consultation!

**PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

2635 Aucune objection.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2640 Vous revenez avec une expression qui garde entière sa capacité de me frapper, la phrase de Gilles Vigneault, quand il a dit que l'immense manque de vocabulaire ou que l'atroce manque de vocabulaire, je crois que ça retient toujours toujours sa pertinence.

Merci beaucoup monsieur Cauchon.

2645 **PAR M. RÉGIS CAUCHON:**

Merci messieurs.

2650 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dernière intervention de cette séance, madame Martine Bergeron, s'il vous plaît! Elle n'est pas là.

2655

---

**DROIT DE RECTIFICATION  
PROMOTEUR**

2660 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors on passe à la rectification des faits, alors j'invite monsieur Glenn Kelly à venir clore la séance ce matin!

**PAR M. GLENN KELLY:**

2665 Monsieur le Président, messieurs les Commissaires!

Nous allons donner l'étude ou le mémoire de monsieur Blouin au professeur Ouellet qui a effectué l'étude et les analyses de vent, pour lui demander ses commentaires, s'il y a des faits à corriger.

2670

Je vais me limiter aux faits! On a dit qu'à quarante kilomètres-heure (40 km/h), on déconnectait les bras et le méthanier quittait le quai, c'est faux.

2675

Grosso modo, on interrompt les manoeuvres pour accoster à vingt-cinq (25) nœuds; si le méthanier est déjà à quai, il y a aucun problème d'avoir des vents supérieurs à vingt-cinq (25) nœuds.

2680

Dépendant du fabricant de bras, le déchargement est interrompu à trente-cinq (35) nœuds. Les bras sont déconnectés à quarante (40) nœuds. Il y a une grosse différence entre quarante (40) nœuds et quarante kilomètres-heure (40 km/h).

Et il y a à Ville-Guay ou au site proposé aucune raison météorologique que le navire doit quitter le quai.

2685

Autre point, j'ai rapidement regardé les pourcentages de temps que les vents excèdent quarante-six kilomètres-heure (46 km/h) ou vingt-cinq (25) nœuds. Qu'on soit en accord ou en désaccord, le chiffre qu'on avait dans l'étude de Rabaska est de l'ordre d'un point un huit pour cent (1,18 %), on cite ici point huit pour cent (0,8 %), donc il y a un écart entre notre évaluation et leur comparaison de notre évaluation, mais même si tel était un point six pour cent (1,6 %), comme l'avance monsieur Blouin, c'est un niveau qui est très très très acceptable.

2690

2695

On ne prétend pas de dire que tous les vents sont concentrés dans trois (3) jours dans l'année, c'est une sorte de comparaison qui est donnée. Et si le vent souffle, il va y avoir un anémomètre sur le quai et aussi sur les tours d'Hydro-Québec, et si les vents soufflent au-delà de vingt-cinq (25) nœuds, bien, on va le savoir et on va interrompre la manoeuvre d'approche.

Je suis content d'entendre que les méthaniers ont des horaires serrés et je demanderais à monsieur Blouin qu'il fasse une étude météorologique du site de Cacouna. Merci.

2700

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Kelly.

2705

De manière à vous permettre de quand même déjeuner correctement, on reprendra la séance prochaine à quatorze heures moins quart (14 h -¼).

Alors faites passer le message je vous prie. Merci et à plus tard.

2710

---

SÉANCE AJOURNÉE AU 9 FÉVRIER 2007 À TREIZE HEURES QUARANTE-CINQ (13 H 45)

---

2715

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.

2720

DENISE PROULX,  
Sténotypiste officielle.