

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

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

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

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 9

---

Séance tenue le 13 décembre 2006 à 13 h 30  
Cégep Lévis-Lauzon, Auditorium  
205, route Mgr Bourget  
Lévis

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 2006

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DU PRÉSIDENT .....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. PIERRE LANGLOIS .....	4
M. ARTHUR MARCOUX .....	16
Mme SUZANNE ROCHON.....	18
M. JEAN-CLAUDE BOUCHARD .....	24
Mme LOUISE MARANDA.....	35
REPRISE DE LA SÉANCE	
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	51
M. LOUIS DUCLOS .....	57
PRÉSENTATION DE TRANSPORTS CANADA .....	75
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. JEAN-YVES BISSON .....	78
M. JACQUES LEVASSEUR .....	87



**SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 2006**

**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**

**MOT DU PRÉSIDENT**

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors mesdames et messieurs, la première partie de l'audience du projet Rabaska et des infrastructures connexes continue. La séance, cet après-midi, est une séance générale, donc on revient au registre général de l'audience qui est ouvert depuis le début de cette partie d'audience.

10

Quelques rappels de documents déposés et des suites que j'aimerais faire rapidement, et je vous informe également qu'on a fait la visite terrain ce matin, et ça s'est très bien passé, et ça nous a permis, à la Commission et à des participants à l'audience, de s'approprier correctement le contexte d'insertion territoriale du projet, et on a eu la possibilité aussi de poser certaines questions; certaines de ces questions, on y reviendra pour s'assurer que les réponses sont dans la transcription, et on fera ça au moment opportun.

15

20

Et monsieur Kelly, merci beaucoup pour l'effort que vous avez mis à rendre la visite très utile et à la flexibilité, aussi, par rapport au programme, parce que vous l'avez modifié à la demande des participants.

Juste de l'information, le ministère de la Santé et des Services sociaux nous informe que le docteur François Paquet va être ici ce soir.

25

Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune nous informe que le photo-interprète que monsieur Cadorette a suggéré d'inviter dans la salle pendant l'audience est ici, pour ce qui concerne le peuplement forestier.

30

Et la Ville de Lévis a finalement deux (2) réponses qu'elle a fournies à la Commission, concernant la consultation relative au schéma d'aménagement de l'ex MRC de Desjardins, et on a également une deuxième réponse concernant l'orientation de la Ville relativement aux milieux humides.

35

Alors cela dit, je vous ai informé hier aussi qu'on a reçu, de la part de certains participants en audience que continuer dans le sujet de la sécurité les intéresse, alors maintenant, c'est le registre général, la Commission suit la tendance établie par les questions que les participants en audience apportent, alors c'est vous qui allez diriger finalement la discussion.

40

Au besoin, la Commission va essayer d'approfondir les questions que vous avez à poser, mais vous avez l'initiative par rapport aux questions que vous allez poser.

On n'a pas pu finir rapidement la discussion d'hier concernant la sécurité, il est vrai que la sécurité maritime en tant que telle n'a pas été abordée beaucoup parce que la nature des

45 questions était telle, quoique c'était rattaché à la sécurité, mais j'aimerais, si je peux demander à monsieur Bouliane, rapidement, les mesures proposées par l'initiateur du projet concernant la sécurité maritime rattachée aux mouvements des méthaniers dans le fleuve, Transports Canada reçoit ça, qualifie comment les mesures proposées par le projet, en matière de sécurité qui relève de votre mandat.

50 **PAR M. MICHEL BOULIANE:**

Bon nous autres, peut-être pour préciser, l'organisation que je représente, c'est Transports Canada sécurité maritime, et le mandat de notre organisation, c'est la protection des rives et protection de l'environnement et des biens, ainsi que le transport sécuritaire des cargaisons. Alors toutes les lois et règlements qu'on applique, et toutes les activités sont en fonction de ces principes-là.

60 Alors dans le cadre du projet Rabaska, il y a le processus TERMPOL qui a été initié, et puis dans le cadre de ce processus-là, le promoteur nous a soumis des études qui sont similaires à ce qui vous a été donné, et puis nous, dans ce cadre-là, on a analysé le risque maritime ou, si on peut dire, tout l'aspect des opérations maritimes, à partir du moment où le navire rentre dans les eaux canadiennes jusqu'au terminal.

65 Alors on regarde les mesures d'atténuation de risques, existantes et proposées par le promoteur, à partir du moment où le navire rentre dans les eaux canadiennes jusqu'au terminal, et puis il y a différentes mesures d'atténuation de risques, en fonction des éléments environnants, par exemple lorsque le navire est dans le golfe Saint-Laurent, bien, les mesures d'atténuation de risques ne sont pas les mêmes que lorsque l'on est dans des eaux plus restreintes, je crois que vous allez comprendre ça, et le promoteur l'explique bien dans ses études.

70 Alors où c'est qu'on est dans notre analyse présentement, tout ce qui nous a été proposé par le promoteur, ce sont des mesures d'atténuation de risques valables, et puis c'est en conformité avec ce qui est proposé dans le code TERMPOL.

75 Par exemple le sens unique, il y a des normes pour la largeur des navires en fonction de la largeur du chenal, et puis les distances du terminal en fonction du milieu du chenal. Ça, c'est décrit dans le code TERMPOL, et puis ce que nous a présenté le promoteur, c'est conforme à ça.

80 Présentement, on en est vraiment à l'analyse de valider exactement, et ce sera dans notre rapport, les critères qui sont proposés, par exemple le vingt-cinq (25) noeuds pour l'accostage et les critères de visibilité, et puis le nombre de remorqueurs requis. On va être assez pointu à ce niveau-là.

85 Alors ça résume un peu, je sais pas si vous avez d'autres questions. J'ai essayé de garder ça court.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Waaub, allez-y.

90

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Suite à des questions qu'on a eues dans le public, les recommandations du rapport SIGTTO s'appliquent-elles au projet.

95

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

SIGTTO, j'ai pas le volume, nous autres on en a regardé plusieurs publications de SIGTTO, il y en a deux (2) qu'on fait référence régulièrement, ce sont "Sight Selection and Design for Energy Port and Jetties", ils appellent ça un "information paper" et puis "Energy Operation and Port Areas, Essential best Practices". Ces documents-là sont des guides, OK où c'est qu'on propose des mesures d'atténuation. Il y a une multitude de mesures d'atténuation et d'options qui sont proposées en fonction des sites qui pourraient être choisis.

100

105

Alors c'est des mesures d'atténuation qu'on peut considérer. Alors nous autres, on les regarde mais ultimement, notre outil de travail, c'est TERMPOL. Alors tout ça pour dire que c'est des guides avec des mesures d'atténuation proposées.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

110

D'accord.

Vous vous rappelez que monsieur Gosselin avait posé une question concernant la capacité de prise en charge des établissements de santé au cas où il y a un événement malheureux qui exige l'intervention médicale, alors on a le spécialiste du ministère de la Santé avec nous cet après-midi, le docteur Paquet.

115

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

J'ai mentionné qu'il va être ici ce soir à neuf heures (9 h).

120

Je voudrais juste préciser que c'est un médecin qui travaille en urgence, donc il va être ici à neuf heures (9 h), il va pouvoir répondre à neuf heures (9 h), mais je pourrai pas le retenir plus longtemps.

125

**PAR LE PRÉSIDENT:**

130 Il nous est parfois difficile de tailler exactement une correspondance parfaite entre la disponibilité des experts des ministères publics et la salle, c'est fastidieux parfois, on va essayer de faire le possible.

135 Alors vous avez vu la fenêtre de temps disponible pour l'audience, monsieur Gosselin avait posé cette question, s'il est dans la salle à neuf heures (9 h), je vais retransmettre sa question avec la permission de la salle, pour pouvoir fournir la réponse correctement.

Merci monsieur Arbour.

---

140 **PÉRIODE DE QUESTIONS**  
**PIERRE LANGLOIS**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

145 Alors j'appelle monsieur Plante, Yves Plante à venir poser ses questions. Monsieur Plante est là? Non.

Monsieur Yan Grenier est-il là?

150 Monsieur Langlois, monsieur Pierre Langlois.

Bonjour monsieur Langlois, allez-y avec vos deux (2) questions.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

155 Bonjour monsieur le Président. J'aurais besoin, de la part des initiateurs, d'avoir le tableau 4.3 sur les résultats de l'analyse de risques maritimes, s'il vous plaît.

**PAR M. GLENN KELLY:**

160 Le tableau 4.3 est dans l'étude comme telle ou une des annexes?

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

165 C'est dans le chapitre 4, c'est le tableau qui définit en cases rouges les risques inacceptables, les risques acceptables et les risques négligeables; vous l'avez même dans votre prospectus sur le site.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

170

Vous avez donné le numéro de page?

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

175

C'est 4-59. Oui, c'est ça, c'est beau.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

180

Allez-y avec votre première question.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

185

J'ai un pointeur, je peux l'utiliser peut-être pour montrer aux gens. J'aimerais porter l'attention des gens et des initiateurs, puisque ma question s'adresse à eux...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

S'adresse à la Commission.

190

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

195

OK, alors je vous regarde. Donc ici, on a un tableau qui définit les risques, avec les colonnes qui définissent la gravité des événements mineurs, majeurs, critiques et catastrophiques, et les lignes qui définissent la probabilité d'incidences, une fois aux cent (100) ans, aux mille (1000) ans, dix mille (10 000) ans et une fois aux dix millions (10 M) d'années, en bas.

200

Je vois qu'il y a un élément qui apparaît pas dans votre tableau et que j'ai, moi, ici, dans mes photocopies que j'ai prises sur le site de la Commission, à savoir des carrés dans le bas, ici, qui définissent une collision entre deux (2) navires et qui démontre qu'on arrive dans la colonne "Catastrophique" pour des collisions majeures.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

205

D'accord.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

210

Donc puisque, si vous définissez les risques inacceptables – est-ce qu'on m'entend bien, oui?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Finissez la question.

215

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

Ici, je voudrais porter l'attention sur la case, la troisième case, la troisième ligne et la quatrième colonne où il est défini comme un risque inacceptable, et à ce moment-là, on voit que c'est une occurrence aux cent mille (100 000) ans.

220

Alors je comprends qu'il y a soixante (60) bateaux par année, ce qui fait six millions (6 M) de voyages en cent mille (100 000) ans. Alors donc, s'il y avait un risque catastrophique, un événement catastrophique une fois en six millions (6 M) de voyages, ce serait inacceptable. C'est bien ce qu'on comprend de ce tableau-là.

225

Maintenant, et je trouve ça dommage...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

230

Finissez la question, d'abord.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

235

Oui, oui, mais là, c'est la prémisse.

Alors justement, ma question – pourriez-vous remettre le tableau. Maintenant ici, comme je le dis, moi, sur ma copie, je vois qu'une collision majeure rentre dans cette case-là, ici, elle peut couvrir les trois (3) cases, et ici, c'est aux dix millions (10 M) d'années, donc six cents millions (600 M) de voyages.

240

Alors quand je regarde ça, je me dis, une fois par six cents millions (600 M) – c'est des chiffres, c'est difficile à comprendre peut-être, mais pour mieux faire comprendre la question, je voudrais simplement...

245

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais vous l'avez pas posée encore. Posez la question, on va voir si...

250

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

Ça fait quatre (4) jours que je viens ici pour poser cette question-là, laissez-moi deux (2) minutes pour le préambule!



255           Donc ma question, essentiellement, concerne ces deux (2) chiffres-là, à savoir la case qui  
est ici et la case qui est là, et pour mieux la faire comprendre, je dirais que si vous faites un  
sondage de deux mille (2000) personnes au Canada et vous leur demandez, est-ce que vous  
pensez que l'implantation d'un port méthanier est un risque acceptable, et que les deux mille  
260           (2000) répondent que oui, c'est un risque acceptable, est-ce qu'on peut déduire qu'une personne  
seulement dans le Canada va dire que c'est inacceptable.

          Enfin donc, ma question est la suivante, donc à la lueur de ces chiffres-là que je voulais  
mieux faire comprendre, êtes-vous conscients que vos marges d'erreur sont énormes.

265           Alors on est dans le domaine de l'hypothétique, et on a eu un exposé hier justement sur  
les attentats terroristes éventuels, qui ont déjà eu lieu dans les dernières années, et ma question,  
c'est ça.

          Êtes-vous conscients que ce sont des marges d'erreur, quand on parle de statistiques  
270           comme ça, il y a des marges d'erreur dans les statistiques.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          Ce serait peut-être, avant, de dire c'est quoi la marge d'erreur, d'abord, et on va entendre  
275           leurs réponses, et vous allez pouvoir les qualifier à votre guise à la deuxième partie de  
l'audience, et la Commission tiendra compte de votre opinion autant que la leur.

          Alors d'abord la marge d'erreur, monsieur Kelly, de ces qualifications qui sont d'ordre  
280           qualitatif et non pas quantitatif.

**PAR M. GLENN KELLY:**

          La marge d'erreur entre chaque niveau est un facteur de dix (10). Donc si on voit une  
285           occurrence tous les dix millions (10 M) d'années, si on s'est trompé dans notre fréquence de dix  
(10) fois, donc on passerait de la case E à la case D; donc pour un échouement avec fuite dans  
la zone moyennement peuplée, elle resterait quand même dans une zone de risque acceptable.

          Donc on peut avoir un facteur de dix (10) de marge d'erreur ou être en erreur par un  
facteur de dix (10).

290

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          Donc chaque case pourrait être la case avant ou la case – c'est ça la marge,  
pratiquement.

295

**PAR M. GLENN KELLY:**

Pratiquement, pour passer d'une case à l'autre, si on regarde la probabilité à gauche, le E-D-C-B et A, c'est un facteur de dix (10) entre un et l'autre.

300

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc la marge d'erreur que l'initiateur du projet évalue, un facteur de dix (10), c'est quand même assez large, c'est vrai.

305

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

Il y a un élément que j'ai oublié de mentionner, c'est que dans votre dépliant, vous mentionnez qu'il y a quarante mille (40 000) voyages, à peu près, qui ont été faits à date dans le monde, de méthanières. Or, quarante mille (40 000) voyages vis-à-vis six cents millions (600 M) de voyages, je comprends pas comment on peut établir une statistique intelligente avec ça.

310

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous allez pouvoir présenter cet argument, et on va en tenir compte.

315

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

J'ai fini ma première question.

320

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est bien, allez-y avec la deuxième question.

325

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

Ma deuxième question a trait à la gravité des accidents éventuels. Alors vous êtes au courant, et plusieurs personnes l'ont mentionné ici, de l'étude de Sandia Laboratories, qui a été faite, et si on regarde à la page 51 de cette étude-là, au chapitre "Evaluation of the Fire Hazard of an Intentional LNG Spill".

330

**PAR LE PRÉSIDENT:**

"Intentional", peu importe, "intentional", point. Ça pourrait être un employé mécontent, quoi.

335

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

Je vous accorde cette nuance.

340

Donc on a un tableau, le tableau 14, ici, que je vous montrerai pas mais que je peux résumer, parce qu'eux ne tiennent pas compte, bien enfin, ils ne regardent pas une brèche de soixante-quinze centimètres (75 cm) mais bien de deux (2 m<sup>2</sup>) à douze mètres carrés (12 m<sup>2</sup>).

345

Et dans tous les événements, ils arrivent, dans l'avant-dernière colonne, à des distances de l'ordre de cinq cents mètres (500 m) pour une radiation thermique de trente-sept kilowatts par mètre carré (37 kW/m<sup>2</sup>), alors que c'est à peu près cinq mètres (5 m) que vous avez ici, pour une distance comme ça.

350

Ma question, c'est: pourquoi avez-vous pris une brèche de soixante-quinze centimètres (75 cm) au lieu des brèches de plusieurs mètres carrés comme on voit dans plusieurs études américaines, et qui donnent des incidences énormément plus graves que ce que vous mettez dans...

355

**PAR LE PRÉSIDENT:**

La question est posée, OK. Justifiez le choix du scénario que vous avez retenu, monsieur Kelly.

360

**PAR M. GLENN KELLY:**

Faisons la distinction entre l'acte intentionnel et l'acte accidentel, nous avons pris une brèche de soixante-quinze centimètres (75 cm), sept cent cinquante millimètres (750 mm) pour l'acte ou l'accident, et un point cinq mètre (1,5 m) pour l'acte intentionnel ou l'acte terroriste.

365

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

370

**PAR M. GLENN KELLY:**

Pour revenir sur Sandia, il est très important de voir la différence ou la distinction que fait Sandia entre les événements accidentels, et donc je ressors ici un tableau que monsieur va reconnaître de l'étude de Sandia, et qui parle de "Potential impact on public safety", et on voit que pour les accidents, dans les trois (3) premières colonnes du tableau, on voit des zones où le "Potential Impact", c'est à l'intérieur de deux cent cinquante mètres (250 m), "High Impact" sur le public, deux cent cinquante (250 m) à sept cent cinquante (750) et l'autre qui est plus que sept cent cinquante (750), des chiffres qui sont totalement en ligne avec les scénarios présentés par Rabaska basés sur l'étude DNV.

375

380 Pour DNV, selon leur expérience et leur évaluation, et basé aussi sur d'autres actes intentionnels qu'il y a eus sur des navires, notamment le Limbourg qui a été attaqué, ils sont arrivés pour eux que la taille crédible, maximum crédible d'un acte intentionnel serait de un point cinq mètre (1,5 m).

385 Et nous avons présenté, dans les scénarios de conséquences, et nous avons utilisé, dans l'analyse probabiliste, aussi le un point cinq mètre (1,5 m).

390 Ce que Sandia dit, c'est qu'il y a plusieurs tailles de trous possibles. L'avis de DNV, à cet égard, c'est que les efforts requis pour avoir des trous ou des brèches de plus qu'un point cinq mètre (1,5 m) seraient très très importants en termes d'efforts et d'investissements, et rendraient d'autres cibles beaucoup plus attrayantes qu'un méthanier, compte tenu des impacts limités d'un événement ou un acte terroriste sur le méthanier.

395 Donc le un point cinq mètre (1,5 m), pour résumer, a été pris en compte pour l'acte terroriste, et c'est dans l'analyse des conséquences et aussi dans l'approche probabiliste.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

400 Juste pour m'assurer qu'on a compris, vous dites que l'analyse faite est à l'effet que pour infliger des dégâts plus importants que ça pour un méthanier, ça exigerait des efforts de la part de l'auteur qui procurent un avantage pas aussi important que s'il avait mis ses efforts...

**PAR M. GLENN KELLY:**

405 Ailleurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

410 ... ailleurs.

**PAR M. GLENN KELLY:**

415 Et dans le rapport de DNV, DNV a discuté avec Sandia, lorsque Sandia était en préparation de leur rapport, et DNV est de l'avis que pour certains des scénarios présentés par Sandia, comme vous venez de dire, les efforts seraient concentrés ailleurs plutôt que sur le méthanier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

420 Évidemment, monsieur Langlois, c'est une question de jugement.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

425 C'est-à-dire que là, j'ai une citation du rapport de Sandia, que j'aimerais porter à votre attention.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

430 On a le rapport ici, donnez-nous la page.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

À la page 49, dernier paragraphe:

435 "Based on the scoping analyses for LNG tanker designs, the range of hole sizes calculated from most intentional breaches of an LNG cargo tank is between two (2 m<sup>2</sup>) and twelve (12 m<sup>2</sup>). Our analyses suggests that, in most cases, an intentional breaching scenario would not result in a nominal tank breach of more than five (5 m<sup>2</sup>) and seven (7 m<sup>2</sup>)."

440 Donc cinq (5 m<sup>2</sup>) à sept mètres carrés (7 m<sup>2</sup>), ça fait partie des possibilités que Sandia reconnaît.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

445 On a compris ça. Mais ils ont posé un jugement, vous êtes tout à fait en droit...

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

450 Les citoyens ici, là, ils sont passibles de subir du trente-sept kilowatts par mètre carré (37 kW/m<sup>2</sup>).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

455 Monsieur, là, je vous invite à nous entretenir de ça dans la deuxième partie.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

J'ai terminé!

460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Langlois.

**PAR M. PIERRE LANGLOIS:**

465

Trente-sept kilowatts par mètre carré (37 kW/m<sup>2</sup>), ça fait beaucoup de dommages.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

470

D'accord. On va vous entendre à la deuxième partie amplement.

Monsieur Waaub, vous avez une question.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

475

Oui, une question peut-être pour monsieur Rhéaume à travers monsieur Kelly. Quel genre de bateau, dans les collisions accidentelles, peut provoquer un trou de soixante-quinze centimètres (75 cm); un trou de soixante-quinze centimètres (75 cm), c'est pas très grand, donc quelle forme il faut avoir, et quel genre de collision qu'il faut avoir pour avoir quelque chose qui est un peu spot, par rapport à une fêlure.

480

Je sais pas comment ça casse, un bateau, en cas d'accident; disons, est-ce que c'est plutôt une grande craque latérale, une ouverture large. Donc c'est peut-être quelqu'un de la sécurité maritime et peut-être les gens de Transports Canada pourraient me dire si les mesures de sécurité sont conformes à ça.

485

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On peut séparer les questions, d'abord comment ça arrive.

490

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Voilà, et quelle est la réaction.

495

**PAR M. GLENN KELLY:**

Si vous me permettez, je vais parler des calculs qui ont été faits soit par DNV ou Sandia sur l'accidentologie, le type de navire, et permettre à monsieur Rhéaume de commenter s'il y a ce type de navire sur le fleuve.

500

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

505 **PAR M. GLENN KELLY:**

Concernant DNV, l'étude a été réalisée par vingt-trois (23) experts. DNV a aussi, par le passé, effectué des analyses d'éléments finis et ils ont regardé l'historique des accidents, des recommandations du OMI, et ils ont établi, et ça je vous donne un extrait d'un modèle qui a été  
510 fait, qui est cité dans l'étude de DNV, fait par un monsieur Pake sur la collision entre deux (2) méthaniers, deux (2) navires de même taille, à quatre-vingt-dix degrés (90 °), et pour percer le début de perçage de la coque interne, donc atteindre le GNL, c'est une vitesse de six point six (6,6) noeuds, à quatre-vingt-dix degrés (90 °) entre un navire ou un navire abordeur de taille importante.

515 Concernant Sandia, ils ont aussi fait la même analyse, j'attirerais votre attention, je crois que c'est à l'appendice B où on parle de collision, mais ici le tableau est issu de cet appendice, collision avec petits vaisseaux, "breach size", zéro (0), "tanks breached, none", qui passent devant le terminal ou passeraient devant le terminal de Rabaska annuellement, donc six cents  
520 (600) sur les cinq mille (5000), donc à quatre-vingt-dix degrés (90 °), sept (7) noeuds pour commencer à avoir le "breach" du réservoir interne, donc "breach size, none, tanks breached, none", mais ils parlent plus tard dans l'appendice que c'est à ce point qu'on peut commencer à débiter le "breach".

525 Si la collision ne se fait pas à quatre-vingt-dix degrés (90 °) mais un peu à soixante degrés (60 °), Sandia parle d'augmenter la vitesse de collision de un (1) à deux (2) noeuds.

Si on regarde plus bas, à quatre-vingt-dix degrés (90 °) à douze (12) noeuds, là on peut atteindre un "breach" de cinq (5 m<sup>2</sup>) à douze mètres carrés (12 m<sup>2</sup>). Mais ils sont d'avis qu'à  
530 cette vitesse, les deux (2) navires vont rester collés un sur l'autre, et le "effective spill size" va être entre point cinq (0,5 m<sup>2</sup>) et un mètre carré (1 m<sup>2</sup>) qui est – c'est parce que Sandia parle en mètre carré tandis que la majorité des rapports disponibles parlent en diamètre, mais le un mètre carré (1 m<sup>2</sup>), si je me rappelle bien, c'est point sept mètre (0,7 m<sup>2</sup>) de diamètre.

535 Donc grosso modo, on peut retenir sept (7) noeuds, un navire de cinquante mille tonnes (50 000 t) ou plus, à quatre-vingt-dix degrés (90 °) qui limiterait ou qui dirait, à partir de ces vitesses-là, on pourrait causer une brèche sur la coque interne ou sur le réservoir interne du navire.

540 Maintenant, je demanderais à monsieur Rhéaume de traiter...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

545 Juste avant de passer à monsieur Rhéaume, quand on dit cinq (5 m<sup>2</sup>) à douze mètres carrés (12 m<sup>2</sup>), et on parle "effective breach, point five two one (0,521 m<sup>2</sup>)", passer de cinq (5 m<sup>2</sup>) à douze mètres (12 m<sup>2</sup>) à "effective breach", c'est quoi la différence.

**PAR M. GLENN KELLY:**

550 C'est que le navire abordeur, celui qui a causé la collision, à cette vitesse, va rester coincé dans l'autre navire, parce qu'à douze (12) noeuds...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

555 Donc la brèche libre serait de l'ordre de.

**PAR M. GLENN KELLY:**

560 Oui, pour l'écoulement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

565 **PAR M. GLENN KELLY:**

570 Donc concernant le nombre de navires de cinquante mille tonnes (50 000 t) et plus, et peut-être l'historique de navires sur le Saint-Laurent qui étaient à quai, qui se sont fait aborder à quatre-vingt-dix degrés (90 °), je laisserais répondre monsieur Rhéaume.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Rhéaume.

575 **PAR M. LOUIS RHÉAUME:**

580 Alors monsieur le Président, monsieur le Commissaire, en fonction des éléments qu'on a, ici on a le rapport du BST, du Bureau de la sécurité des transports depuis 75, il semble pas y avoir de collision qui soit arrivée à un terminal de cette manière, à quatre-vingt-dix degrés (90 °).

L'importance d'une fissure, l'importance d'un enfoncement dans un navire, c'est en fonction bien sûr du déplacement des navires en cause, de la vitesse de collision, de la structure du navire, l'endroit où le navire a été harponné.

585 C'est sûr que deux (2) navires qui vont se frapper nez à nez, si je peux dire, c'est la partie la plus forte du navire, un navire qui va frapper l'autre sur quatre-vingt-dix degrés (90 °) en plein milieu de la muraille, c'est susceptible sûrement d'avoir plus de dommages.



590 Par contre, encore là, ça va tout avec la condition de la structure d'un navire, structure double coque, l'épaisseur des tôles. Dans le cas des méthaniers, on voit que les structures sont quand même assez élaborées.

Alors c'est tous des critères qu'on doit considérer.

595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci.

600 **PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Vous avez surtout parlé au terminal, mais ça peut être aussi dans le chenal, ou en mouvement, etc., ou dans une zone d'attente.

605 **PAR M. LOUIS RHÉAUME:**

Oui, bien sûr, ça peut être dans une zone d'attente, ça peut être en route, ça peut être un peu partout.

Les critères que j'ai élaborés là, tout simplement, sont en fonction de ça.

610 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

615 Avez-vous quelque chose à ajouter par rapport à ça, monsieur Bouliane.

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

Oui, ce qui a été mentionné, c'est conforme avec la littérature.

620 Ce que je voudrais préciser, ça a été bien identifié par nous qu'un navire de forte dimension, avec une haute vitesse, qui rentrerait en collision à quatre-vingt-dix degrés (90 °) avec un méthanier, qu'il y avait un risque de fuite.

625 Alors nous, dans notre analyse, on s'assure qu'il va y avoir en place les mesures d'atténuation nécessaires pour éviter que ces éléments-là soient rencontrés.

630 Alors là, on parle de réduction de vitesse près du terminal, on est après préciser ces vitesses-là, et puis le sens unique dans la traverse du nord et puis à l'île aux Coudres, il y a un point que les navires devraient pas se rencontrer, à cause des angles dans lesquels les navires se rencontrent.

Alors c'est toutes des mesures d'atténuation qui doivent être mises en place.

635 Et puis aux endroits où c'est qu'il y a plus d'espace d'évitement, bien, on considère que les mesures d'atténuation existantes sont suffisantes pour éviter que ça arrive.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

640 D'accord, merci.

---

**ARTHUR MARCOUX**

645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Arthur Marcoux est ici, s'il vous plaît?

Bonjour monsieur Marcoux, allez-y avec vos questions, première question.

650

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

655 Le promoteur mentionne dans son étude d'impact sur l'environnement, au tome 3, volume 1, chapitre 6, que les terres actuellement en culture seront remises à la disposition des producteurs une fois la construction achevée. Je vais vous donner le texte exact, qui dit:

660 "La construction du terminal aurait pu avoir un impact fort sur les activités agricoles si ces dernières avaient dû être complètement abandonnées. Cependant, il est prévu qu'environ soixante-quinze pour cent (75 %) des terres actuellement en culture seront remises à la disposition des agriculteurs une fois la construction achevée, ce qui réduit sensiblement l'importance de cet impact."

665 Dans l'étude d'impact du projet du promoteur, au point 6.1-4, l'impact du maintien à sec des excavations pour les réservoirs de GNL, on prévoit abaisser la nappe phréatique d'une profondeur allant jusqu'à quatorze mètres (14 m):

"Selon les besoins des différentes structures dont les effets se feront sentir jusqu'aux puits des résidences situées sur la 132."

670 Dans la même étude, on mentionne que les sols possèdent déjà un drainage pouvant être excessif; c'est au point 2.4.5.2, touchant l'agriculture:

"Il est indéniable que le bouleversement de la surface des terres et l'abaissement de la nappe phréatique dans un environnement déjà soumis à un drainage excessif aura un effet à

675 court, moyen et long terme, selon les distances, selon les surfaces agricoles, non seulement celles du promoteur mais aussi les terres environnantes, ainsi que les milieux humides."

**PAR LE PRÉSIDENT:**

680 Alors la question est?

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

685 Le ministère de l'Agriculture confirme son accord à l'effet que les terres pouvaient être remises à l'agriculture, dans une note du 10 mars 2006, et reconfirme dans une note du 22 juin de la même année.

690 Ma question! Si on a un drainage excessif en surface et qu'on soutire l'eau souterraine accessible aux cultures, il va de soi qu'il reste plus beaucoup d'eau disponible pour les milieux humides et les cultures.

695 J'aimerais savoir quels modèles de simulation de l'effet de drainage ont été utilisés par le MAPAQ en fonction du temps et des distances, des puits de drainage, des différents types de sol, des différents milieux et des différentes cultures affectées, pour confirmer le fait que rendre les terres à l'agriculture réduit sensiblement l'importance.

En d'autres mots, c'est que quand on rend des terres qui sont en déficit hydrique permanent, on n'a pas une agriculture très très florissante sur ces terres-là.

700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. La question, vous posez ça au ministère de l'Agriculture.

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

705 Je vous la pose, et j'aimerais avoir la réponse du ministère.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

710 Tout à fait. Alors monsieur Guay est avec nous? Monsieur Guay n'est pas avec nous aujourd'hui, je parle de monsieur Jean-François Guay du MAPAQ.

Alors on va acheminer la question, et dès qu'on a la réponse, ce sera posté, vous allez pouvoir la consulter. Et au besoin, revenir avec d'autres questions.

715

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

Alors je peux poser ma deuxième question?

720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

725

Dans le même contexte, dans un contexte de déficit hydrique permanent, j'aimerais savoir quelles cultures sont économiquement rentables, dans tout le secteur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

730

Dans le secteur en question?

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

735

Oui, dans tout le secteur affecté par la baisse de la nappe phréatique jusqu'à quatorze mètres (14 m).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

740

Et là, ce serait la deuxième question à envoyer au ministère, également. Avec plaisir.

**PAR M. ARTHUR MARCOUX:**

745

Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Marcoux.

750

---

**SUZANNE ROCHON**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

755

Madame Rochon.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

760 Bonjour monsieur le Président, mesdames et messieurs.

Ma question concerne l'industrie des croisières. D'ailleurs, vous qui avez visité le site, j'espère que vous avez apprécié, autant que le président des audiences du BAPE de 1979 sur le projet de gaz naturel ici même, qui avait alors déclaré à un défenseur du paysage:

765

"L'intervention que vous avez faite quant à la beauté du site est plus efficace, quant à moi, que des citations d'experts. La majesté du paysage rejoint à coup sûr le coeur de l'homme et sa tête."

770 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est bien dit.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

775

Alors pour la question, si la lettre d'un simple citoyen a risqué de faire autant de tort à l'industrie des croisières, comme nous l'ont indiqué les autorités du port de Québec, peut-on imaginer le tort que causeront les installations elles-mêmes si elles s'implantent. Le milieu des croisières est très sensible et compétitif, nous a-t-on dit.

780

Peut-on vérifier comment ce milieu réagira aux contraintes à la navigation et à la dégradation de la bordure fluviale, et j'aimerais que l'on s'informe au-delà de l'opinion des Croisières AML, lesquelles n'offrent pas le même produit et ne s'adressent pas à la même clientèle que les grands croisiéristes internationaux.

785

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

790

Monsieur Kelly, je vous renvoie la question d'abord, et ce serait intéressant peut-être de comparer le comparable, il y a d'autres sites où il y a un potentiel touristique, ça se fait comment, le bon voisinage ou le mauvais voisinage, des deux (2) activités.

**PAR M. GLENN KELLY:**

795

Je vais commencer avec peut-être le site de Québec, le port de Québec, et je vais demander à mes confrères de m'amener Barcelone en Espagne, qui est un site comparable en termes de la présence des deux (2) industries.

800           Donc oui, Québec a une activité florissante de navires de croisière qui viennent à cette destination. Comme on a pu le démontrer, je pense que vous avez pu le constater ce matin, la portion terrestre va être atténuée fortement et peu ou pas visible à partir, si c'est le Queen Mary, on se tient en haut du pont et le Queen Mary passe très au nord, on va peut-être voir le haut de nos coupoles, des réservoirs, mais les installations terrestres sont presque pas visibles à partir  
805 du fleuve.

          Donc qu'est-ce qui va être visible, ce sont les installations maritimes et, une fois par semaine, un navire qui va être à quai. Et dans ce cas-là, je dirais que ça a aucun impact, de par les discussions qu'on a eues avec différents représentants de l'industrie maritime, c'est tout à fait  
810 des installations ailleurs dans le monde qu'un bateau de croisière va croiser pour se rendre à son port.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

815           Avez-vous eu des discussions avec les représentants de l'industrie des croisières.

**PAR M. GLENN KELLY:**

          Avec l'industrie des croisières, non, mais avec le port de Québec, oui, avec les autres intervenants maritimes de la région, oui.  
820

          Et pour eux, la présence d'un quai supplémentaire, dans une partie très large du fleuve, ne cause aucune atteinte à l'attrait de Québec, qui est vraiment la vieille ville historique. Donc ça cause aucune atteinte à l'attrait de Québec pour les navires de croisière.  
825

          À Barcelone, tel qu'on a discuté hier, le terminal de croisière est ici, on voit le terminal de GNL, l'apportement est ici et les réservoirs sont ici. C'est environ quatre (4 km) à cinq kilomètres (5 km) entre les deux (2), et le site de l'UNESCO est juste ici, où ont eu lieu les olympiques à Barcelone.  
830

          Donc il y a cohabitation...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

835           Le site de l'UNESCO, c'est un site de la ville de Barcelone qui a le même statut que la ville de Québec par rapport au site à caractère patrimonial mondial, auprès de l'UNESCO; c'est ça?

**PAR M. GLENN KELLY:**

840           C'est exact. Donc c'est un exemple.

845 Il y a aussi Panigaglia, en Italie, et on peut aller à Huelva, le site de Huelva en Espagne, le terminal est ici, le terminal des croisières ou les navires de croisière rentrent ici et passent devant le terminal méthanier et aussi des terminaux et des appontements pétroliers, donc encore une fois une situation qui pourrait ressembler à celle de Rabaska.

850 Et finalement, si on peut m'amener à Panigaglia en Italie, donc Panigaglia, le terminal méthanier est situé ici, on peut voir l'appontement, les réservoirs sont ici, et les croisières ou les navires de croisière viennent dans le port de Panigaglia qui est ici.

855 Donc ce n'est pas des situations je dirais identiques dans tous les cas à celle de Québec, mais on retrouve les mêmes éléments, et selon nos discussions avec les représentants de l'industrie, la présence d'un quai et d'un autre navire n'empêcheront pas les croisiéristes de venir à Québec.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

860 Votre question, madame Rochon, est d'intérêt évidemment, on va reformuler, avec votre permission, votre question pour dire, au lieu de dire, ne trouvez-vous pas que, on va dire: quel est selon vous l'impact, etc., du projet par rapport à telle activité, et on va l'envoyer à Tourisme Québec, et également au port de Québec.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

865 C'est ça. Monsieur Larose, aussi, directeur régional du ministère du Développement économique et de l'Innovation, qui disait, au 22 juin, qu'il y avait pas de problème.

870 Sauf qu'avec ce que l'on sait, on se demande comment ça se fait, moi, je me demande comment ça se fait que la lettre d'un simple citoyen, pour informer l'industrie des croisières de la venue peut-être d'un port méthanier, ait soulevé un tel tollé, jusqu'à l'injonction.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

875 Ça, ça été instruit et adjugé par les tribunaux et ça, je veux pas mêler les deux (2) processus, s'il vous plaît.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

880 Oui, d'accord.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

885 Mais on va chercher de l'information pour compléter, du côté port de Québec et Tourisme Québec, pour fournir le complément d'un autre point de vue par rapport à la réponse que monsieur Kelly a donnée.

890 Et vous allez avoir tout ça, et vous allez venir nous voir au mois de janvier, pour nous dire ce que vous pensez de tout ça.

Allez-y avec la deuxième question.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

895 D'accord. Alors la deuxième question concerne la sécurité.

900 Cette question a été posée au promoteur dans les premiers jours d'audiences, en cas d'explosion ou d'accident à la jetée, jusqu'à quelle distance dois-je courir avec mes enfants pour éviter d'être brûlée. La réponse du promoteur fut: vous n'avez pas à courir, il n'y a pas de danger.

905 Pouvons-nous poser la question, pouvez-vous poser la question à la Santé publique ainsi qu'à la Sécurité publique, en tenant compte du tableau présenté mardi, hier, par monsieur Arbour, sur les seuils d'exposition et les durées d'exposition.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

910 Alors monsieur Arbour, allez-y, vous avez entendu la question.

S'il y a une explosion, quels recours que madame et ses enfants ont, advenant une telle situation, côté urgence.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

920 Il y a deux (2) situations, il y a deux (2) possibilités, soit de se confiner ou de se protéger, ou soit de tenter de fuir, tout dépendant évidemment de la distance à laquelle se trouve la personne.

Exemple, si la personne se trouve entre le rayon de trois (3 kW/m<sup>2</sup>) et de cinq kilowatts par mètre carré (5 kW/m<sup>2</sup>) ce qui, j'imagine, ne sera pas délimité sur le terrain, on s'entend, ça va être plus une question de sensation, la personne, si elle a les moyens, devrait tenter de s'éloigner



925 de ces zones-là, normalement c'est ce qui serait recommandé au niveau des mesures d'urgence.  
Je pourrai le valider avec les gens de la Sécurité publique.

Mais par contre, si c'est pas possible, la personne, c'est probablement préférable soit qu'elle se confine ou qu'elle tente de se protéger.

930 Et là-dessus d'ailleurs, je pense que dans les consignes de sécurité qui seraient données aux populations avoisinantes, il y aurait des consignes de sécurité qui seraient données en matière de communication de risques, en cas d'accident, qu'est-ce que les résidents qui sont présents dans une zone à risques doivent faire, doivent poser comme gestes pour protéger leur santé, dépendant s'ils sont à l'intérieur de leur résidence ou à l'intérieur d'un bâtiment, ou encore  
935 s'ils se trouvent à l'extérieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

940 Et ça, ça fait partie du programme de suivi qui fait partie de l'autorisation éventuelle du projet que le ministère du Développement durable, Environnement et Parcs va accepter finalement ou modifier selon ses besoins.

Monsieur St-Cyr, avez-vous d'autre chose à ajouter à la question.

945 **PAR M. ROMAIN ST-CYR:**

Pas vraiment, monsieur le Président. Sur la question des seuils d'effets, c'est plus le ministère de la Santé qui a l'expertise.

950 Moi, la seule chose que je peux confirmer, c'est qu'effectivement, les mesures d'urgence s'appliquent sur le rayon du cinq kilowatts par mètre carré (5 kW/m<sup>2</sup>), et la communication de risques est vraiment quelque chose de très important, qui va devoir être fait en collaboration avec la Ville de Lévis, les autorités responsables.

955 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

Merci madame Rochon.

960

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

C'est pas possible de revoir le tableau des seuils?

965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On les a, ils sont déposés.

970 **PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

Alors on pourra y recourir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

975 Certainement, et y faire référence dans votre mémoire ou prestation orale, si vous choisissez cette voie, au mois de janvier.

**PAR Mme SUZANNE ROCHON:**

980 Merci.

---

**JEAN-CLAUDE BOUCHARD**

985

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Jean-Claude Bouchard est-il là.

990 Allez-y, monsieur Bouchard.

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

995 Alors merci beaucoup, monsieur le Président. Je vais essayer d'être bref, ma première question s'adresse à vous ainsi qu'aux membres de la Commission, aux deux (2) commissaires.

Je voudrais savoir l'importance qu'on accorde à la conformité au zonage dans l'évaluation environnementale, sur une échelle de 1 à 5.

1000 Parce que je lisais, dans le rapport de Cacouna et dans d'autres rapports, l'importance que les commissaires apportaient, alors je voudrais savoir, est-ce que c'est dans l'ordre que la Commission apporte une importance à la conformité au zonage.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1005

C'est un facteur important qui rentre dans l'ensemble des facteurs à considérer dans l'analyse. Et quand il y a des implications importantes par rapport au zonage et la nature du

1010 projet, les commissions du BAPE le soulignent, et s'il y a matière à faire un constat ou à donner un avis là-dessus, qui pourrait avoir une importance pour l'autorisation éventuelle du projet ou pas, l'avis sera soumis à monsieur le ministre et au public, évidemment, et le gouvernement prendra la décision qui s'impose dans l'intérêt public.

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

1015 Alors merci beaucoup.

Vous comprendrez que comme conseiller municipal du quartier, pour nous le zonage est d'une importance capitale.

1020 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est évident.

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

1025 Alors ma deuxième question va être précédée d'un petit préambule.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1030 Allez-y.

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

1035 Je ne redéposerai pas la résolution que je vous ai déposée mardi dernier...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous parlez de quelle ville?

1040 **PAR M. JEAN-CLAUDE BOUCHARD:**

De la ville de Lévis, je suis conseiller à la ville de Lévis et conseiller du district où on veut implanter le terminal méthanier.

1045 Alors je ne vous redéposerai pas la résolution du 4 décembre que la Ville de Lévis a adoptée, dernièrement, 4 décembre dernier, pour demander aux fonctionnaires de préparer des amendements au règlement de zonage.

1050 Je ne vous déposerai pas la résolution que je vous ai déposée de la MRC Desjardins du 21 février 01, qui était la dernière fois où on a fait consensus dans le quartier sur le zonage.

Je ne vous déposerai pas non plus le rapport qui a été déposé par monsieur Claude Lavoie, fellow en urbanisme, syndic de l'Ordre des urbanistes, que monsieur Jacques Levasseur a déposé mardi.

1055 Je vais toutefois demander à la Ville de Lévis, c'est ma deuxième question, je m'en tiendrai à ça, de déposer le schéma d'aménagement révisé qui a été adopté le 21 février 2001. Alors je voudrais que la Ville dépose cela, ainsi que les deux (2) rapports – si on me dit qu'on les a pas, je les ai amenés – les rapports de septembre 2004 et juin 2005 concernant le déploiement des parcs industriels dans le secteur Lévis.

1060 Je vous demande de prendre en considération ces documents-là, et je laisse à votre soin d'interroger ces documents-là pour s'assurer de la conformité, parce qu'actuellement, je suis obligé de vous dire que c'est un fouillis et une improvisation complète dans le zonage, dans le secteur.

1065

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors tout de suite, séance tenante, monsieur Chevalier, c'est possible de déposer à la Commission et rendre accessible les documents dont il est question.

1070

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Oui, monsieur le Président.

1075

On sait qu'à plusieurs reprises, il a été fait mention du schéma d'aménagement de l'ex MRC Desjardins, dont la version a été adoptée par résolution, comme l'a dit monsieur Bouchard, au mois de février, mais dont le règlement comme tel a été adopté le 28 novembre 2001.

Il faut se mettre dans le contexte, c'est à la veille de la fusion de la nouvelle ville de Lévis.

1080

Alors à cet effet-là, j'ai préparé un document, si vous voulez qu'on l'analyse...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1085

Dans la mesure des limites du temps disponible.

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Oui, ça me prendrait dix (10) minutes pour faire le point.

1090

Alors le document que je vous dépose, dans le fond, c'est deux (2) pages avec des annexes. Dans le préambule, ce qu'on dit, c'est que:

1095 "Depuis plusieurs mois, il fut souvent évoqué que l'ex MRC Desjardins avait clairement exprimé sa volonté de retirer toute référence à un éventuel développement d'activités industrialo-portuaires à l'est de Lévis, de l'aménagement d'un port en eau profonde et d'un corridor technique afin de relier les deux (2) ..."

1100 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Chevalier, sans vouloir vous interrompre, ce serait peut-être plus facile pour tout le monde, parce que les gens n'ont pas le texte, de cibler les éléments essentiels à porter à notre attention, pour nous permettre au besoin de vous poser des questions, sans nécessairement faire une lecture intégrale.

1105 **PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Parfait.

1110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Vous pouvez décrire évidemment les éléments.

1115 **PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Alors dans le document qui vous a été remis, il y a des cartes. Le schéma d'aménagement est constitué de plusieurs facettes et plusieurs cartes.

1120 La première carte que vous avez dans votre document, c'est la carte du zonage agricole, et on voit très bien que le secteur concerné, le secteur de Rabaska, est inclus dans une zone agricole permanente. Ça va?

1125 La deuxième carte qu'on vous a remise, qui fait toujours partie du document dont fait référence monsieur Bouchard, c'est la carte des grandes affectations du territoire. Alors quand vous regardez sur cette carte-là, vous remarquez qu'effectivement, l'affectation industrielle et portuaire n'apparaît plus. On revient avec une zone agricole.

1130 Et si je vous réfère au texte maintenant que je vous ai remis, deuxième paragraphe, on voit que tout le secteur entre l'autoroute 20, la route 132, la route Lallemand et la limite de Beaumont, c'est une affectation agricole.

1135 À l'intérieur de cette affectation agricole, évidemment les usages agricoles et forestiers sont autorisés mais il y a également d'autres types d'usages qui sont listés ici en point de forme: vente au détail des produits forestiers, garde d'animaux, activités de première transformation, voies de circulation et infrastructures d'utilité publique, les équipements de production et d'entreposage d'énergie – on est toujours dans l'affectation agricole – les équipements

d'entreposage de traitement et de transformation des matières putrescibles et des viandes impropres à la consommation humaine.

1140            Alors nous sommes toujours dans l'affectation agricole, qui n'est plus une affectation industrielle et portuaire, qui, selon le schéma dont on parle, le projet de schéma, qui soi dit en passant n'est jamais entré en vigueur, mais la volonté, c'était de réaffecter ça à des fins agricoles, avec cette gamme d'usages que vous avez là.

1145            Si on prend maintenant la dernière carte que vous avez dans votre document, qui est la carte 6 de 8 qui accompagne le projet de schéma d'aménagement révisé de l'ex MRC de Desjardins adopté en novembre 2001, on a, sur cette carte-ci, qui réapparaît, le parc industriel et portuaire, à l'endroit dont on parle.

1150            Alors c'est disparu de la carte des affectations, mais c'est maintenu sur la carte des voies de circulation, infrastructures. Le port en eau profonde apparaît également, le corridor technique apparaît également clairement.

1155            Ce qui est rajouté par rapport au schéma qui est actuellement en vigueur depuis 87, c'est un lien qui relie le port, en plus du corridor technique, un lien qui relie le port à la zone industrielle et portuaire, qui est à flanc de falaise, en bordure du fleuve, et qui traverse la route 132, le parc industriel, la route Lallemand, pour revenir à la zone industrielle et portuaire.

1160            Cette carte des infrastructures et équipements, ce qu'on dit dans le schéma, c'est que la MRC de Desjardins:

"Indique la nature des nouvelles infrastructures, des nouveaux équipements importants dont la mise en place est projetée et ainsi que l'endroit approximatif où ils sont situés."

1165            Et toujours au même chapitre, le chapitre 8, voici ce qu'on dit concernant les projets importants, il y en a trois (3), il y a la Grande Plée bleue, le troisième m'échappe, le deuxième m'échappe et le troisième, c'est le suivant, et là je lis le texte, c'est un paragraphe:

1170            "Le port en eau profonde et le parc industriel et portuaire. La rive sud possède le seul secteur de l'agglomération de Québec encore disponible pour accueillir une extension majeure des installations du port de Québec. Aussi, le schéma d'aménagement révisé – celui dont on parle, celui dont la résolution a été adoptée en février 2001, et le règlement a été adopté en novembre 2001 – identifie-t-il des zones destinées à l'aménagement d'un port en eau profonde, d'un parc industriel majeur pouvant profiter de la présence d'un tel port et d'un corridor technique reliant les deux (2) équipements."

1175            Tous ces documents-là, monsieur Bouchard demande qu'on les dépose, ils sont déjà déposés. Ça fait peut-être plus d'un an qu'ils sont sur le site Internet de la Ville. Je donne la

1180 référence ici à la fin: [www.ville.levis.qc.ca](http://www.ville.levis.qc.ca). Vous cliquez sur "Planification du territoire", c'est le portail de notre direction, et vous recliquez sur "Révision des schémas d'aménagement".

Les cartes que vous avez là, le texte, tout est là.

1185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais pour les fins des travaux de la Commission, est-ce qu'ils sont déposés aussi à la Commission.

1190 **PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Je peux les déposer.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1195 Merci beaucoup. Parce que les participants à l'audience pourraient les consulter directement, peut-être qu'ils ne sont pas au courant, les participants qui ne sont pas avec nous ce soir auraient accès, s'ils ne savent pas qu'ils sont déjà postés sur votre site.

Allez-y, monsieur Paré, avec votre question.

1200

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Monsieur Chevalier, est-ce que le document de Claude Lavoie, urbaniste, est également disponible.

1205

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

C'est la première fois que j'entends parler du document de monsieur Claude Lavoie, je ne l'ai pas. Ça me ferait plaisir de le lire.

1210

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

Il a été déposé devant vous par monsieur Jacques Levasseur, mardi.

1215

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Parfait, c'est noté.

1220

Je reviens à votre explication, monsieur Chevalier. Je pense bien qu'il est pas évident de pouvoir faire le lien entre une carte qui n'inclut pas la zone industrialo-portuaire dans les grandes

affectations du territoire, et une autre carte du même document qui réintroduit cette affectation-là à l'intérieur de la carte des infrastructures et équipements.

1225 Est-ce qu'il y a pas une préséance des affectations sur les équipements, dans un cas comme ça, c'est-à-dire est-ce que la vocation première et permanente selon le schéma n'est pas l'affectation agricole, et l'autre étant accessoire pour laisser de la place à l'installation éventuelle s'il y a lieu par exemple de voies de circulation ou voies de transport d'énergie.

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

1230 Il faut comprendre que lorsque ce document-là a été élaboré, on est en 2001, donc élaboré vers 2000-2001. Et à ce moment-là, de nouvelles orientations gouvernementales sont adoptées, qui interdisent clairement de faire de doubles affectations sur le territoire. Quand un territoire est affecté agricole, le schéma doit le reconnaître agricole.

1235 À l'intérieur de cette affectation agricole là, il y a rien qui empêche, puisqu'on l'a vu, le milieu municipal à permettre également d'autres usages. Je vous parlais des usages de commerces, des usages industriels, même des usages d'équarrissage qui ne sont pas, à proprement parler, des usages agricoles.

1240 Alors même si on est dans une affectation agricole, reconnue comme telle comme une affectation agricole, des usages compatibles prévus dans cette affectation agricole là peuvent être de types autres qu'agricoles.

1245 Alors c'est sans doute une explication, en plus de d'autres, évidemment, qui fait en sorte que dans ce territoire-là, sur la carte des affectations n'apparaissait plus l'affectation comme telle port industrialo-portuaire.

1250 Mais comme vous l'avez dit, monsieur Paré, on la voit réapparaître dans l'intention des infrastructures à caractère intermunicipale, elle réapparaît avec les mêmes dispositions qu'on avait, le quai en eau profonde, le corridor technique.

1255 Ce qu'on rajoute, comme je vous disais tantôt, c'est l'espèce de chemin en forme de falaise qui relie le port à la zone industrialo-portuaire.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1260 Bon écoutez, je reçois votre réponse, je veux pas qu'on fasse un débat sur des fonctions qui, tout en n'étant pas agricoles, se rapprochent plus ou moins de la vocation agricole, mais je voudrais revenir à deux (2) choses que vous avez dites ou qui me sont suggérées par votre document.



1265 Dans le premier cas, vous avez fait allusion aux orientations du gouvernement du Québec. Dans un secteur comme celui de Québec, capitale avec à proximité un arrondissement historique comme celui de l'île d'Orléans, des biens culturels qui jalonnent la côte de part et d'autre, tant sur la rive nord que sur la rive sud, est-ce qu'il y a des orientations qui conduisent par exemple à des mesures, à des choix d'affectations ou à des restrictions aux affectations et aux usages, pour précisément assurer la préservation des attributs patrimoniaux et paysagers de lieux comme ça.

1270

**PAR LE PRÉSIDENT:**

En dehors des territoires...

1275

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

En dehors des territoires?

1280

OK, c'est sûr qu'à l'intérieur du territoire même concerné, exemple la MRC de Desjardins, les orientations gouvernementales demandent à toutes les MRC du Québec, lorsqu'elles révisent leurs schémas, de prendre en compte la protection du paysage, la protection des éléments identitaires forts, que ce soit des fins culturelles, historiques, patrimoniales ou autres.

1285

Alors ça commence par une identification de ces éléments d'intérêt, la deuxième phase étant un élément de protection, et le troisième, un élément de mise en valeur.

C'est ce que les schémas font, et c'est fortement encouragé par le gouvernement et les orientations gouvernementales.

1290

Un schéma d'aménagement qui ne contiendrait pas de telles dispositions pourrait se les voir imposer lors du mécanisme d'arbitrage, le schéma étant fait en différentes étapes et la dernière étape étant un mécanisme d'arbitrage entre le milieu, la MRC ou l'entité gouvernementale, et le gouvernement.

1295

Par rapport maintenant à la protection des éléments voisins, bien, vous avez fait mention, vendredi dernier, à une commission, une nouvelle disposition de la loi, le nom m'échappe exactement, mais c'est une commission inter MRC pour assurer un arrimage entre les fonctions.

1300

Mais par contre, ce n'est pas une obligation prévue par la loi, c'est une possibilité qui est prévue, que les deux (2) entités puissent arrimer leurs planifications. Et puis c'est sans doute intéressant, parce qu'on l'a vu dans l'exemple récent, ici, à l'est de Lévis, la zone comme telle prévoyait plusieurs usages industriels qui ne sont pas vraiment compatibles avec la fonction agricole du territoire immédiatement voisin.

1305 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Est-ce que la fonction portuaire proprement dite peut être mise en oeuvre par d'autres que par le port de Québec, ou si le port de Québec est un acteur indispensable pour réaliser éventuellement des installations portuaires à l'endroit qui est indiqué ici dans le schéma.

1310

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Écoutez, ça dépasse mes compétences. Si vous voulez, je peux aller chercher l'information et vous répondre.

1315

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Ce serait bon.

1320

Et une dernière question, je comprends que le schéma d'aménagement révisé de Desjardins n'est pas en vigueur et, qu'au moment de la fusion, vous vous êtes retrouvés à prolonger la vie, en quelque sorte, du schéma de 1987, c'est exact?

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

1325

Oui.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1330

D'accord.

Est-ce que dans le processus conduisant à ce projet très avancé de révision, il y a eu des assemblées de consultation et éventuellement des choses qui en sont sorties, sur les choix qui ont conduit aux affectations qu'on trouve dans le schéma d'aménagement révisé.

1335

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Oui, il y a eu des séances de consultation. Si vous voulez, je peux vous faire un compte rendu des séances de consultation avant l'adoption par l'ex MRC Desjardins, en novembre 2001, je peux vous faire un bilan des consultations en rapport avec la zone industrielle et portuaire.

1340

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Vous le feriez sous forme d'un petit document ou quelque chose?

1345

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Un document qu'on pourrait vous déposer prochainement.

1350 **PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

Excellent, bien.

Ça va, en ce qui me concerne.

1355

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

Juste une petite complémentaire, monsieur Paré, pour bien comprendre, on parle de consultations sur le projet et non pas sur le schéma qui est actuellement – parce qu'il y a eu aucune consultation publique de faite, moi, ce que je reviens, et c'est pour ça que je veux que la Ville vous dépose le schéma révisé ainsi que les deux (2) documents que j'ai demandés, et les résolutions, parce que je reviens au fait qu'en 2001, dans le schéma révisé, on excluait la zone industrialo-portuaire.

1360

À la limite, vous allez prendre connaissance du document de maître Lavoie, et vous allez vous rendre compte qu'il y a pas juste la question de zonage.

1365

Si on va sur le point où monsieur Chevalier veut nous amener, on a des problèmes avec le manuel de codification, les usages qui sont autorisés, etc., mais je ferai pas le débat.

1370

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Voilà.

1375 **PAR M. JEAN-CLAUDE BOUCHARD:**

Je reviendrai lors des audiences.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1380

Mais j'ai compris que la consultation dont monsieur Chevalier fera le bilan est associée au projet ayant conduit au schéma révisé de 2001, même s'il n'est pas en vigueur.

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

1385

Exactement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1390 C'est ça qu'on a compris.

Vous avez une question, monsieur Waaub.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

1395

Oui, en fait j'ai deux (2) petites questions, toujours pour monsieur Chevalier, la première, on a compris que, bon, il y avait un zonage agricole et que la municipalité peut autoriser les usages dans la zone agricole.

1400

Est-ce qu'il y a une hiérarchie de demandes de permis pour modification d'usages dérogatoires, qui doit passer devant la Commission de protection agricole, même si la municipalité a théoriquement, dans son règlement, des usages permis, mais qu'ils deviendront effectifs uniquement si la Commission de protection du territoire agricole l'autorise.

1405

Enfin, c'est ça.

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

1410

Bon écoutez, là-dessus, je pense que j'en ai fait état vendredi dernier, je dirais il y a deux (2) régimes, OK. Il y a un régime qui existait jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix et il y a un nouveau régime.

1415

Avec les nouvelles orientations gouvernementales, la question d'avoir deux (2) affectations qui se superposent, ce n'est plus autorisé. Les orientations gouvernementales sont claires, quand c'est une zone agricole et qu'on fait de la planification, on prévoit des usages agricoles. Il y a peut-être des cas d'exception, qu'on veut confirmer quelque chose qui existe déjà, mais on fait pas de prévisionnel, si on n'a pas de projet, en zone agricole, pour des usages autres qu'agricoles.

1420

Et on vit quand même avec d'anciens schémas qui vivent encore, celui de 87 est encore vivant, c'est encore l'outil de référence, c'est celui qui est en vigueur, et ce schéma-là, c'est celui de la première génération, et c'est celui où on a une juxtaposition d'affectations, le zonage agricole provincial et des affectations industrielles et portuaires, dans le cas présent, du schéma d'aménagement.

1425

C'est clair que le zonage agricole prime, et si on veut exercer des usages industriels et portuaires, il faut passer devant un autre tribunal qui s'appelle la Commission de la protection du territoire agricole, et la Commission va étudier la question, et c'est elle qui est souveraine pour dire, ça reste agricole ou oui, on autorise un usage autre qu'agricole. C'est la Commission qui est souveraine de ça.

1430

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Ma deuxième question, est-ce que vous avez un règlement de contrôle intérimaire sur ces zones industrialo-portuaires ou agroportuaires.

1435

**PAR M. BENOÎT CHEVALIER:**

Bien, on a plusieurs règlements de contrôle intérimaire, mais il y en a aucun qui porte sur la zone industrielle et portuaire.

1440

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Bouchard.

1445

---

**LOUISE MARANDA**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1450

J'appelle madame Céline Létourneau, s'il vous plaît. Madame Létourneau est avec nous?

Monsieur Philippe Delerue. Non.

1455

Monsieur Jacques Côté, s'il vous plaît.

Monsieur Jean-Claude Dupuis.

1460

Madame Isabelle Pouliot. Elle est au travail, je crois.

Madame Lise Lachance.

Madame Odile Carrier-Bilodeau.

1465

Monsieur Michel Arsenault.

Madame Louise Maranda.

1470

Madame Maranda, bonjour. Allez-y, on vous écoute.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1475 Bonjour messieurs, mesdames. Mes questions vont porter concernant les évaporations du GNL.

Donc le GNL – j'aimerais avoir l'image que vous allez retrouver à la page 77, la figure 11, de l'annexe F, j'aimerais qu'on la projette sur l'écran, s'il vous plaît.

1480 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va la chercher pour vous.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1485 Très bien. Donc le GNL qui est contenu dans les réservoirs à une pression légèrement supérieure à la pression atmosphérique est à un point d'équilibre thermodynamique proche de son point d'ébullition.

1490 Donc les modifications de pression, de température peuvent être soit les variations de pression barométrique, l'absorption de chaleur ambiante par les parois, des tuyaux et des réservoirs, l'absorption de chaleur au passage dans les pompes de surpression, la détente de pression du GNL lors du déchargement, à l'arrivée dans les réservoirs ou le déplacement du liquide lors du remplissage.

1495 Donc si ces facteurs provoquent une ébullition à la surface du liquide dans les réservoirs, produisant ainsi du gaz d'évaporation en quantité plus ou moins importante, dans le cas où l'évaporation est brusque, des surpressions considérables peuvent être présentes et provoquer l'éclatement du réservoir cryogénique.

1500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et la question?

1505 **PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Ces pressions, je vais juste compléter, sont telles que le toit du réservoir peut être soulevé.

1510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On le voit déjà, allez-y avec la question.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1515

Avec votre aide, messieurs les Commissaires, j'aimerais que le promoteur explique devant la Commission les facteurs qui peuvent provoquer l'ébullition du GNL et les risques potentiels pour la population.

1520

Et je veux mentionner les facteurs que je veux qu'il m'explique, donc les facteurs comme l'absorption de chaleur ambiante par les parois des tuyaux cryogéniques...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1525

Vous les avez déjà cités.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1530

Oui, mais s'ajoutent à ça, et je fais référence entre autres au tableau que vous allez retrouver à l'annexe F-1, annexe 1, OK. Ce tableau, c'est l'identification des dangers des installations terrestres, entre autres par rapport aux réservoirs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1535

Ça, c'est un tableau, c'est toujours dans l'étude d'impact.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1540

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, très bien.

1545

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Donc le déplacement du liquide lors du remplissage, et aussi, il y a un phénomène qui s'appelle le "roll over", le basculement de couche. Et aussi un autre facteur que j'ai pas mentionné, qui s'appelle le surremplissage.

1550

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais vous avez l'air d'avoir la réponse.

1555

Alors allez-y, monsieur Kelly, avec la question qui est moitié répondue, d'ailleurs.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Qui a été répondue?

1560

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez listé les facteurs, c'est très bien, vous facilitez la tâche à monsieur Kelly.

1565

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Ah, dommage!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1570

C'est très clair, la question, en fait.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1575

Ah oui? Tant mieux. Ça semble clair!

**PAR M. GLENN KELLY:**

1580

La première partie de la question, monsieur le Président, c'est une lecture de quelles conditions très hypothétiques pourraient conduire à la perte de toit.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1585

C'est ce qu'on a compris.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1590

C'est ça, peut-être important de noter qu'en France ou en Europe, la norme N14-73 prévoit qu'un tel scénario est irréaliste, mais pour y établir une probabilité, on a essayé de décomposer, dans différentes actions ou incidents très très hypothétiques qui pourraient conduire à la perte de toit. Toutefois, je pense qu'on explique très bien dans le rapport les mesures de sécurité qui sont en place, qui empêcheraient ceci.

1595

Donc cela dit, je sais pas qu'est-ce que madame veut que je traite, les "roll over", l'absorption de chaleur...



**PAR LE PRÉSIDENT:**

1600 Madame Maranda aimerait expliquer, faire comprendre les mécanismes attribuables à ces facteurs qui pourraient conduire à un tel événement.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1605 Le scénario qui est présenté, c'est essentiellement une augmentation de pression dans le réservoir qui pourrait soulever le toit.

Rappelons qu'on a un réservoir en béton précontraint, avec un réservoir intérieur en acier cryogénique.

1610 Il y a en place, premièrement si on parle de "roll over", et je vais passer la parole à monsieur Denoux, différents équipements ou mesures de sécurité qui empêchent, un, le "roll over", deux, qui empêchent l'augmentation de la pression, et trois, s'il y a augmentation de la pression, qui permettent de l'évacuer soit à la torchère, soit directement par-dessus le réservoir, mais je vais passer la parole à monsieur Denoux.

1615

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Denoux, allez-y.

1620 **PAR M. OLIVIER DENOUX:**

1625 Oui, effectivement, depuis plus de quarante (40) ans que des réservoirs de GNL sont exploités, on connaît bien tous les phénomènes, et les phénomènes que madame a cités, et qui sont justement dans notre identification des dangers, donc l'annexe citée, l'annexe 1 de l'annexe F-1, et les normes de conception des terminaux méthaniers et des réservoirs prennent en compte tous ces facteurs.

1630 Donc sans rentrer dans les détails, le GNL est effectivement un liquide en ébullition, donc qui produit des évaporations, taux d'évaporation qui dépend de nombreux facteurs tels que cités par madame dans sa question.

1635 Le réservoir dispose de nombreux moyens pour gérer ces évaporations, le premier étant ce qu'on appelle la récupération, donc on va recomprimer et puis remettre dans le liquide les évaporations.

On a aussi la possibilité de soutirer du liquide, donc d'utiliser les pompes qui sont immergées dans le liquide pour enlever du liquide, pour gérer ces évaporations.

1640 On a aussi tout un circuit, différents circuits de protection qui vont soit à la torchère, soit en protection ultime, des soupapes qui sont situées sur le sommet du réservoir.

1645 Et tous ces équipements de sécurité, aussi bien sur l'aspect reprise des évaporations que sur l'aspect circuit de la torchère, circuit des soupapes, tiennent compte de tous les facteurs énoncés par madame, sur ce qui peut générer des évaporations.

1650 Autre point important, dans un réservoir, il y a de nombreux instruments de mesures, je vais par exemple citer de l'instrumentation qui permet de mesurer la hauteur du liquide dans le réservoir, donc c'est évidemment un paramètre important pour éviter par exemple les surremplissages ou les débordements du réservoir, et on dispose aussi d'alarmes sur le niveau, qui sont indépendantes de ces mesures.

1655 Donc on a des systèmes redondants, indépendants, qui permettent soit de mesurer de façon assez précise la hauteur du liquide dans le réservoir, soit simplement des alarmes, différents seuils d'alarmes qui vont se déclencher avant qu'on arrive à un incident.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1660 Pour faire comprendre la chose, vous avez combien de systèmes en cascade de redondance de sécurité en fonction d'une séquence de défaillances; si telle mesure ne marche pas, telle autre, vous avez combien de niveaux de redondance en cascade, pour pallier à des cascades de défaillances, pour la sécurisation à la source du réservoir.

**PAR M. OLIVIER DENOUX:**

1665 Alors le nombre de barrières de sécurité va dépendre un peu du scénario qu'on regarde, est-ce qu'on regarde un surremplissage, est-ce qu'on regarde un surcroît d'évaporation, un déchargement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1670 Ça fait un élément de plus à la compréhension.

**PAR M. OLIVIER DENOUX:**

1675 Effectivement, mais le principe est d'en avoir toujours plusieurs, et plusieurs indépendantes.

1680 Donc si je prends le problème du surremplissage et des hauteurs de niveau, on a à la fois l'opérateur qui va avoir une mesure en continu du niveau du GNL dans le réservoir, qui va pouvoir le contrôler, et puis on a aussi des alarmes indépendantes, avec des dispositifs bien bien séparés, qui vont aussi l'alerter si jamais il y a un surremplissage.

1685 Au niveau de la gestion des évaporations, bien, j'ai cité plusieurs barrières, qui sont la reprise normale des évaporations par le système qu'on appelle de gestion des évaporations, il y a le circuit à la torchère, il y a les soupapes. De mémoire, il faudrait vérifier, il y a un événement supplémentaire, donc il y a une redondance au niveau du sommet du réservoir.

Il y a aussi la possibilité de faire des transferts d'un réservoir à l'autre. Donc on a beaucoup de systèmes et plusieurs systèmes indépendants, pour gérer ces phénomènes.

1690 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais vous poser la question ultime, la probabilité que toutes ces dispositions de sécurité et redondance mises en place, qu'ils subissent une défaillance collective, toutes, vous évaluez ce genre de risque à quel niveau.

1695

**PAR M. OLIVIER DENOUX:**

Je serais en France ou en Europe, on l'évalue à zéro (0), c'est-à-dire que c'est des scénarios qui ne sont pas considérés par la norme européenne, pour ce type de réservoir, pour des réservoirs à intégrité totale.

1700

On considère des rejets aux soupapes qui sont prévues pour ça, mais le phénomène décrit, qui conduirait à un bris sur le toit du réservoir n'est pas jugé crédible du tout.

1705 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et est-ce qu'il y a eu des cas, côté historique, d'accidents...

**PAR M. OLIVIER DENOUX:**

1710

Il y a eu aucun cas, strictement aucun.

Cependant la norme, pour finir, la norme canadienne et la norme américaine, dans le cas d'une approche très prudente, considèrent quand même ce scénario, donc c'est un scénario qui est analysé dans l'étude d'impact, est pris en compte dans l'analyse des risques, malgré son caractère improbable.

1715

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1720

Monsieur Paré, allez-y.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1725 Oui, monsieur Kelly, dans votre présentation, à une (1) ou deux (2) occasions, vous avez fait mention de deux (2) réservoirs de gaz liquide à Montréal, de Gaz Métro.

1730 J'aimerais que vous décriviez ou vous compariez ces réservoirs-là avec ceux projetés ici, en incluant par exemple des caractéristiques, le type d'opération qu'il y a là et éventuellement les mesures de sécurité par rapport au voisinage et qu'est-ce qu'on trouve dans le voisinage.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1735 Ils sont là depuis combien de temps, aussi. Je pense que vous avez répondu à cette question.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1740 Essentiellement, si on regarde une coupe un peu plus détaillée d'un réservoir à intégrité totale, si vous me permettez de débiter par l'extérieur, donc le premier réservoir ou le deuxième, en béton précontraint, et le béton étant un matériel qui peut subir les températures cryogéniques. Le réservoir en acier cryogénique, maintenant, à neuf pour cent (9 %) de nickel qui est à l'intérieur et ensuite, l'espace annulaire entre les deux (2), qui est rempli d'isolant.

1745 Le réservoir à Montréal-Est serait l'équivalent de ce que vous voyez ici, du réservoir intérieur, avec de l'isolant et ensuite une deuxième couche, un deuxième réservoir en acier normal qui ne peut contenir le GNL s'il y a une fuite, mais la deuxième enveloppe est là pour garder l'isolant en place.

1750 Donc dans le cas d'une fuite d'un réservoir à Montréal, la fuite serait contenue dans le bassin de rétention. Dans le cas de Rabaska, s'il y a une fuite du réservoir intérieur, la fuite serait contenue dans le deuxième réservoir en béton. S'il y a destruction des deux (2) réservoirs et fuite du GNL, il serait contenu dans le bassin de rétention.

1755 Donc on a trois (3) niveaux de sécurité au terminal ici, comparé à deux (2) à Montréal-Est, et deux (2) par exemple au terminal de Cacouna proposé, où c'est qu'il n'y a pas de bassin de rétention.

1760 En termes des mesures de sécurité, je connais pas trop trop en détail les différents points de mesures au site de Gaz Métro, mais c'est certain que ce type de réservoir a une barrière de sécurité supplémentaire...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce type de réservoir, le vôtre.

1765 **PAR M. GLENN KELLY:**

Le nôtre, oui. Ce type ici.

1770 Il est important de noter aussi que le site de Gaz Métro n'est pas un site unique au Canada, il y a trois (3) sites comme celui-là au Canada et une centaine de sites aux États-Unis, soit pour faire de l'écrêtement de pointe ou soit où on va amener du GNL par camion; par exemple à Everett, à Boston, on amène du GNL du terminal méthanier à des petits sites où on remplit des réservoirs pour alimenter des réseaux de distribution locaux.

1775 Donc dans aucun de ces réservoirs, il y a eu fuite ou incendie, ou incident je veux dire, depuis leur installation.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1780 Avez-vous idée de la capacité des réservoirs à Montréal.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1785 Comme je le disais, je vais juste valider mon chiffre et vous revenir – bon, le plaisir de travailler en plusieurs unités – un point six (1,6) BCF, mais là on parle en équivalent gazeux; donc on a un point six (1,6) BCF de point 8 par réservoir à Montréal. Et je vais tenter, on a le chiffre dans l'étude d'impact, dès le début, en termes de mètres cubes...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1790 Mais en matière d'unités, c'est toujours la faute aux Anglais, on le sait!

**PAR M. GLENN KELLY:**

1795 Donc on va me trouver le chiffre en termes de volume liquide, les réservoirs de Rabaska étant des réservoirs de cent soixante mille mètres cubes (160 000 m<sup>3</sup>).

1800 Ceux de Montréal, en termes de dimension, sont moins larges, le diamètre est moins important, mais la hauteur est pas mal équivalente, c'est-à-dire autour de quarante-cinq mètres (45 m). Et on les voit ici, à droite.

Donc je vais peut-être plus tard dans la séance vous revenir avec le chiffre liquide versus liquide.

1805 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, excellent.

**PAR LE COMMISSAIRE PARÉ:**

1810 Et est-ce que les bâtiments qu'on voit sur l'image sont des bâtiments résidentiels ou, selon votre connaissance, industriels.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1815 Selon ma connaissance, c'est des bâtiments type commercial. Je vais juste vérifier et vous revenir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1820 Entre-temps, madame Maranda, vous pouvez penser à votre deuxième question.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1825 Ceux-là, oui, c'est des bâtiments commerciaux, et il y a une prison et, je crois un centre, soit un hôpital ou un centre psychiatrique. Je peux vous revenir avec les distances à partir de...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1830 D'accord, caractéristiques du milieu de ces deux (2) réservoirs.

Madame Maranda, allez-y avec votre deuxième question.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1835 Oui. Je voudrais juste ajouter là-dessus que plus un contenant est grand, plus il est difficile d'y accumuler une pression importante; je veux dire, plus un réservoir est grand, plus c'est à risque d'avoir une surpression.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1840 C'est consigné dans le registre de l'audience.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1845 Oui. Et je voudrais aussi vous ramener à l'étude de DNV, à la page 33.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1850 Ça, c'est pour votre deuxième question?

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

C'est pour ma première question, pour compléter tout simplement.

1855 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez posé la question, on a la réponse. Vous allez pouvoir commenter la réponse, la critiquer, la défaire au besoin, la semaine du 22 janvier, et on va vous écouter très attentivement.

1860

Allez-y avec votre deuxième question.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1865

Oui. Je voudrais avoir, pour ma deuxième question, dans le tome 2, chapitre 2, à la page 50, s'il vous plaît, à l'écran.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1870

Pourriez-vous répéter la référence, madame.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1875

Oui, dans le tome 2, chapitre 2, la page 50. C'est les distances, là, dans le transport du GNL qui vient des différents pays, qui va arriver supposément à Lévis.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1880

C'est une carte, alors. Est-ce que c'est la carte des routes de livraison de gaz naturel provenant du Moyen-Orient, Extrême-Orient, etc.?

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1885

Oui, c'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est de cette carte qu'il s'agit, les routes maritimes pour livraison.

1890

**PAR M. GLENN KELLY:**

On l'a en forme présentation, je vais tenter de la trouver, mais dans l'étude d'impact, on n'est pas sur la même page.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1895

Ah, peut-être le tableau, vous avez un tableau. En attendant, je peux...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1900

Allez-y.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1905

Compte tenu de la demande croissante en gaz naturel et pour faire face à l'éloignement, la stagnation et même à la décroissance des sources traditionnelles d'approvisionnement, de nouvelles sources doivent être mises à contribution.

1910

Celui-ci sera situé dans la région de Chaudière-Appalaches, sur la rive sud du Saint-Laurent, plus précisément sur le territoire de l'arrondissement Desjardins de la ville de Lévis ou, comme dit monsieur Holleaux, vice-président de Gaz de France, dans la région de Rabaska.

Donc Rabaska affirme:

1915

"Pour faire face à l'éloignement, le site proposé pour l'établissement du terminal méthanier, Rabaska se situe approximativement à trois mille cinq cents kilomètres (3500 km) de la Norvège, cinq mille cent kilomètres (5100 km) de l'Égypte, cinq mille deux cent cinquante kilomètres (5250 km) du Nigeria. Ces trois (3) pays constituent des sources d'approvisionnement potentielles parmi les plus importantes. De plus, la position géographique du Québec lui offre une proximité relative de ces sources qui lui est favorable comparativement à d'autres localisations en Amérique du Nord."

1920

Ma question est la suivante, est-ce que les distances que doivent parcourir les méthaniers sont exactes.

1925

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Sont exactes telles que décrites dans...

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1930

Dans le document de Rabaska, c'est-à-dire qu'ils disent que la Norvège est à trois mille cinq cents kilomètres (3500 km), l'Égypte...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1935

D'accord. Vous citez exactement ce qui est dit dans l'étude.



**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Oui.

1940

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Kelly, êtes-vous sûr des distances, les distances étant tributaires des lignes et des parcours.

1945

**PAR M. GLENN KELLY:**

C'est tributaire des lignes et des parcours, et je vais revérifier avec notre personnel maritime.

1950

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc à savoir si la distance est une ligne droite sur la carte ou le parcours de navigation pris par les méthaniers.

1955

**PAR M. GLENN KELLY:**

C'est ça. Donc je vais vérifier quelle distance qu'on a mise, soit la ligne droite ou le parcours de navigation, mais je dirais a priori, oui, les distances devraient être correctes.

1960

Je sais pas si c'est cette carte que madame voulait qu'on projette, mais je vais revérifier, j'ai pas de mesure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1965

Très bien.

En attendant ça, avez-vous un autre élément de votre question, madame Maranda.

1970

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Bien, j'aimerais attendre la réponse de monsieur Kelly sur les distances, parce que ma deuxième question est reliée à ça.

1975

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est la deuxième question.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

1980

Non, mais ma deuxième sous-question.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1985

Ah, sous-question, d'accord.

**PAR M. GLENN KELLY:**

1990

Est-ce qu'on peut faire l'hypothèse qu'elles sont correctes, j'ai pas de cartes marines devant moi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1995

Oui, faisons l'hypothèse généreuse que les distances reprises par l'étude sont exactes et qu'elles se rapportent aux parcours des bateaux, disons.

Alors la question est, ou la sous-question?

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

2000

Voilà! Après consultation, OK, sur Google Earth, il manquerait, pour la distance pour la Norvège, mille cinq cents kilomètres (1500 km), pour l'Égypte, trois mille quatre cents kilomètres (3400 km), et le Nigeria, trois mille deux cent quarante et un kilomètres (3241 km).

2005

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc elles sont plus proches.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

2010

Elles sont plus éloignées.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2015

Elles sont plus éloignées que l'étude, d'accord.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

2020

Oui. Et savez-vous pourquoi! C'est qu'on a donné la distance en milles et on l'a exprimée en kilomètres.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est la faute toujours du système anglais.

2025

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

Donc toujours la faute des Anglais!

2030

**PAR M. GLENN KELLY:**

Je commence à me sentir visé.

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

2035

Donc s'il y a une erreur humaine dans ce cas-ci, comme tout à l'heure, c'était la question des pressions aussi, il pouvait y avoir des erreurs humaines également dans le contrôle des manettes, est-elle prise en compte dans les calculs de risques de l'initiateur du projet. Donc dans un calcul aussi simple, peut-on douter que dans des calculs plus complexes...

2040

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On a compris la question.

2045

**PAR Mme LOUISE MARANDA:**

... pourrait-il pas y avoir statistiquement autant d'erreurs! En tenez-vous compte dans vos calculs.

2050

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

2055

Monsieur Kelly, allez-y. Si vous vous sentez visé, monsieur Kelly, vous n'êtes pas le seul!

**PAR M. GLENN KELLY:**

2060

Monsieur le Président, je vais quand même vérifier les distances, Google Earth sont moindres que les distances dans l'étude d'impact, mais il faut s'assurer qu'il n'y a pas eu un trait droit a été fait entre les deux (2) points, parce que tout marin va vous dire qu'on ne peut naviguer en ligne droite sur une carte.

2065 Concernant la question sur, est-ce que le facteur humain a été pris en compte, définitivement. La base de données, soit pour les accidents maritimes ou soit pour autres incidents fait le recueil de l'historique, et l'historique inclut l'erreur humaine, et basé sur le passé, et les fréquences établies pour le passé, on projette dans le futur.

2070 Donc ça prend en compte le facteur humain.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci.

2075 Merci beaucoup, madame Maranda. C'était intéressant d'évoquer la possibilité de choses aussi simples mais aussi porteuses de conséquences. Très gentil.

2080 On prendra quinze (15) minutes et on reprendra la séance dans quinze (15) minutes, merci.

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

2085

**REPRISE DE LA SÉANCE  
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

2090 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous invite à prendre place, s'il vous plaît.

2095 Alors avant de reprendre le registre, on a avec nous monsieur Latour, du ministère des Ressources naturelles et Faune, il est prêt à apporter quelques précisions concernant la question de la tourbière qu'on a évoquée hier, qu'on a vue aujourd'hui, la question apportée par madame Lamoureux et monsieur Cadorette, je crois.

2100 Alors monsieur Latour est ici, pour faire le point rapidement. Bonjour monsieur Latour, on vous écoute.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

2105 Oui, je voulais simplement apporter une précision concernant la tourbière qui est située sur l'emplacement du terminal méthanier.

2110 J'ai vérifié auprès de Canards Illimités, qui a produit deux (2) cartes du même secteur, une carte qui est son plan régional de conservation des milieux humides du secteur, où la tourbière n'apparaît pas, et parallèlement, pour la Corporation métropolitaine de Québec, Canards Illimités a produit une autre carte sur laquelle la tourbière apparaît.

Cette carte-là est basée sur des données plus récentes et cette tourbière-là s'est vue affecter un statut de conservation et préservation par Canards Illimités sur ce site-là.

2115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est-à-dire que selon Canards Illimités, ils classifient ce site-là, cette tourbière comme étant digne de conservation.

2120 **PAR M. NORMAND LATOUR:**

Effectivement, on pourrait l'interpréter comme ça. C'est une tourbière qui existe et qui est reconnue par Canards Illimités.

2125 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Qui mérite l'effort de conservation nécessaire.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

2130

Oui. Et on me dit qu'il faut considérer, sur le territoire de la ville de Lévis, la section du plan régional de conservation comme caduque par rapport à cette carte, la nouvelle carte qui a été produite par la Corporation Canards Illimités.

2135

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que la caractérisation comporte également la caractérisation de l'état de santé, pour ainsi dire, de la tourbière en question. Parce qu'on pourrait mériter un effort de conservation en étant en bonne santé comme en étant malade.

2140

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

Canards Illimités a produit une fiche, la fiche 142, qui traite de cette tourbière-là. Malheureusement, j'ai pas beaucoup de détails.

2145

On donne un potentiel pour la sauvagine, qui est présent, mais on n'a pas d'inventaire détaillé sur les espèces présentes et donc, on peut pas vraiment, à partir de cette fiche-là, enfin je suis pas en mesure de pouvoir qualifier.

2150

Mais quand même, la seule information qu'on a, pertinente, c'est qu'elle est classée conservation.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2155

On va déposer l'information et si, ultérieurement, vous avez d'autres informations concernant, comme j'ai dit, l'état de santé de la tourbière, la Commission vous serait reconnaissante de recevoir cette information, selon votre jugement par rapport à la pertinence.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

2160

D'accord. On va poursuivre la recherche.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2165

Merci, monsieur Latour.

2170

Rapidement également, vous savez que la question de statut de la ville de Québec côté patrimoine mondial tel que reconnu par l'UNESCO a été évoquée par les citoyens de la région, les opposants au projet, et ayant vu une référence dans une réponse à la question concernant les croisières, de madame Rochon, la ville de Barcelone, capitale de la nation catalane au sein

du royaume d'Espagne a été évoquée également, où il y a une section de la ville de Barcelone qui a le même statut.

2175 Je comprends que monsieur Jean Desautels, de Parcs Canada, est avec nous. Est-ce que monsieur Desautels est ici? Comme Parcs Canada est l'autorité contact auprès de l'UNESCO par rapport au site désigné comme faisant partie du patrimoine mondial, je l'invite rapidement à nous donner, rapidement, la position de Parcs Canada par rapport à la compatibilité éventuelle entre le projet et le statut de la ville de Québec.

2180 **PAR M. JEAN DESAUTELS:**

Parfait monsieur le Président. Comme vous l'avez mentionné, Parcs Canada relève de la ministre de l'Environnement qui, elle, a la responsabilité de l'application au Canada de la Convention du patrimoine mondial.

2185 Et à cet effet-là, nous avons regardé, comme vous dites, rapidement, on a regardé, nous, avec l'équipe des professionnels chez nous, à Parcs Canada, s'il y avait un impact au niveau de l'arrondissement historique du Vieux-Québec, qui est reconnu par l'UNESCO, si le projet d'implantation de Rabaska avait un impact.

2190 Et les conclusions, on arrive qu'il n'y a pas d'impact, basé sur différents critères, évidemment sur la Politique de gestion des ressources culturelles de l'organisation et aussi sur les outils de gestion que Parcs Canada possède, que ce soit son plan directeur des fortifications de Québec, l'énoncé d'intégrité commémorative des fortifications de Québec, ainsi que les outils que la Ville de Québec et le ministère de la Culture ont en leur possession.

2195 Donc au niveau évidemment des ressources culturelles comme telles, bâtiments, collections, sites archéologiques, aucun impact.

2200 Au niveau des paysages culturels qu'on a identifiés à l'intérieur de l'énoncé d'intégrité, ces paysages-là sont toujours quand même très bien protégés, compte tenu qu'on est à une distance d'environ dix kilomètres (10 km) du site d'implantation.

2205 Dans ce qu'on appelle, nous, le lieu historique national des fortifications de Québec, un lieu historique est implanté sur la rive sud, celui des forts de Lévis. Au niveau des bâtiments archéologiques, sites archéologiques, il n'y a pas d'impact.

2210 Par contre, au niveau des paysages culturels, évidemment on est à une distance quand même relativement moyenne du site d'implantation, mais un des aspects importants du paysage à conserver, c'est les vues qu'on a sur la campagne et sur le chenal du Saint-Laurent. Donc à cet effet-là, évidemment, on retrouve, on peut percevoir les implantations, notamment la jetée.

2215

Par contre, cette implantation-là vient pas obstruer la vue, la perception qu'on en a, et on est capable de quand même pouvoir exprimer toute la compréhension du rôle que le chenal avait, que le site comme tel, le lieu historique national a eu sur la protection de la ville de Québec et de la Citadelle de Québec.

2220

Donc au niveau de la compréhension, un message peut être transmis facilement, et tous les groupes qui viennent visiter sont en mesure de bien comprendre le rôle que le fort avait.

Donc en conclusion, rapidement, on ne voit pas d'impact sur l'arrondissement historique du Vieux-Québec.

2225

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Desautels.

2230

Je profite de l'occasion également pour inviter monsieur Lightfoot, pour ne pas perdre le fil de la discussion, concernant les brèches dans des cas d'éventuels accidents, collisions maritimes. Monsieur Lightfoot est avec nous?

2235

Alors je vous invite à venir rapidement, avant que je reprenne le registre. Vous avez suivi l'échange, la discussion qui a été dans le cadre de la question de monsieur Langlois concernant la brèche, des brèches éventuelles qui pourraient impliquer des feux dans des cas de collisions, et l'analyse du rapport Sandia, et la réponse que monsieur Kelly a fournie.

2240

Avez-vous des commentaires à propos de la méthodologie d'analyse qui a été utilisée par l'initiateur du projet, à ce propos, à la lumière de la discussion qu'on a eue tout à l'heure.

**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

2245

Oui. Il faut dire d'abord que ces calculs sont très très difficiles à faire et qu'il y a pas mal d'incertitude là-dessus.

2250

Je dirais que la brèche choisie par le promoteur est plus petite que celle utilisée par Sandia, je crois qu'il y avait une opinion différente avec le promoteur, mais si j'ai bien compris, la brèche la plus grande accidentelle considérée par Sandia, c'était de un virgule cinq mètre carré ( $1,5 \text{ m}^2$ ), soit un diamètre de un virgule trente-huit mètre (1,38 m), tandis que pour le promoteur, c'est sept cent cinquante millimètres (750 mm) en diamètre, soit zéro virgule quarante-quatre mètre carré ( $0,44 \text{ m}^2$ ). C'est-à-dire il y a une différence d'un facteur trois (3) dans la surface.

2255

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous évaluez l'écart entre l'évaluation faite par l'initiateur du projet comparativement à Sandia, c'est quoi votre opinion de cet écart d'analyse, dans l'analyse.



**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

2260 Disons, moi et mon laboratoire, nous ne sommes pas experts dans le génie mécanique et les collisions de navires. On dirait simplement que, bon, DNV, c'est une compagnie très sérieuse et donc, ils font leur travail très bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2265 DNV étant le consultant retenu par l'initiateur du projet, oui.

**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

Alors DNV sont sérieux, Sandia aussi. Ils sont pas d'accord.

2270 Alors ce que nous avons suggéré déjà au promoteur, étant donné que la brèche et la surface de la brèche est très importante pour la modélisation qui suit, que ce serait souhaitable de prendre une brèche conservatrice.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2275 C'est-à-dire plus grande.

**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

2280 Plus grande.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2285 Pour les fins de l'analyse.

**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

2290 Et en fait, c'est ça que le promoteur a fait. En fait, dans le rapport, les courbes de risques, les contrôles de risques que tout le monde a vus aujourd'hui et hier, donc ils ont utilisé une brèche de mille cinq cents millimètres (1500 mm).

Mais nous, dans notre avis, ce serait prudent de prendre cette brèche, mille cinq cents millimètres (1500 mm), pour les études de probabilité pour des cas accidentels.

2295 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

Autre chose à ajouter à ce propos?

2300

**PAR M. PHIL LIGHTFOOT:**

Non, non.

2305

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Lightfoot.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2310

Monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2315

Oui, vous avez un commentaire, allez-y.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2320

Juste pour répondre à des questions qui ont été posées, je crois que c'était, je me rappelle plus du nom, mais les kilomètres, effectivement, étaient des milles nautiques, donc il y avait une erreur sur les distances de navigation entre les trois (3) points. Donc c'est une erreur d'Anglais, si on peut revenir avec ça.

2325

Concernant l'usine LSR de Montréal, on va projeter ici une vue aérienne. En termes volumétrique liquide, chaque réservoir contient quarante-sept mille cinq cents mètres cubes (47 500 m<sup>3</sup>), et en termes gazier c'est un (1) BCF par réservoir, donc ce qui donne une capacité totale d'entreposage de deux (2) BCF ou près de cent mille mètres cubes (100 000 m<sup>3</sup>).

2330

La capacité d'émissions ou de vaporisation du terminal est de deux cent quarante millions de pieds cubes (240 M pi<sup>3</sup>) par jour, donc un peu moins de cinquante pour cent (50 %) de la capacité de Rabaska.

2335

L'Institut psychiatrique Pinel est localisé près d'un réservoir, à quatre cents mètres (400 m), et le Centre de détention Rivière-des-Prairies à cinq cent cinquante mètres (550 m). Les premières résidences sont à sept cents mètres (700 m) au sud-est, juste à l'extérieur de la photo ici, et à environ neuf cents mètres (900 m) à l'est et au nord, ici.

Donc c'est pas mal les données que vous aviez...

2340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça place les réservoirs dans leur contexte. Merci monsieur Kelly.

2345

---

**LOUIS DUCLOS**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2350

Monsieur Roger Lambert est avec nous?

Monsieur Louis Duclos.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2355

Alors bonjour monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2360

Monsieur Duclos, bonjour.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Comme je veux pas abuser de votre patience légendaire...

2365

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je commence à me faire une réputation dans la région; je songeais d'ailleurs à faire une carrière ici!

2370

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Je vais placer ma montre à la vue et m'autodiscipliner.

2375

Alors monsieur le Président, comme vous le savez sans doute, au début des années quatre-vingt, la société TransCanada Pipelines avait un projet d'implantation d'un port méthanier à Gros-Cacouna, et il y a un organisme crédible, responsable, rigoureux, compétent qui a étudié le projet, et il s'appelle le BAPE.

2380

Si on va au chapitre 6, page 39 du rapport que le BAPE avait soumis au ministre de l'époque, monsieur Marcel Léger, ministre de l'Environnement, en mars 1981, on peut lire ce qui suit:

2385 "Le promoteur – TransCanada Pipelines – affirme que dans les pires conditions météorologiques, c'est-à-dire lorsque les conditions atmosphériques sont très stables, ce qui veut dire des vents légers, une turbulence relativement faible, ça se produit ordinairement le soir, le nuage de vapeur, s'il ne s'enflamme pas auparavant, pourra s'étendre jusqu'à huit kilomètres (8 m) du lieu du déversement avant qu'il ne soit dispersé au point où il n'y a plus de risque d'inflammabilité."

2390 Maintenant, je vas être beau joueur, je vas vous dire ce que le promoteur a ajouté, pour pas trop tirer la couverture de notre bord. Il a ajouté que:

2395 "Dans de meilleures conditions – peut-être des conditions plus normales – les modèles utilisés estiment que le rayon de danger maximum peut varier entre trois point sept kilomètres (3,7 km) et cinq point huit kilomètres (5,8 km)."

Mais là encore, il faut faire attention à ces chiffres-là, parce que selon Environnement Canada, ces chiffres ne sont plus pertinents, grâce à de nouveaux modèles prévisionnels.

2400 On s'en est donc remis à de grands experts, comme par exemple le professeur Jerry Havens qui est le directeur du Clinical Hazard Research Center de l'Université d'Arkansas qui, lui, dit que la zone de danger d'un terminal méthanier, ça varie de un point huit (1,8 km) à quatre point cinq kilomètres (4,5 km). Moi, j'habite à Sainte-Pétronille, je suis à peu près à quatre kilomètres (4 km).

2405 Il précise que le méthanier transporte sa zone de danger avec lui tout au long de son parcours.

2410 Pour le FERC, ABS Consulting a fait une étude, ils disent que ça peut aller jusqu'à cinq point cinq (5,5 km).

2415 Sandia, dont vous parliez hier, dans son rapport "Guidance On Risk Analysis And Safety Implications of a Large Liquefied Natural Gas Spill Over Water" parle un point huit (1,8 km), mais avec un scénario très conservateur.

2420 Et dans le rapport de vos amis, de vos collègues du BAPE qui ont étudié le projet de Gros-Cacouna, à la page 157, on cite le professeur James Fay, qui est un professeur émérite du MIT, une institution d'une certaine réputation, n'est-ce pas, et il a étudié le rapport du promoteur, Énergie Cacouna, et il a comparé ça avec Sandia et ABS Consulting, et, parce qu'il dit que la méthodologie est différente, il arrive finalement à trois point huit kilomètres (3,8 km), moyenne des trois (3) études.

Alors cela étant dit, sur la rive sud, il y a quelques centaines de familles qui habitent à moins de deux kilomètres (2 km) du site; à l'île d'Orléans, toute la population de Sainte-Pétronille,

2425 ma municipalité, et une partie importante de celle de Saint-Laurent et de Saint-Pierre se trouveraient dans un rayon de cinq kilomètres (5 km) du site convoité par Rabaska. Ma question!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2430 Oui.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Ma question! Et une fois que le promoteur ou un expert aura répondu...

2435

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, posez la question et on va l'acheminer correctement.

2440

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

... je la compléterai par un commentaire.

2445

Comme il ne peut y avoir déversement de gaz naturel liquéfié que s'il y a une fuite dans la structure du méthanier, c'est pas la trouvaille du siècle, ça, le promoteur peut-il calmer les inquiétudes de ces populations – à Sainte-Pétronille, on a soixante-quinze pour cent (75 %) des citoyens qui ont signé une pétition anti-Rabaska, alors ils sont inquiets, les gens...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2450

On est au courant.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2455

Et le sondage d'hier l'a démontré également. En leur donnant l'assurance qu'en quarante (40) ans de navigation de méthaniers, une telle situation, c'est-à-dire une fuite, ne s'est jamais présentée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2460

D'accord.

Alors la question est posée, monsieur Kelly, on parle maintenant de l'historique de ce secteur d'activité.

2465

**PAR M. GLENN KELLY:**

J'ai compris l'historique, et calmer les inquiétudes. Et si vous me permettez, j'aimerais parler ou revenir et démontrer le El Paso Kaiser, qui a frappé des roches à dix-neuf (19) noeuds.

2470

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y.

2475

**PAR M. GLENN KELLY:**

De commenter certains des chiffres qui ont été mis de l'avant, soit dans le rapport de Cacouna de 1980, de commenter monsieur Havens et le professeur Fay.

2480

Et ensuite, pour calmer les inquiétudes, de vous présenter clairement les mesures d'atténuation de risques qui ne sont pas incluses dans notre évaluation de risques, des mesures additionnelles pour le navire, lorsqu'il sera à quai. J'aimerais le présenter d'une façon très très claire.

2485

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On vous écoute.

2490

**PAR M. GLENN KELLY:**

Alors pour le El Paso Kaiser, un navire de cent vingt-cinq mille mètres cubes (125 000 m<sup>3</sup>) de GNL, qui a frappé un pinacle, une roche, qui s'est échoué sur les roches dans le détroit de Gibraltar, à pleine vitesse; certains rapports disent dix-huit (18) noeuds, certains rapports dix-neuf (19) noeuds. D'une façon ou d'une autre, c'est à pleine vitesse. C'est des dommages importants à la coque externe, la coque interne, elle a été pliée aussi, mais il y a eu aucun dommage ou perte au réservoir intérieur où la cargaison est et aucune fuite de GNL.

2495

Donc par, je dirais, un incident réel, on peut voir ou au moins en conclure sur la solidité d'un méthanier.

2500

Sandia, l'étude qui a été référée, si on regarde ce que dit Sandia sur le "Grounding", et j'y vais de mémoire...

2505

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Pouvez-vous le dire en français, s'il vous plaît.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2510 L'échouement; bien, c'est parce que je cite l'étude de Sandia, c'est peut-être plus facile de trouver "grounding" qu'échouement dans un document anglais.

Et l'étude de Sandia, pour "Accidental Grounding" ou échouement accidentel, parle d'aucune brèche, aucun réservoir atteint et dommages mineurs au navire.

2515

Concernant le rapport de 1980 du BAPE, je devrais lire le rapport pour commenter, mais je sais que comme tout autre chose, la technologie a évolué depuis vingt-six (26) ans, on a aussi vingt-six (26) ans de plus de connaissances dans l'industrie du GNL, et les modèles ont fortement évolué.

2520

L'exemple que j'aime prendre, c'est l'auto de Gilles Villeneuve père et l'auto de course de Jacques Villeneuve fils, et les deux (2) ont été faites avec des modèles techniques prévoyant soit les courants d'air, soit les déplacements d'air, et on voit, avec l'avancement, la capacité de "competitive power"...

2525

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Modélisation.

2530

**PAR M. GLENN KELLY:**

Modélisation, on a quand même avancé juste dans le domaine. C'est un exemple qui a aucun lien, mais on a avancé fortement dans le domaine de la course automobile.

2535

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors le modèle de dispersion, par exemple, qui caractérise le mode de formation du nuage et dissipation a évolué aussi.

2540

**PAR M. GLENN KELLY:**

Ont évolué aussi, et la capacité de faire des calculs, et des calculs très complexes. Et même aujourd'hui, comme Sandia a utilisé, un modèle 3D.

2545

Et d'ailleurs, dans le rapport qui vient d'être émis pour Énergie Cacouna, je cite:

"Nous préconisons l'utilisation de résultats d'une analyse de risques de 2006 qui sont à la fine pointe de la science, plutôt que ceux de 1981."

2550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Qui parle?

2555 **PAR M. GLENN KELLY:**

Environnement Canada, dans le rapport du BAPE.

Donc les connaissances ont évolué, l'expérience a évolué.

2560 L'événement sur le El Paso Kaiser peut et devrait nous donner certains comforts, et on parle aussi, il y a le El Paso Kaiser, mais le El Paso Taurus aussi, qui s'est échoué, on pourrait trouver les détails, mais qui s'est échoué dans la baie de Tokyo, si je me rappelle bien, qui était sur les roches pendant un bon bout de temps, et encore une fois, il y a pas eu de perte de cargaison. Et c'est cité dans notre étude.

2565

En ce qui concerne monsieur Fay, pour avoir vu plusieurs de ses...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2570

Analyses?

**PAR M. GLENN KELLY:**

2575 Je pense que le mot serait fort d'appeler ça une analyse, c'est des documents qui se tiennent sur six (6) ou sept (7) pages, où aucune hypothèse, aucun modèle, aucune analyse très très approfondie est faite. On décrit un peu des installations et on donne des zones.

Je le sais que le professeur Fay utilise la distance jusqu'à un point six kilowatt par mètre carré (1,6 kW/m<sup>2</sup>), et pour avoir des distances d'impact potentielles plus grandes.

2580

Donc c'est très difficile, et je l'ai déjà dit par le passé, de commenter le travail du professeur Fay, parce qu'il y a très peu d'inclus dans les cinq (5) ou six (6) pages. Et d'ailleurs, les rapports émis, autant pour le site de Rabaska que le site de Cacouna, que le site de Boston, que le site de Harpswell au Maine, que le site de Kenny Port ou celui au Nouveau-Brunswick, tous les rapports sont presque identiques, seulement les distances et la carte à la fin changent.

2585

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2590 Mais en fait, juste pour clarifier la question, c'est automatique, c'est-à-dire ce n'est pas tributaire d'un savoir plus profond ou moins profond, à partir du moment où on décide d'utiliser un critère de rayonnement thermique de un virgule six kilowatt par mètre carré (1,6 kW/m<sup>2</sup>), on va



automatiquement aboutir à une distance d'exclusion qui serait plus grande que d'utiliser un critère de cinq (5 kW/m<sup>2</sup>) ou de trois virgule six (3,6 kW/m<sup>2</sup>).

2595 **PAR M. GLENN KELLY:**

Oui.

2600 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc tout tient au choix, quel critère de rayonnement thermique on va retenir, et les conséquences sur le corps étant ce qu'elles sont, automatiquement ça décide c'est quoi la distance d'exclusion qu'on doit appliquer; c'est ça?

2605 **PAR M. GLENN KELLY:**

Déjà, c'est une différence avec le professeur Fay et certaines autres études. Ce qu'il est difficile de savoir du professeur Fay, c'est quel modèle qu'il a utilisé, comment il a modélisé la dispersion ou le rayonnement thermique.

2610

Je le sais que les distances vont être différentes dues au choix du rayonnement thermique. Pour le reste, je ne peux pas commenter.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2615

D'accord.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2620

Monsieur le Président, je pense qu'on a voulu aller à New York en passant par Los Angeles. J'ai posé une question simple.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2625

Monsieur Duclos, vous permettez, vous avez fourni tout le contexte de votre question, on va...

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2630

Je ne reprendrai pas les faussetés, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2635 Non, non, monsieur Duclos, je vous en prie de ne pas qualifier les propos ni des participants – écoutez, vous vous êtes permis, malheureusement, et c'est pas de gaieté de coeur que je vous rappelle, qualifier les propos d'un participant à l'audience de faussetés, c'est un écart que la procédure ne permet pas, et ça me gêne beaucoup d'avoir à vous rappeler ça.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2640

Je m'excuse. Comme on dit en langage parlementaire, je retire mes propos.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2645

Vous avez pris le temps de fournir le contexte correct de votre question, et je l'ai permis parce que c'était nécessaire. J'aimerais accorder la même courtoisie à monsieur Kelly pour finir sa réponse, s'il vous plaît.

Allez-y, monsieur Kelly.

2650

**PAR M. GLENN KELLY:**

2655

ABS Consulting, le rapport est connu, et il a été regardé et il existe depuis plusieurs années. Important d'aller voir le mandat du rapport d'ABS, et c'est dans le résumé encore une fois, c'est un rapport qui a été demandé pour comparer les différents modèles qui sont sur le marché ou utilisés pour modéliser la dispersion.

Et c'est aussi, je cite de mémoire, non, je l'ai devant moi, je crois, permettez-moi de citer ABS Consulting:

2660

"It is important to note that this study addresses the potential consequences of large scale LNG cargo releases – d'ailleurs, c'est des trous de cinq mètres (5 m) de diamètre – without regard to the sequence of events leading to such an incident or their probabilities of occurrence. As such, this report does not and was not intended to provide a measure of risk to the public."

2665

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, nous allons traduire ça. Allez-y.

2670

**PAR M. GLENN KELLY:**

Si vous me permettez:

2675 "A thorough risk assessment would consider both the probabilities and consequences of hazardous events."

2680 Donc, si vous me permettez, je vais tenter de traduire. Il est aussi important de noter que cette étude adresse ou regarde aussi les conséquences potentielles de fuites de GNL graves ou importantes, sans prendre en compte les séquences d'événements conduisant à une telle fuite ou un tel incident, ou leur probabilité d'occurrence.

2685 Donc ce rapport n'était pas et n'est pas prévu, n'est pas destiné à donner une mesure de risques pour le public. Une analyse de risques détaillée considérerait les probabilités et les conséquences d'événements hasardeux.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

2690 **PAR M. GLENN KELLY:**

Pour monsieur Jerry Havens, je ne peux commenter, j'ai pas le rapport ou les rapports cités en main.

2695 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Duclos, est-ce que c'est possible, l'information, soit de déposer une copie à la Commission, on pourra en faire copie.

2700 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Jerry Havens. Il a ABS Consulting et Sandia, alors...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2705 Pour les besoins de la Commission, ce serait utile aussi de le rendre public.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2710 Très bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2715 Continuez, monsieur Kelly.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2720 Et Sandia dit, au début de leur rapport, que l'une des conclusions dès le début que "Historia Risk Analysis" ou "Risk Base Analysis" doit être effectué, donc une analyse de risques et non pas seulement regarder un scénario ou des scénarios et leurs conséquences.

2725 Maintenant, pour utiliser les mots "calmer les inquiétudes", oui, pour avoir fuite de GNL, on doit percer un trou dans le navire, et pour percer un trou dans le navire, on doit soit l'échouer sur quelque chose de dur, à très haute vitesse, et même dans ce cas, qu'on a pu voir avec le El Paso Kaiser, c'est pas certain qu'on va avoir fuite, ou on doit éperonner le navire à quatre-vingt-dix degrés (90 °), à une vitesse d'environ sept (7) à huit (8) noeuds.

2730 Donc si on regarde, nous avons mené, pour le Comité TERMPOL, des études de collisions à la jetée. Donc nous avons regardé le trafic montant et le trafic descendant, et nous avons utilisé le simulateur ou demandé aux pilotes du Saint-Laurent de simuler, avec différents navires, de tenter de frapper notre navire à quai, donc soit avoir une avarie de barre, soit avoir une perte de propulsion, une barre qui est gelée ou fixe à dix degrés (10 °), à quinze degrés (15 °), à trente-cinq degrés (35 °).

2735 Première conclusion, c'est qu'on devait avoir des situations très très spécifiques pour être capable d'aller frapper le navire à quai. Et je dirais, le taux de succès était assez difficile pour toujours arriver sur le navire, à un angle quand même assez important, proche du quatre-vingt-dix degrés (90 °).

2740 Les principaux résultats, pour les navires montants, l'endroit critique survient au moment des passages sous les câbles d'Hydro-Québec, une barre gelée à trente-cinq degrés (35 °), et il y avait pas de différences entre le type de navires.

2745 Le remorqueur d'escorte qui est présent à la jetée a quand même plus de temps pour intervenir pour le navire montant, compte tenu que le navire montant passe plus près de l'île d'Orléans. Pour le navire descendant, l'endroit critique est lorsque le navire ou l'avarie survient au moment du passage à la pointe de la Martinière, le navire étant plus proche du quai, le temps de réponse est moindre et donc, la vitesse du navire devient le facteur déterminant.

2750 Pour les navires à la dérive, perte de propulsion ou autres, on a pu simuler et voir que le remorqueur d'escorte a beaucoup de temps et les moyens, en termes de force, pour intervenir et s'assurer que le navire ne vient pas heurter notre navire à quai.

2755 Donc pour situer les deux (2) zones, les navires montants, ici, à la zone qu'on peut appeler critique, sous les câbles d'Hydro-Québec, et les navires descendants à cet endroit ici, les navires juste devant la pointe de la Martinière.

On peut voir ici le trafic de navires qu'on a regardé, observé lorsqu'on a fait nos études de bruit sous-marin, donc on voit les navires montants et les navires descendants.

2760

Les recommandations qu'on a faites au Comité TERMPOL, c'est de limiter la vitesse des navires montants à dix (10) noeuds, et à six (6) noeuds pour les navires descendants. Donc déjà, un navire descendant à six (6) noeuds ne peut frapper notre navire à sept (7) ou huit (8) noeuds, sa vitesse, elle est déjà réduite.

2765

On propose aussi d'éviter les croisements devant le terminal, entre deux (2) navires, et c'est quelque chose facilement implantable, selon les gestionnaires de trafic sur le Saint-Laurent.

2770

Et le remorqueur en escorte doit être en attente tout le temps au poste d'amarrage, pour intervenir s'il y a lieu, s'il y a une avarie sur un autre navire.

2775

Pour les navires de tonnage plus fort, rappelez-vous que quand on a regardé les situations de brèche, ça prenait un navire à sept (7) ou huit (8) ou neuf (9) noeuds, de cinquante mille tonnes (50 000 t) ou plus. Donc pour les navires de tonnage plus fort, six cents (600) par année, en moyenne deux (2) par jour, le remorqueur d'escorte va quitter le quai et va aller rencontrer le navire, soit aux lignes d'Hydro-Québec, soit à la pointe de la Martinière, va rester aux côtés du navire pour s'assurer qu'il peut intervenir rapidement si, encore une fois, il y avait avarie.

2780

Et une fois que le navire passe devant notre quai, il laisse passer le navire.

2785

Et dans ce cas, il est très difficile d'entrevoir un impact avec le navire Rabaska qui sera à quai, et c'est d'ailleurs des situations qu'on a simulées avec le simulateur des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

2790

Donc en gros, pour calmer les inquiétudes, lorsque le navire est à quai, les mesures sont prises, je dirais pas draconiennes, mais des mesures très très sécuritaires, il faut pas oublier que le méthanier va prendre quatre (4) remorqueurs à Saint-Laurent Île-d'Orléans, va être à basse vitesse, et va toujours avoir le remorqueur d'escorte avec lui, depuis le début de la traverse du nord.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2795

D'accord.

Monsieur Duclos, vous allez avoir tout le loisir de présenter une analyse contraire à ça.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2800 Mais j'aimerais répéter ma question, monsieur le Président. J'ai demandé si, oui ou non, il y avait déjà eu une fuite à la structure d'un méthanier, en quarante (40) ans de navigation.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2805 Il nous a donné une partie des réponses.

Monsieur Kelly, une fuite tout court...

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2810 Oui, oui, une fuite.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2815 ... dans quarante (40) ans, est-ce qu'il y en avait, oui ou non.

**PAR M. GLENN KELLY:**

2820 Une fuite à partir du réservoir du navire, non.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

C'est parce que je veux déposer un document...

2825 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Absolument, déposez le document, et vous revenez, dans la deuxième partie de l'audience, pour nous dire le contraire et pourquoi.

2830 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Mais je voudrais vous en lire des extraits.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2835 Non.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2840 Je suis même prêt à renoncer à ma deuxième question, monsieur le Président, par  
marque de bonne foi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2845 Mais avant ça, parce que vous avez, à juste raison, dit, les ministères, qu'est-ce qu'ils  
pensent de ça, alors j'aimerais donner la suite à votre première question.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2850 Et je renonce à ma deuxième.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2855 Ah, c'est vraiment d'une courtoisie exemplaire.

Alors monsieur Bouliane, allez-y, j'aimerais vous poser une question, vous avez entendu  
les propositions de l'initiateur du projet concernant le processus TERMPOL, comment vous  
évaluez les suggestions qu'on vient d'entendre, en termes d'adéquation entre les mesures de  
protection proposées et les risques qu'on veut éviter.

2860

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

2865 Nous autres, comme je l'ai dit précédemment, notre mandat, c'est vraiment de s'assurer  
que les conditions de navigation vont se faire de façon sécuritaire, et puis le risque a été identifié,  
comme quoi que si un navire passe à trop grande vitesse, il pourrait y avoir un risque de brèche  
au navire.

2870 Alors nous autres, dans notre rapport TERMPOL, on va s'assurer que les  
recommandations vont être en place, pour s'assurer que ces éléments-là de risques seront pas  
rencontrés.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2875 Et les propositions que monsieur Kelly vient de nous donner, à la toute dernière diapo, ça  
vous semble recevable?

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

2880 Ça a bien du bon sens.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Duclos, allez-y, je vais vous permettre comme si vous alliez poser une deuxième question, de nous entretenir de ce que vous avez.

2885

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Non, non, je renonce. Vous me le direz si vous voulez que je la pose ensuite.

2890

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2895

Alors à la lumière de la réponse de monsieur Kelly, à l'effet qu'il y a jamais eu de fuite, vous connaissez ce journal britannique qui s'appelle The Guardian, journal de prestige.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2900

Que certains considèrent de prestige, d'autres pas, mais on connaît The Guardian.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2905

Alors le 21 décembre 2005, ça fait pas tout à fait un an, un article dont le titre est "Safety fears for fleet of new LNG tankers after leaks are found". Je vais le lire en anglais, parce que je veux pas être accusé d'avoir pris des libertés avec la traduction, ça va?

2910

"A fleet of new ships built for BG and other companies to meet Britain's growing energy needs by bringing in liquefied natural gas (LNG) from abroad has been hit by leaks and safety scares. The Methane Kari Elin – c'est le nom du bateau – which was delivered 18 months ago – il a été opérationnel pendant dix-huit (18) mois – from a South Korean - Corée du Sud – yard, has been withdrawn from service and is heading back to the far east to try to establish what has gone wrong. A second ship - the Gaz de France Energy - is currently undergoing repairs at the Chantiers de l'Atlantique shipyard in France after gas leaks were discovered in tests – il était pas encore opérationnel, ils faisaient des tests - even before the vessel was handed over by the shipbuilder. One BP vessel - built to similar designs in the same Samsung yard in Seoul - is being inspected but two others have been passed and are working normally. The problem is worrying the industry because no one has yet discovered what the exact causes – peut-être que depuis un an, on l'a trouvé – of the problems are and there are fears of a design problem that could affect up to 20 vessels. The ships are needed to service a massive increase in demand for LNG in Britain, the United States and elsewhere as the indigenous supplies of natural gas from the North Sea run out. National Grid, operator of the newly- opened Isle of Grain LNG import

2915

2920



2925 terminal in Kent, said yesterday that it was considering a second expansion scheme to increase  
capacity by half. Shipbuilders and owners are highly conscious of safety as they are aware that  
LNG is highly flammable, hence fears after 9/11 about these ships being hijacked by terrorists  
and used as floating bombs."

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2930 D'accord, on a saisi l'essentiel.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2935 "The shipping industry newspaper TradeWinds says the faults have raised concerns for  
owners and operators of at least 20 other LNG tankers, either delivered or under construction."

Merci, monsieur le Président.

2940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais je vous en prie.

Et la date de l'article de The Guardian?

2945 **PAR M. LOUIS DUCLOS:**

Le 21 décembre 2005. C'est pas périmé, disons.

2950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On le reçoit.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2955 Alors maintenant, vous me laissez ma deuxième question ou si vous pensez que...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2960 J'ai des témoins que monsieur Duclos a retiré son offre de renoncer à sa deuxième  
question! Monsieur Duclos, je vais prendre votre deuxième question.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

2965 Merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Kelly, allez-y.

2970

**PAR M. GLENN KELLY:**

Oui, monsieur le Président, GDF Énergie, je suis en train de lire l'article de monsieur, donc dans les tests, ce n'est pas, et je vais vérifier avec mes collègues de Gaz de France, maritimes, c'était quelque chose qu'on était au courant, et lors de la mise en service du navire, vous allez comprendre qu'un tel navire, comme tout autre navire pétrolier ou autre important, subit des tests pour s'assurer que la membrane primaire et la membrane secondaire sont étanches.

2975

2980

Dans le cas de GDF Énergie, sujet à confirmation plus détaillée, c'est la membrane secondaire qui avait des problèmes d'étanchéité. Et donc, ça a été retourné au "shipyard", et le problème a été corrigé, donc il y a pas de problème là.

2985

Et je pense, de ce qu'on dit, le "BP Vessel", je dirais que c'est peut-être une indication des niveaux de vérification avant la mise en service des navires et donc, il y a jamais eu de fuite de la cargaison d'un navire, monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2990

On a l'article, on a vos deux (2) versions, on va évaluer la chose.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

J'étais pour dire "What about the other one"!

2995

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça, c'est un jugement d'Anglais; British Gas, c'est les Anglais, encore!

3000

Allez-y, deuxième question, rapidement.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

3005

Monsieur le Président, on nous a répété à satiété, depuis plusieurs mois, même des années, que sur la base d'une étude de EIA, le prix du gaz naturel, suite à l'implantation de Rabaska, allait baisser d'au moins cinq pour cent (5 %).

Ici, j'ai en main une étude, une publication qui s'appelle "En Perspective", publiée par les Études économiques Desjardins, c'est assez crédible, et surtout, l'article est écrit par le

3010 professeur émérite de l'Université Laval, Antoine Ayoub, un des grands spécialistes du monde de l'énergie au Québec, et même au Canada.

Alors concernant le prix, l'évolution des prix:

3015 "À moyen terme, une fois le GNL installé, les prix du gaz auront très probablement tendance à baisser par l'effet de l'augmentation de l'offre et surtout par l'effet de la concurrence – ça correspond à ce qu'ils ont toujours raconté – entre un nombre accru de vendeurs sur le marché, cette fois-ci marché international et non plus seulement régional. Or, si les prix baissent à moyen terme, il y a lieu de croire que les pays aujourd'hui hésitants ou récalcitrants à s'engager dans le GNL, à cause des prix élevés d'aujourd'hui – et il donne comme exemple la Chine et l'Inde – seront alors incités à s'engager, augmentant ainsi la demande mondiale, et par conséquent les prix futurs."

3020  
3025 Alors c'est très facile de prétendre des choses, mais il faut être rigoureux, comme vous l'êtes!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Il m'envoie un compliment, en plus! Merci.

3030

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

3035 Alors la question, encore, monsieur le Président, c'est parce qu'il y a une chose qui m'étonne beaucoup, on dit que les prix vont baisser, et dans le tableau de l'étude d'impact, tome 2, annexe G, tableau 2, "Consommation de gaz naturel projetée par secteur, 2004-2025", le secteur industriel consomme, en 2004, trois cent quarante-cinq millions de pieds cubes ( $345 \text{ M pi}^3$ ) par jour, et la projection nous amène, en 2025, non pas à trois cent quarante-cinq ( $345 \text{ M pi}^3$ ), mais à deux cent quatre-vingt-huit millions de pieds cubes ( $280 \text{ M pi}^3$ ), une diminution de seize pour cent (16 %).

3040

Je trouve ça étonnant, moi, que les prix étant si intéressants, aller à la baisse.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3045 Mais il y a un élément de votre question qui est en fait d'intérêt.

3050 Monsieur Kelly, la dynamique du changement de prix par rapport à la stabilité de l'activité que vous proposez, surtout à la lumière de la possibilité que si le prix baisse et l'intérêt des économies émergentes commence à se manifester, ce serait quoi la pression d'une demande extraordinaire, indienne ou chinoise.

Si ça se manifeste, ce serait quoi l'effet sur les projections que vous avez par rapport à votre plan d'affaires.

3055 **PAR M. GLENN KELLY:**

Je suis content de la conclusion de monsieur Ayoub, qui est bien reconnu comme spécialiste du secteur pétrolier, et que j'ai eu la joie de connaître lorsque j'ai fait mes études à l'Université Laval, et je pense que monsieur Ayoub a cité ici que les prix diminueraient au moyen terme ou dans le moyen terme.

Important de toujours considérer "pas de Rabaska, avec Rabaska". Donc si la demande mondiale augmente, on parle du moyen au long terme, pour une ressource à quantité limitée, oui, il est fort probable que l'effet sur le prix du gaz naturel va augmenter.

3065 Dans quelle situation se retrouverait le Québec avec ou sans Rabaska, je dirais qu'on serait dans une situation encore pire sans l'approvisionnement de GNL de Rabaska.

3070 Toutefois avant, et puis on a touché à cette question hier ou avant-hier, avant que le marché devienne international, on n'est pas dans la même dynamique que le secteur pétrolier, soit en termes de réserves, soit en termes du réseau d'échanges international, donc je serais pas en désaccord avec monsieur Ayoub qui dit, peut-être à moyen et long terme, la demande de ces pays émergents pourrait mettre une pression à la hausse sur les prix, c'est vrai, comme la demande de ces pays a mis une augmentation à la hausse sur le coût du métal, comme la demande de ces pays a mis une pression à la hausse sur le pétrole. Donc...

3075

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3080 Et vous estimez, dans tous les cas, que la présence du projet Rabaska va fournir aux consommateurs québécois, industriels ou autres, un tamponnage, une protection contre une flambée de prix qui pourrait se matérialiser à l'échelle mondiale, c'est ça que vous dites?

**PAR M. GLENN KELLY:**

3085 Oui, il va toujours y avoir un tampon, dû au fait que sans Rabaska, l'offre, elle est moindre.

Et donc c'est certain, et je pense que c'est le premier prémisses de l'opinion de monsieur Ayoub, c'est que quand on augmente l'offre, ça a un impact sur les prix.

3090

Donc regardons les situations avec et sans Rabaska.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3095 D'accord.

Monsieur Duclos.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

3100 Bien, merci beaucoup. C'est dommage qu'on puisse pas débattre, c'est dommage!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3105 Vous savez, la deuxième partie de l'audience, monsieur Kelly n'aura pas le droit de parole, il va vous écouter, et je crois que ça va lui faire plaisir de se reposer un peu.

**PAR M. LOUIS DUCLOS:**

3110 On débattrait dans les corridors. Salut, au revoir!

---

**PRÉSENTATION DE TRANSPORTS CANADA**

3115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'aimerais peut-être, la question a été évoquée de la sécurité maritime de navigation, scénario d'accidents, etc., les possibilités de collisions, ça renvoie au mode d'utilisation actuelle de chenal de navigation, la nature des bateaux qui y évoluent et je crois que Transports Canada nous a préparé une petite présentation concernant le profil d'utilisation de navigation actuelle, du chenal de navigation qui nous concerne.

3125 Si on pourrait faire ça rapidement, pour compléter l'information du contexte, on pourrait prendre ça maintenant, étant donné qu'on vient d'en discuter.

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

3130 On parle des transits, là?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3135 Oui. En fait, histoire de comprendre l'augmentation attribuable au projet, advenant sa réalisation, par rapport au profil d'usage actuel, pour mieux comprendre le contexte d'usage côté navigation actuelle, qui existe actuellement.

Allez-y, monsieur Bouliane.

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

3140 OK. Je vais être quand même assez bref, juste pour le bénéfice de tout le monde, pour  
qu'ils comprennent bien les acétates, il y a certaines abréviations dans mes diapositives, alors M  
c'est pour les navires montants au Cap Brûlé vers Québec et les ports en amont; D c'est pour les  
navires au Cap Brûlé et descendants vers la mer; NC, c'est pour les navires-citernes; MD, c'est  
pour marchandises dangereuses, les navires qui transportent des marchandises dangereuses;  
3145 SCTM, c'est pour le Service de communication et de trafic maritime; et puis GCC, c'est pour  
Garde côtière canadienne.

Alors les transits qu'on a analysés, c'est au Cap Brûlé, c'est le point d'appel radio des  
navires au SCTM de la Garde côtière canadienne, et puis le Cap Brûlé, bien, c'est situé à six (6)  
3150 milles nautiques à l'est de l'île d'Orléans, à l'endroit où les navires montants s'engagent dans la  
traverse du nord. Alors on le voit sur la carte, ici. Le point d'appel.

Alors ça, c'était vraiment un endroit problématique, c'est vraiment la traverse du nord, sur  
lequel on s'est concentré, voir le volume de trafic qu'il y avait à cet endroit-là. Alors c'est pour ça  
3155 qu'on a utilisé le point d'appel du Cap Brûlé, c'était l'indicateur selon nous à utiliser.

La source des données, c'est l'analyse, la base de données INNAV de la Garde côtière  
canadienne, et puis c'est les navires ayant une longueur de vingt mètres (20 m) et plus, ils se  
rapportent au système de communication de trafic maritime.

3160 Un petit commentaire, les données sur les navires-citernes incluent les transits avec et  
sans cargaison; alors il y a pas de distinction, parce que ça aurait pris une analyse beaucoup  
plus exhaustive. Les transits des navires-citernes sans cargaison représentent moins de  
cinquante pour cent (50 %) des transits des navires-citernes. En général, c'est seulement dans  
3165 un sens mais à l'occasion, ils reviennent avec de la cargaison, alors c'est un peu moins de  
cinquante pour cent (50 %).

Et les données sur les navires-citernes, aussi, incluent les navires transportant du vin,  
des huiles végétales et de la mélasse, mais ce pourcentage-là est négligeable.

3170 Les transits des navires transportant des marchandises dangereuses incluent les  
marchandises sous forme liquide, solide ou gazeuse, et puis ces marchandises dangereuses  
sont transportées en vrac, en conteneur ou en colis. J'ai pas les quantités dans mes  
présentations, mais c'est vraiment le nombre de transits.

3175 Alors pour les navires qui transportent ça en vrac, on comprend que c'est des grosses  
quantités; pour les navires qui transportent ça par conteneurs ou par colis, c'est des plus petites  
quantités, parfois ils peuvent en transporter seulement cinq cents tonnes (500 t).

3180 Alors les données de transits 2003, au Cap Brûlé, pour les navires-citernes, on a quatre cent vingt-trois (423) montants, quatre cent vingt-trois (423) descendants, pour un total de huit cent quarante-six (846); et puis les navires qui transportent des marchandises dangereuses, des navires qui ont monté au Cap Brûlé, six cent quarante-huit (648) et puis six cent quarante-cinq (645), pour un total de mille deux cent quatre-vingt-treize (1293). Et puis on a le total au bas.

3185 Je vais aller plus vite, j'ai fait comme un genre de petite analyse plus loin, je pense que c'est ça qui est le plus important. Alors j'ai des données, là, vous les avez, pour 2003, 2004, 2005 et 2006, c'est jusqu'au 22 novembre, on a les données jusqu'au 22 novembre, et on a fait un estimé avec les jours restants.

3190 Alors le tableau comparatif de 2003 à 2006, ça donne ça. En 2003, le nombre de transits au Cap Brûlé, pour les navires-citernes, était de huit cent quarante-six (846) transits, et le nombre de navires qui transportaient des marchandises dangereuses était de mille deux cent quatre-vingt-treize (1293).

3195 Et puis tous les navires qui se sont rapportés, des navires de vingt mètres (20 m) et plus, c'est quatre mille neuf cent neuf (4909) transits, montants-descendants. Et puis on a les pourcentages entre parenthèses.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3200 C'est bien, les tableaux, ça va.

Donc c'est ça le contexte, finalement, on peut utiliser ce contexte pour comprendre la contribution supplémentaire du projet, on parle soixante-quatre (64) navires par année.

3205

**PAR M. GLENN KELLY:**

Soixante (60).

3210 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc si on a six mille (6000), qui pourrait être contesté mais enfin, s'il y a six mille (6000) cargaisons, on a des méthaniers, des matières dangereuses, il y a déjà trente pour cent (30 %), à peu près, de l'usage du chenal en question pris par des transports de matières dangereuses...

3215

**PAR M. MICHEL BOULIANE:**

Trente pour cent (30 %) des navires qui transitent à cet endroit-là qui transportent des marchandises dangereuses.

3220

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ça.

3225 Alors donc, la contribution, soixante (60) sur mille six cent soixante-huit (1668), si on se limite aux matières dangereuses, et pour l'ensemble, sur cinq mille cinq cents (5500), c'est ça le contexte qui pourrait être évoqué pour comprendre les probabilités de collisions et le supplément de matières dangereuses transportées que le projet va contribuer.

3230 **PAR M. MICHEL BOULIANE:**

Bien là, pour les probabilités de collisions, c'est un autre aspect. Les tableaux que j'ai montrés ici, c'est vraiment pour représenter un peu le pourcentage de navires que représente le nombre de méthaniers par rapport au reste du trafic.

3235

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ce qu'on a cherché. Merci, monsieur Bouliane.

3240

---

**PÉRIODE DE QUESTIONS  
JEAN-YVES BISSON**

3245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bisson, Jean-Yves Bisson.

3250 Le document est déposé, évidemment, et vous pourrez le consulter pour la deuxième partie de l'audience, au besoin.

Bonjour monsieur Bisson.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3255

Bonjour monsieur le Président, monsieur le Commissaire. Suite à la visite terrain de ce matin, encore un questionnement qui m'a surgi. Heureusement, j'étais inscrit encore au registre.

3260 Dans un premier temps, j'aimerais connaître la valeur faunique et halieutique actuelle des sites identifiés par l'initiateur, autant terrestres que maritimes. Peut-être Ressources...



**PAR LE PRÉSIDENT:**

3265 Oui, on va envoyer ça au ministère des Ressources naturelles. Qui est avec nous aujourd'hui?

**PAR M. RONALD RICHARD:**

3270 C'est Ronald Richard. Mais ce serait le spécialiste de la faune qui pourrait répondre à cette question. Il était ici tout à l'heure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3275 Oui, monsieur Latour. Monsieur Latour est toujours avec nous?

Alors monsieur Bisson, les sites que l'initiateur du projet projette pour l'implantation, donc la jetée...

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3280 C'est ça, l'endroit où la jetée est installée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3285 Et le côté terrestre, pour les réservoirs.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3290 C'est ça, l'ensemble des installations, voir c'est quoi la faune qu'il y a là, elle est tu en grand nombre, elle est tu minime. C'est ce qui m'intéresse.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3295 D'accord.

Monsieur Latour.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3300 Merci. C'est une question vaste et complexe, qui implique évidemment notre ministère ainsi que mes confrères de Pêches et Océans.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3305 Côté fédéral, évidemment.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3310 Et également Environnement Canada; on a, dans ces domaines-là, des expertises et juridictions qui sont partagées et conjointes.

3315 Si on regarde au niveau du fleuve, évidemment, facilement on peut compter au-dessus d'une soixantaine d'espèces de poissons qui circulent au niveau de la future jetée, au niveau du terminal, au niveau du fleuve. Donc il y a déjà une bonne richesse au niveau du fleuve, et il y a des espèces de valeur commerciale qui sont incluses dans ces espèces-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3320 Est-ce qu'il y a des espèces susceptibles d'être menacées ou susceptibles d'être déclarées menacées, du côté fleuve, parmi cette soixantaine d'espèces que vous connaissez.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3325 Oui, effectivement, des espèces comme l'alose savoureuse, par exemple, qui est une espèce qui est en mauvais état, on pourrait dire, actuellement, au Québec, compte tenu de construction de barrages, difficultés de migration et de reproduction.

3330 Et il y a d'autres espèces, comme l'esturgeon, les deux (2) esturgeons, le jaune et le noir, qui sont aussi en difficulté, qui sont aussi des espèces commerciales.

On connaît bien l'anguille qui circule également dans le secteur, qui a également des problèmes à l'échelle mondiale. Ce sont les principales espèces connues.

3335 Mon confrère Guy Trenchia a parlé également, avant-hier, de l'éperlan qui est en très mauvais état aussi, on parle de la population du sud de l'estuaire du Saint-Laurent, mais qui est moins présent dans le secteur qui nous concerne.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3340 Les pressions subies par ces espèces en particulier, et je dirigerai la question à monsieur Simpson par la suite, elles existent déjà, est-ce que la réalisation du projet, côté phases construction ou exploitation, est susceptible d'augmenter les pressions que ces espèces subissent déjà ou non.

3345 **PAR M. NORMAND LATOUR:**

Difficile à vous répondre. Évidemment, la construction de la jetée va créer une nouvelle structure dans le fleuve qui s'avance, comme on le sait, sur approximativement cinq cents mètres (500 m), qui va être constituée d'environ trois cent cinquante (350) piliers d'un mètre (1 m) de diamètre, on peut penser que ces piliers-là vont créer une modification locale du milieu.

On aurait souhaité, nous, obtenir, et on l'a d'ailleurs demandée, une simulation à long terme des conséquences sur la modification de l'habitat local. Malheureusement, on n'a pas eu de réponse positive qui nous permettrait, au moment où je vous parle, de mieux évaluer l'impact de cette jetée-là sur les ressources halieutiques.

Donc l'impact futur peut être positif comme négatif.

3360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je reviendrai à vous tout à l'heure, monsieur Bisson.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3365 Mais c'est pas la question, monsieur le Président, que j'ai posée. Malheureusement, c'est pas ce que je cherchais à savoir.

Je veux pas savoir s'il y a vingt-deux (22) espèces à un endroit donné, je veux savoir, est-ce que la population de ces espèces-là, toutes confondues, est grande, est moyenne ou est peu, comprenez-vous.

Si on compare, exemple, Cap Tourmente, il y a des oiseaux migrateurs en grand grand nombre. À cet endroit-là, on parlait des oiseaux migrateurs, possiblement qui pouvaient s'y installer; est-ce que c'est deux (2) couples de canard ou c'est deux cent cinquante (250). C'est ce que je cherche à savoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On reviendra, mais comme la question est posée par rapport à l'environnement maritime, il y a toujours la question des impacts du projet qu'on est tenu d'explorer. Alors comme l'occasion est ouverte, c'est vrai que c'est la Commission qui a ajouté à votre question, mais je reviendrai à votre question.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3385 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3390 Je veux juste savoir, monsieur Kelly, vous avez entendu ce que monsieur Latour a dit, l'information que vous avez demandée...

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3395 Je voudrais préciser quand même, à ma connaissance, l'information ne s'est pas rendue, la demande ne s'est pas rendue.

**PAR M. GLENN KELLY:**

3400 C'est le cas parfois. On reçoit les demandes du ministère du Développement durable...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3405 Vous allez regarder ça et on reviendra.

Monsieur Simpson, avez-vous quelque chose à ajouter avant que je revienne à la question de monsieur Bisson.

**PAR M. YVES SIMPSON:**

3410 Pour ce qui concerne Pêches et Océans, évidemment, en vertu de l'application de la Loi sur les pêches, donc l'objectif de l'application de la Loi sur les pêches, à travers la politique de gestion des habitats de poisson, c'est donc de chercher l'objectif d'aucune perte nette.

3415 Donc il est convenu que les aménagements en rive, dont l'enrochement et tout ça, Pêches et Océans reconnaît que ça va causer une perte d'habitat qui devra être compensée.

Et je sais qu'il y a des discussions qui ont été entamées avec les spécialistes de l'habitat, avec le promoteur.

3420

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est ce qu'on déjà dit, d'accord.

3425 Monsieur Latour, maintenant côté terrestre, pour les composantes terrestres du projet, comment caractérisez-vous l'environnement faunique à cet endroit, richesse, etc.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3430            Au niveau du terminal comme tel, il y a des éléments fauniques intéressants, on parle entre autres d'un étang que le promoteur a qualifié d'étang refuge, qui est un endroit intéressant.

Il y a quand même aussi le milieu forestier...

3435            **PAR LE PRÉSIDENT:**

On se limite à la faune, monsieur Bisson s'intéresse à la faune.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3440

C'est que la forêt est un habitat aussi pour les bêtes. Donc il y a ce milieu-là qui est intéressant.

3445            Il y a le ruisseau Saint-Claude comme tel qui, d'après ce qu'on sait, qui est un endroit qui est quand même aussi intéressant.

3450            J'ai pas, malheureusement, le fin détail au niveau faunique, on a demandé aussi des données fauniques qu'on a reçues que partiellement. Certains groupes, on s'aperçoit qu'ils ont été très bien traités, comme les oiseaux, on a des données suffisamment de ce côté-là ou passablement, d'autres groupes pour lesquels des données fauniques sont plus faibles.

Donc c'est difficile pour moi d'évaluer globalement. Mais il y a effectivement des secteurs où la faune semble assez riche.

3455            **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bisson, ça vous intéresse de savoir si le site est important par rapport aux oiseaux migrateurs, etc.?

3460            **PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

Écoutez, ce que je cherche à savoir, c'est si les sites que l'initiateur propose d'utiliser sont des sites vraiment fréquentés par la faune, en grand nombre, en peu de nombre.

3465            Je suis un pêcheur occasionnel du fleuve, et à certains endroits, quand même que je m'y présente avec mon embarcation, j'en prends pas de poisson; il y a d'autres endroits, contrairement à ce que j'ai pu entendre, l'enrochement, les pylônes d'Hydro-Québec, moi, c'est mon lieu de prédilection et c'est là que je prends mes meilleures prises. Je comprends mal qu'on dise que l'enrochement, en tout cas...

3470

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça, on va vous écouter à la deuxième partie.

3475 **PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

Oui, c'est pour ça que je m'arrête.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3480

Alors si on veut qualifier grosso modo l'importance relative du site, côté terrestre, par rapport à la santé de la faune au Québec en général, est-ce que c'est...

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3485

Disons, on pourrait dire, comparable, globalement. C'est un site qui...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3490

Est-ce qu'il revêt un intérêt particulier ou extraordinaire, le côté richesse faunique, selon vous.

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

3495

En termes de quantité, on pourrait penser que c'est comparable.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3500

Comparable à la moyenne?

**PAR M. NORMAND LATOUR:**

Comparable à une moyenne québécoise.

3505

En termes de biodiversité, encore là difficile à évaluer, parce qu'on n'a pas reçu les données qui nous auraient permis de pouvoir identifier clairement un indice de qualité, voir si le lieu est exceptionnel.

3510

Le promoteur a cherché certaines espèces à statut particulier, ces espèces-là n'ont pas été trouvées sur les lieux avec la méthodologie que le promoteur a utilisée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Voilà la réponse.

3515

Je vais l'envoyer à monsieur Breton, pour Environnement Canada, côté oiseaux migrateurs, etc., c'est quoi l'importance relative du site, comme je viens de le dire à monsieur Latour, vous le qualifiez comment, rapidement, extraordinaire, ordinaire, sous-ordinaire.

3520

**PAR M. LOUIS BRETON:**

Dans l'étude d'impact, le promoteur a procédé à une description de l'avifaune basée sur la littérature et des données d'inventaire qu'il a fait sur le terrain, par des points d'écoute, et c'est la façon standard pour évaluer la population d'oiseaux nicheurs.

3525

Et généralement, on travaille avec des cercles à rayons fixes, donc il est possible, par unité de surface, d'arriver avec des densités de couples nicheurs.

Le promoteur présente un tableau d'une soixantaine d'espèces qui ont été identifiées sur le site comme étant des espèces potentiellement nicheuses, et c'est des espèces, effectivement, qui sont typiques des milieux agroforestiers, donc la mosaïque d'habitats qu'on voit sur le territoire, dans le sud et...

3530

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est dans le moyenne, quoi.

3535

**PAR M. LOUIS BRETON:**

Oui.

3540

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a rien de particulièrement inspirant ou inquiétant qui serait rattaché à ce site.

3545

**PAR M. LOUIS BRETON:**

Comme monsieur Latour l'a précisé, c'est qu'on a demandé des précisions sur certaines espèces, potentiellement, au niveau de leur désignation, comme étant vulnérables ou désignées, soit du côté fédéral et provincial, et à l'heure actuelle, à ma souvenance, sur le site, au niveau faunique et les oiseaux migrateurs, sur le site du terminal et des réservoirs, il y a rien à ce niveau-là.

3550

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3555

Alors monsieur Bisson, côté Québec comme côté Ottawa, c'est dans l'ordinaire.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3560

Ce que je cherchais à savoir, je vas tu aller pêcher là ou je vas tu aller chasser là. Tu sais, tant qu'à s'installer quelque part!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3565

Allez-y avec votre deuxième question.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3570

Merci, monsieur le Président.

Bon, ma deuxième question s'adresse en sécurité publique.

3575

À votre connaissance, existe-t-il une forme quelconque de plan d'urgence spécifique au passage de pétroliers, de chimiquiers ou autres types de transporteurs, qui serait applicable dans les municipalités riveraines tout au long du Saint-Laurent.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3580

Monsieur St-Cyr.

**PAR M. ROMAIN ST-CYR:**

3585

À ma connaissance, non, mais je peux peut-être vérifier auprès des représentants du ministère.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

Merci pour la réponse.

3590

**PAR LE PRÉSIDENT:**

La réponse est courte, restez à l'écoute pour des suppléments d'information.

**PAR M. JEAN-YVES BISSON:**

3595

Merci, monsieur le Président.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bisson, merci à vous.

3600

---

**JACQUES LEVASSEUR**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3605

Monsieur Jacques Levasseur, s'il vous plaît. Est-ce qu'il est dans la salle?

**PAR M. GLENN KELLY:**

3610

Monsieur le Président, pour compléter une des questions précédentes, dans la réponse aux questions, la CA-55 des questions venant du niveau canadien, question 55, il y a "Types de navires", le volume de navires par taille, donc les navires de zéro (0 t) à vingt mille tonnes (20 000 t), de vingt (20 000 t) à quarante mille tonnes (40 000 t).

3615

Donc cette étude de types de trafic peut être utilisée pour évaluer le nombre de navires de plus de cinquante mille tonnes (50 000 t) tel qu'on discutait tout à l'heure, qui sont la taille requise pour effectuer ou faire un trou dans un méthanier. Donc les données sont déjà dans l'étude d'impact.

3620

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On en a pris note, merci.

3625

Bonsoir monsieur Levasseur.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

3630

Bonsoir. Dans son avis du 8 septembre, la Santé publique était toujours en attente de réponses du promoteur sur quatre (4) points qu'elle qualifiait d'essentiels pour la santé publique, et dix (10) précisions qu'elle qualifiait de souhaitables. Le promoteur s'engageait à fournir les réponses dans la semaine suivante.

3635

Ma question s'adresse à la Santé publique. D'abord, je présume que toutes les réponses ont été fournies en temps comme promis, ma question, une question fondamentale à mon humble avis, je suis médecin de famille depuis trente-cinq (35) ans et à ce titre, je sais les charges qu'implique la responsabilité professionnelle en matière de santé publique.

3640 Alors à la Santé publique, à la lumière des informations que vous possédez dans ce dossier, informations venant à la fois des réponses du promoteur ainsi que de vos propres recherches et expertises, êtes-vous en mesure, vous sentez-vous confortables pour autoriser le projet d'implantation d'un terminal méthanier dans cette zone habitée.

3645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Sachant que c'est pas le ministère de la Santé qui autoriserait le projet, mais la question est comprise.

3650 Monsieur Arbour, allez-y.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3655 Bon, pour ce qui est de l'analyse d'acceptabilité du projet, là-dessus, on va faire le même travail que vont faire les autres ministères, à savoir, on va se pencher sur les informations qui sont disponibles, et on va comparer ça avec ce que nous avons, que nous utilisons soit comme critères ou encore comme études antérieures, ou avis antérieur qui a été émis en santé publique pour se faire l'avis, d'une part, du ministère de la Santé.

3660 Et également aussi, deux (2) Directions de santé publique vont présenter un mémoire en deuxième partie d'audience pour éventuellement formuler des recommandations.

3665 Donc pour ce qui est de répondre à la question à savoir, est-ce que je me sens à l'aise pour accepter le projet, je peux pas répondre à cette question-là présentement, étant donné surtout que je suis assigné ici à titre d'expert qui a un devoir de neutralité face au projet, pour la période des questions. Donc je me contenterai de donner cette réponse-là à monsieur Levasseur pour le moment.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3670 Et on respecte ce devoir de réserve, mais Santé publique pourrait choisir de présenter un mémoire à la deuxième partie de l'audience.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3675 Oui, les deux (2) Directions de santé publique, on a l'intention de le faire, effectivement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3680 Excellent. Alors le docteur Levasseur aura le temps de les entendre aussi.

Votre deuxième question.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

3685 Alors cette fois-ci, c'est sur l'impact sonore, plus spécifiquement en faisant relation avec ce que je disais tout à l'heure.

3690 En matière d'impact sonore, dans son dernier envoi, demandait toujours, en date du 8 septembre, deux (2) choses, d'abord des relevés complémentaires, à la fois sur les sites et à la fois sur la précision des relevés...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Qui a demandé des relevés complémentaires?

3695 **PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

La Santé publique toujours. Alors des relevés complémentaires donc sur les sites et aussi sur la précision des relevés qui étaient décrits par Santé publique comme étant insuffisante.

3700 Santé publique demandait aussi des comparaisons avec d'autres terminaux méthaniers en opération, on parle toujours d'impact sonore, parce que le promoteur n'était pas en mesure d'évaluer des impacts de certains équipements qui n'étaient pas encore identifiés ou choisis.

3705 La première des deux (2) informations, celle sur les relevés complémentaires, était qualifiée d'essentielle. Je présume également que l'information est maintenant disponible.

Ma deuxième question, toujours à la Santé publique, l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, un grand sage, a émis un guide de valeurs en matière d'impact sonore.

3710 Quel jugement sur Rabaska peut-on porter en fonction de ce guide de valeurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

3715 Monsieur Arbour et après, je vais envoyer la question à monsieur Michon, parce que le ministère du Développement durable, Environnement et Parcs a aussi certains critères par rapport à l'impact du bruit communautaire, etc.

3720 Monsieur Arbour, d'abord.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3725           Concernant justement les avis de l'OMS, effectivement, en Santé publique, on utilise ces valeurs guides, notamment les notions de bruit ambiant.

3730           En fait, dans les avis qu'on émet, notamment on peut se référer à l'avis qui a été fait par la Direction de santé publique Chaudière-Appalaches concernant l'autoroute 73, des audiences qui se sont déroulées récemment à Saint-Georges-de-Beauce, dans lequel justement on suggérait que pour des niveaux sonores soit nocturnes ou encore de jour, on recommandait de ne pas dépasser des critères entre autres d'augmentation, si ma mémoire est bonne, de cinq décibels (5 dB) de jour et de trois décibels (3 dB) la nuit. Je pourrai vous projeter un tableau à cet effet.

3735           Et également, si la Commission le juge intéressant, nous avons un expert, monsieur Richard Martin, que je pourrais convoquer demain, qui pourrait venir nous faire une courte présentation justement sur les critères qu'on utilise en Santé publique, pour évaluer l'impact sur le bruit.

3740           **PAR LE PRÉSIDENT:**

                  Ce serait utile de l'avoir, si c'est possible, présentation courte.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3745           Oui, monsieur Martin, je lui avais demandé s'il pouvait nous présenter quelque chose, effectivement il m'a confirmé qu'il avait préparé une courte présentation, qui serait une version légèrement modifiée de la même présentation qu'il a faite aux audiences concernant l'autoroute 73 à Beauceville, étant donné que ces questions-là ont été soulevées également.

3750

**PAR LE PRÉSIDENT:**

                  D'accord.

3755           Vous permettez, monsieur Levasseur, je vais passer du côté – monsieur Michon, allez-y.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

3760           Alors l'approche au ministère de l'Environnement, c'est effectivement de demander des modélisations au niveau du bruit par rapport au bruit ambiant, afin de viser le respect des critères du ministère, qui pourront être déposés, note d'inscription 98-01.

                  Alors ces critères-là sont basés, sont utilisés à la fois en construction et en exploitation, et on a des niveaux d'acceptabilité selon les heures du jour, tels que décrits dans l'étude d'impact.

3765 Je n'oserais pas me prononcer moi-même sur la pertinence d'utiliser les critères de l'OMS, les guides, les critères guides de l'OMS, mais ce qu'on m'a dit, de façon générale, les critères du MDDEP sont plus sévères que les valeurs guides de l'OMS. Mais je peux compléter avec l'avis d'un expert là-dessus.

3770 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, très bien, merci.

Est-ce que madame Élisabeth Boivin est avec nous, de Santé Canada, aujourd'hui?

3775

Si ça complète la réponse, on va acheminer la question à Santé Canada, pour voir leur opinion par rapport à l'opportunité et la place des critères de l'OMS à propos du projet.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

3780

Je serais curieux de savoir si la semaine suivante, les quatre (4) points et les dix (10) précisions avaient effectivement été répondus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3785

D'abord, monsieur Arbour, savez-vous si la réponse de l'initiateur du projet a été transmise à vous? La date exacte, on verra.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3790

Bon, pour ce qui est des quatre (4) questions essentielles qui avaient été posées, la seule sur laquelle il restait des questions à préciser, et ça a été soulevé d'ailleurs, si ma mémoire est bonne, mardi soir, non, lundi soir, si ma mémoire est bonne, c'est ce soir-là qu'on s'est couché tard, c'est ça, on a eu une discussion avec le promoteur et il y a eu une entente à l'effet pour justement décrire les populations dans la zone d'étude.

3795

Et vous pourrez corriger, si la discussion qu'on a eue est conforme là-dessus, à savoir au niveau des descriptions des populations, ce qu'on a convenu, c'est d'une part de décrire la population à l'intérieur de la zone d'étude en y incluant une partie de l'île d'Orléans, la partie sud de l'île d'Orléans, c'est-à-dire celle qui correspond au chemin du Roy, et de ventiler cette description de population en termes d'île d'Orléans, pour la municipalité de Beaumont et la partie est de Lévis, la partie ouest de Beaumont, excusez-moi, et la partie est de Lévis, en essayant de ventiler ça en termes d'âge, de sexe, de résidents permanents, saisonniers et aussi la présence d'institutions, de centres d'accueil et de CPE, d'une part.

3805

Dans un deuxième temps, concernant les populations du gazoduc, ce qu'on a demandé en fait à l'initiateur, de nous fournir un estimé des populations basé sur le nombre de bâtiments

qui étaient répertoriés; autrement dit, utiliser un facteur de conversion pour convertir ça en termes de population, pour compléter les réponses.

3810

Et enfin, on a demandé également une ventilation du nombre de travailleurs qui seraient présents sur le site par quart de travail. Et d'après ce que l'initiateur nous a dit, je pense qu'on a convenu que cette réponse-là pourrait être disponible d'ici la semaine prochaine.

3815

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

3820

Et les dix (10) points souhaités?

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3825

Oui, je vais y revenir tout à l'heure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors c'est confirmé, monsieur Kelly?

3830

**PAR M. GLENN KELLY:**

Je confirme que ça va être disponible pour la semaine prochaine.

3835

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Excellent. Alors continuez, monsieur Arbour.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3840

Donc pour ce qui est dix (10) questions souhaitables, je vais essayer de pas en oublier mais je vais les mentionner, et ces questions-là, pour nous, étant donné qu'on les considérait comme souhaitables, on considère que c'est des questions, comme a déjà dit mon collègue Pierre Lainesse, c'est des questions qui sont vivantes donc qui peuvent être adressées dans le cadre des travaux de la Commission au promoteur.

3845

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait.

3850

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3855 Donc concernant les distances des isocontours de moins de cinq kilowatts par mètre carré (5 kW/m<sup>2</sup>), à savoir pour le trois (3 kW/m<sup>2</sup>) et le un point six (1,6 kW/m<sup>2</sup>), le promoteur a fourni un tableau avec des distances ce qui, pour nous, est une réponse satisfaisante.

3860 Concernant le tableau amélioré concernant les douze (12) effets, bien finalement, nous avons produit ce tableau-là, donc on ne le redemande pas nécessairement au promoteur; si le promoteur veut apporter d'autres informations, pas nécessairement une contre-expertise, parce que si je me souviens bien, c'est vos propos, monsieur le Président, vous aviez bien mentionné que la Commission n'était pas un lieu pour faire un débat d'expertise et de contre-expertise, mais si le promoteur a des informations qui complètent les informations qu'on apporte, on va être heureux d'en prendre connaissance.

3865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Exactement.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3870 Et concernant les aspects psychosociaux, là-dessus, on a présenté nos résultats d'enquête hier.

3875 Donc concernant les questions de bruit, une question qui n'a pas été répondue, qui pourrait mériter d'être répondue, c'est qu'on avait demandé des données en fait sur le climat sonore pour des installations comparables à des terminaux de GNL ailleurs dans le monde. Ça, c'est une question pour laquelle on n'a pas eu de réponse.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3880 On va arrêter juste pour voir si cette information est disponible.

Monsieur Kelly, est-ce que ce genre d'information est disponible.

3885 **PAR M. GLENN KELLY:**

3890 Pas très très facilement. Vous allez comprendre qu'on n'est pas l'exploitant des autres terminaux méthaniers dans le monde, et l'équipement sur le terminal méthanier, c'est pas quelque chose de très différent de ce qu'on retrouve ailleurs, et les indications de niveau de bruit qu'on a données sont conservatrices.

J'aimerais aussi ajouter que je le sais pas si ces quatre (4) questions importantes et ces dix (10) souhaits nous avaient été transmis ou si c'est quelque chose qui a été transmis au MDDEP et ça s'est rendu ou non à Rabaska. C'est pas clair pour moi, là.

3895

Parce qu'il y a une dynamique, quand même, qui est très importante à clarifier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3900

On va clarifier ça.

Allez-y, ce sont des avis dans le cadre de la consultation ministérielle que le ministère du Développement durable, Environnement et Parcs fait, et j'imagine que les choses transmises par les ministères sont transmises par la suite...

3905

**PAR M. PIERRE MICHON:**

Les points qui ont été jugés essentiels ont été demandés, on a demandé que les réponses soient déposées avant le début, quarante-cinq (45) jours des séances d'information publique, alors que les points de précision, c'était entendu avec le ministère de la Santé, et c'est écrit dans la lettre de la Santé que c'était, et comme vient de le mentionner d'ailleurs monsieur Arbour, c'est que c'est des points d'information utiles à obtenir dans le cadre de l'audience.

3910

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3915

Donc, ça relativise un peu le contexte pour vous.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

Et juste pour mentionner, ces lettres-là ont été rendues publiques au moment de l'avis de séances d'information. La mécanique fait qu'on les adresse au MDDEP, mais les questions étaient disponibles lorsque les avis des différents ministères ont été rendus publics.

3920

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3925

C'est clair.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

Juste une petite mention concernant les installations comparables, en fait ce qu'on s'attendrait, ce serait peut-être d'avoir des données qui proviennent de la littérature, s'il existe des rapports, peut-être une revue de littérature simple là-dessus, sans nécessairement aller valider, peut-être, aller chercher des données précises ou plutôt des données mesurées. Mais déjà, s'il y

3930



3935 a des choses de disponibles dans la littérature qui pourraient être portées à la connaissance de la Commission, je pense que ça pourrait être intéressant.

On avait aussi demandé des comparaisons au niveau du bruit concernant le battage des pieux par rapport à la méthode de vibrofonçage.

3940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En phase de construction.

**PAR M. SIMON ARBOUR:**

3945 En phase de construction. À ma connaissance, je crois que cette question-là n'a pas été répondue.

3950 On avait aussi demandé d'inclure les directives de l'OMS, mais ça, si le promoteur n'est pas en mesure de les fournir, on pourra les fournir à la Commission.

3955 Également, explications demandées sur le cas d'une brèche de mille six cents millimètres (1600 mm) dans le cas du port de Cabrio en Californie, versus le choix de brèche du promoteur. Là-dessus, bien, je pense qu'il y a eu plusieurs interventions concernant les discussions sur les brèches, donc je pense qu'il y a eu des discussions quand même intéressantes là-dessus à date.

3960 On avait aussi demandé des questions concernant le système d'épuration des eaux versus les risques de contamination microbologique qu'il pourrait y avoir. En fait, je sais que la réponse a toujours été de nous dire que ce serait des choses qui viendraient à l'ingénierie détaillée, mais quand même, on aurait souhaité avoir des détails on pourrait dire raisonnables, en gros, qu'est-ce qu'on entend mettre en place comme système d'épuration des eaux, et effectivement, si par rapport aux conditions de sol en place, s'il y a des risques effectivement de contamination microbologique, ou d'évaluer ce risque-là ou cet impact-là, de donner des précisions en tout cas, dans la mesure du raisonnable évidemment, on s'entend.

3965 Et enfin, concernant la qualité de l'air extérieur, on avait demandé une modélisation en cas de feu de nappe. Ça, je crois que c'est une information qu'on n'a pas obtenue encore.

3970 Et lors des travaux, on voulait aussi également connaître les teneurs en soufre des carburants qui seraient utilisés par les machineries, et on avait également une question concernant l'asphaltage et l'arrosage des voies d'accès et de stationnement du site du terminal, notamment en phase construction, comme mesures d'atténuation pour réduire les poussières durant la période de travaux.

3975 Donc je crois que ça fait le tour des questions, effectivement, qui étaient jugées souhaitables.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3980

Vous avez quelque chose à dire, monsieur Kelly? Oui, oui, bien sûr, prenez votre temps.

**PAR M. GLENN KELLY:**

3985

Monsieur le Président, les réponses sont prêtes aux points soulevés et seront déposées lors des prochains jours, début de la semaine prochaine.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3990

Y compris la modélisation dans des cas de feu de nappe par rapport aux émissions atmosphériques?

**PAR M. GLENN KELLY:**

3995

Nous allons indiquer tout ce qu'on a été capable de trouver.

Vous allez comprendre que les feux de la taille, d'une nappe de taille dont il est demandé ont jamais eu lieu, donc on a regardé l'élément de Bonsfield, et on a tiré des conclusions qu'on va partager avec la Santé publique.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4000

Partager l'information sur la dispersion de produits de combustion incomplète ne présume rien par rapport à la probabilité que l'événement arrive ou pas.

**PAR M. GLENN KELLY:**

4005

Non, mais vous allez comprendre qu'on peut pas se baser...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4010

Parce qu'il y a pas d'expérience, ça se comprend très bien, ça se comprend très bien, tout à fait.

Monsieur Waaub, allez-y, vous avez une question.

4015

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Oui, en fait c'est pour revenir à une des questions qui a été posée concernant la qualité de l'eau et les rejets industriels, est-ce qu'Environnement Canada a obtenu les données nécessaires et un avis à fournir par rapport à ça.

4020 **PAR M. LOUIS BRETON:**

Dans l'étude d'impact, on mentionne, au niveau de l'effluent, que le promoteur va suivre les recommandations en matière de rejets qui sont fixées par le ministère du Développement durable.

4025

Nous, on aimerait amener quand même une préoccupation par rapport à ça, parce que du côté fédéral, il existe la Loi sur les pêches, et l'article 36.3 de la Loi sur les pêches qui interdit le rejet de substances nocives dans les eaux fréquentées par le poisson, et le fait de suivre les recommandations du gouvernement du Québec en matière de rejet n'est pas nécessairement garant de respecter la réglementation fédérale en matière de la Loi sur les pêches.

4030

Donc à ce niveau-là, il y aurait peut-être certains éléments qu'il faudra vérifier, au niveau des substances nocives.

4035

Généralement, nous, ce qu'on recommande, c'est un suivi des effets nocifs par des tests de létalité, pour s'assurer de la conformité à la Loi sur les pêches.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4040

Très bien.

Monsieur Michon a un complément d'information.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

4045

Simplement pour clarifier que la question qu'avait soulevée la Santé portait sur les eaux usées domestiques utilisées par la compagnie. Donc on parlait d'aménagement de fosses septiques et non de rejets industriels au fleuve.

4050

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est clair.

4055

Mais peut-être qu'on profitera de l'occasion pour revenir aux travaux de construction pour les réservoirs et l'impact sur la nappe, et on a évoqué, monsieur Comtois a évoqué la possibilité de rejet dans le ruisseau ou la rivière Saint-Claude et par la suite dans le fleuve.

4060

Alors par rapport aux éléments apportés par monsieur Breton, est-ce que dans les travaux, on s'assurera que les exigences fédérales, en matière des lois pour la protection de la pêche, etc., en même temps que la conformité aux exigences au ministère du Développement durable, Environnement et Parcs du Québec, seront rencontrées.

**PAR M. YVES COMTOIS:**

4065 Oui, monsieur le Président, pour ce qui est des rejets des eaux de pompage sous les réservoirs au ruisseau Saint-Claude, je rappelle que c'est de l'eau souterraine propre qui est rejetée au ruisseau Saint-Claude, c'est pas des rejets industriels.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4070 Oui, il y a pas de risque de contamination pendant...

**PAR M. YVES COMTOIS:**

4075 Non, c'est ça.

Il reste à valider avec le ministère de l'Environnement la qualité physicochimique de cette eau-là, qui est une eau souterraine par rapport aux eaux de surface, mais on craint pas de rejets de contaminants à ce niveau-là.

4080 Pour ce qui est des rejets au fleuve, les seuls rejets qu'on a, ce sont les eaux des vaporiseurs, les vaporiseurs ont un rejet d'eau en continu, parce qu'il se génère de l'eau par les gaz de combustion dans les vaporiseurs, et ils seront rejetés au fleuve.

4085 Les vérifications qu'on a faites sont à l'effet que nous respectons les objectifs environnementaux de rejet du ministère de l'Environnement pour la protection de la vie aquatique.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4090 Donc l'article 36,3 en question, au point 3, sera respecté.

**PAR M. YVES COMTOIS:**

4095 Oui.

**PAR M. LOUIS BRETON:**

4100 Excusez, monsieur le Président, c'est justement, c'est que l'application, si le promoteur suit les objectifs de rejet, c'est pas une garantie d'être en conformité avec la Loi sur les pêches.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4105 Alors je vais vous demander, monsieur Breton, quels sont les moyens qu'Environnement Canada, sans nécessairement être prescriptifs, pourraient suggérer pour s'assurer, si monsieur

Comtois veut s'assurer absolument de satisfaire aux exigences de la loi fédérale, y a-t-il d'autres indications qu'on pourrait donner.

**PAR M. LOUIS BRETON:**

4110

Il y a pas de règlement, à l'heure actuelle, qui fixe les niveaux de rejets. Donc à l'heure actuelle, souvent, c'est soit par un design pour s'assurer que les niveaux dans l'émissaire, parce que généralement, au niveau de la jurisprudence, c'est que les mesures sont faites au niveau de l'émissaire et non pas dans le milieu récepteur, donc la toxicité normalement doit être mesurée

4115

au niveau de l'émissaire, et c'est soit par un design pour s'assurer que les niveaux de contaminants dans l'émissaire sont déjà à des niveaux acceptables, ou c'est par des suivis si le promoteur croit que dans l'émissaire, les niveaux des polluants sont en deçà des critères de pollution. C'est par des suivis de toxicité, des tests qui sont standardisés.

4120

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que dans votre plan, vous avez l'intention de faire le mesurage pour établir que le niveau de toxicité, par inadvertance ou d'autres sources, pourrait dépasser les critères de rejets acceptables.

4125

**PAR M. YVES COMTOIS:**

Oui, de toute façon, il y a un suivi de prévu sur les eaux qui vont être rejetées, il y a un suivi environnemental qui va être fait pendant toute la durée de vie du projet.

4130

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce serait utile, monsieur Breton, si c'est possible, d'informer la Commission comment est-ce que tout en étant conforme à la réglementation québécoise, c'est quoi les zones d'incertitude que la réglementation québécoise laisse, par rapport à quel genre de contamination éventuelle et par rapport à quelles menaces possibles pour certaines espèces qui préoccupent, enfin qui sont d'intérêt.

4135

Cela nous permettra, le cas échéant, de proposer certaines choses, en fait d'émettre des avis concernant des mesures supplémentaires au-delà de ce que la législation québécoise et la réglementation exigent.

4140

**PAR M. LOUIS BRETON:**

4145

C'est noté.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

4150

Monsieur Waaub, oui.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

4155

Oui, monsieur Michon, du MDDEP, est-ce que vous pouvez préciser un peu, justement, les critères à partir desquels vous établissez vos propres normes auxquelles monsieur Comtois a dit qu'il satisfaisait, en relation avec l'émissaire ou le milieu, etc.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

4160

Bien d'abord, pour l'émissaire, on parle des objectifs environnementaux de rejets. Les objectifs environnementaux de rejets visent à fixer un maximum acceptable qui tient compte d'un facteur de dilution dans le cours d'eau. Et en fait, cette contamination maximale là ou cet objectif, évidemment, il est en lien directement avec les critères de la qualité de l'eau.

4165

Donc il y a un calcul qui permet d'inclure le facteur de dilution et le débit...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4170

Pour atteindre les critères de qualité de l'eau.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

Oui, pour atteindre les critères de qualité de l'eau.

4175

Pour ce qui est quand même, je mentionne au niveau des suivis, on peut aussi exiger des tests de toxicité pour vérifier la toxicité de l'émissaire ou des rejets, au-delà des critères comme tels.

4180

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

Est-ce qu'il existe des normes de quantité totale rejetée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4185

Volume.

**PAR LE COMMISSAIRE WAAUB:**

4190 Des volumes, oui.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

4195 Non, pas comme on peut en avoir pour les émissions atmosphériques.

Il y a un règlement sur les émissions atmosphériques où on a des normes ou des critères, des niveaux à atteindre, c'est pas la même chose pour l'eau.

4200 Mais on marche avec les objectifs environnementaux de rejets.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4205 Savez-vous, pour la toxicité, si on utilise toujours les tests truite arc-en-ciel, etc., où il y a d'autres tests.

**PAR M. PIERRE MICHON:**

4210 Je vais prendre la question – je connais plus le domaine des sédiments.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Alors merci beaucoup.

4215 Vous voyez, monsieur Levasseur, que vous ouvrez une porte que la Commission ne se fait pas prier.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

4220 Est-ce que je pourrais vous demander une dernière précision?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y.

4225 **PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

On faisait allusion à une rencontre pour un des points essentiels, mardi, est-ce que c'est mardi hier, mardi soir, vous avez fait une rencontre?

4230 **PAR M. SIMON ARBOUR:**

C'est lundi.

4235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pendant l'audience.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

4240 Et si j'ai bien compris, la balance des informations, ça va être encore la semaine prochaine, c'est ça?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4245 Oui, c'est ce que monsieur Kelly s'est engagé à faire. Donc vous allez avoir accès à ça avant la deuxième partie de l'audience.

**PAR M. JACQUES LEVASSEUR:**

4250 Merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous, monsieur Levasseur.

4255 Alors on va arrêter, et on reprendra à dix-neuf heures (19 h), comme d'habitude!

4260 \_\_\_\_\_  
SÉANCE AJOURNÉE AU 13 DÉCEMBRE 2006 À DIX-NEUF HEURES (19 H)  
\_\_\_\_\_

4265 Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription de l'enregistrement mécanique.

4270 FLORENCE BÉLIVEAU  
Sténotypiste officielle.