

TRANSCRIPTION DES AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR LES PROJETS DE TCPL  
À POINTE DE LA MARTINIÈRE  
ET À POINTE NOIRE

LIQUÉFACTION DE GAZ NATUREL -  
INSTALLATIONS PORTUAIRES - TRANSPORT

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

2360, Chemin Sainte-Foy

Sainte-Foy, QC

G1V 4H2

5199, rue Sherbrooke est - porte 2881

Montréal, QC

H1T 3X1

ISBN 2-551-03928-2

Dépôt légal

2e Trimestre 1980

Bibliothèque nationale du Québec

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
CABINET DU PRÉSIDENT

Sainte-Foy, 31 juillet 1980

Monsieur Marcel Léger  
Ministre de l'Environnement  
Hôtel du Gouvernement  
Québec

Objet: Projet TransCanada Pipelines Ltée - usine de liquéfaction et de regazéification de GNL - Lauzon et Sept-Iles

Monsieur,

Le 26 juillet 1979 vous confiez au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement mandat d'enquêter sur deux projets de construction de gazoduc devant traverser le Québec entre Montréal et le Nouveau-Brunswick. Ces deux projets ont été formulés par les compagnies Québec & Maritimes Pipelines Ltée et TransCanada Pipelines Ltée. Dans ce dernier cas, le projet comprenait un volet liquéfaction-transport-regazéification de gaz naturel.

LE PROJET

En bref, ce volet devait comprendre trois éléments principaux:

- a) une usine de liquéfaction et regazéification ainsi qu'un quai d'expédition à Pointe de la Martinière, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans la municipalité de Lauzon, face à Sainte-Pétronille de l'île d'Orléans;
- b) un quai de réception ainsi qu'une usine de regazéification à Pointe Noire sur la rive ouest de la baie de Sept-Iles;
- c) un transporteur maritime de gaz liquéfié, non motorisé, transportant le gaz naturel liquéfié (GNL) entre Lauzon et Sept-Iles.

Ces installations, selon l'initiateur Trans-Canada Pipelines Ltée, avaient pour but d'assumer trois fonctions principales, soit garantir un approvisionnement régulier au prolongement du gazoduc de Montréal à Québec, fournir une régulation des demandes de pointe aux clients de la région de Québec et permettre un début de desserte en gaz naturel des marchés de la Côte-Nord du Saint-Laurent.

En grande partie expérimentale, cette partie du projet T.C.P.L. visait trois objectifs principaux, tels que décrits dans la documentation de l'initiateur:

- a) "mettre en oeuvre au Canada et éprouver, au moyen d'un système prototype, la technologie nécessaire à la liquéfaction et au stockage du GNL, à son transport maritime, à sa réception, son stockage et sa regazéification avant livraison aux entreprises de distribution locale;
- b) réaliser des installations pouvant permettre de former du personnel qualifié en vue de futurs projets de GNL au Canada;
- c) aider à la mise au point de règlements et de méthodes d'exploitation pour le transport du GNL par voie maritime au Canada."

#### MÉTHODOLOGIE ADOPTÉE POUR DIFFUSER L'INFORMATION ET ENREGISTRER LES INTERVENTIONS

Pour ce qui est des deux projets de gazoduc, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a tenu enquête durant les mois d'août et septembre 1979 et a remis son rapport au ministre délégué à l'Environnement, le 1er novembre 1979. Cette partie du mandat n'a pas fait l'objet d'audiences publiques proprement dites, bien que de nombreuses rencontres aient été organisées dans plusieurs municipalités sises le long de chacun des deux corridors proposés. Cependant, compte tenu du caractère intrinsèquement différent du volet liquéfaction-transport-regazéification de T.C.P.L., le Bureau a jugé préférable de scinder son mandat et d'étudier cette dernière question séparément.

Afin de permettre aux personnes, groupes ou municipalités éventuellement touchés par l'établissement de l'une et l'autre usine de comprendre comment ces installations s'incarneraient dans le milieu récepteur, leurs avantages et leurs inconvénients et la nature des servitudes qu'elles créeraient, le Bureau a cru bon d'ouvrir un centre d'information à Québec et un à Sept-Iles de façon à ce que tous les intéressés puissent trouver réponse à leurs questions

dans le but d'asseoir une réflexion, de faire des recommandations, de suggérer des alternatives ou d'articuler des oppositions cohérentes en toute connaissance de cause. Il faut souligner à ce sujet que le bureau d'information de Québec avait pour fonction de fournir à la fois des renseignements sur chacun des deux projets de gazoduc ainsi que sur l'usine de liquéfaction de gaz naturel de Pointe de la Martinière. Cette information a été fournie pendant la même période que celle attribuée au projet de gazoduc, soit du 15 août au 15 septembre 1979. Quant à Sept-Iles, le centre de documentation a été ouvert du 15 au 19 octobre 1979.

Pour faciliter la consultation de ces documents, somme toute d'une approche difficile, un agent du Bureau d'audiences publiques a été affecté dans chacun de ces bureaux régionaux, de 14h00 à 17h00 et de 18h00 à 21h00, les heures d'ouverture ayant été fixées pour permettre aux intéressés de consulter après leur période normale de travail.

De plus, pour ce qui est de l'usine de Lauzon, à la demande des autorités locales, une rencontre a été organisée par le Bureau à Sainte-Pétronille de l'île d'Orléans, compte tenu du fait que ce village serait situé face à l'usine et au quai d'expédition de T.C.P.L.

Suite à cette période d'information, les audiences publiques se sont tenues à Lauzon et à Sept-Iles. Dans le premier cas, l'audience a nécessité deux séances qui ont toutes deux été tenues à 19h30 soit le 22 et le 29 octobre 1979. Pour ce qui est de Sept-Iles, l'audience a eu lieu le 25 octobre 1979. Les audiences ont été tenues par le soussigné et par le vice-président du Bureau, Michel Yergeau.

#### ÉTAT ACTUEL DE LA SITUATION

Les réactions de la population ont été assez différentes à Lauzon et à Sept-Iles. En effet, dans ce premier cas, le Bureau a noté une opposition beaucoup plus articulée qu'à Sept-Iles, où, à ce dernier endroit, les opinions étaient partagées entre le scepticisme quant aux conséquences de la construction d'une usine de regazéification et l'enthousiasme devant les avantages économiques qu'un tel établissement serait susceptible d'entraîner.

Sans entrer dans l'analyse des représentations qui ont été déposées devant le Bureau, on doit cependant noter que, pour ce qui est de Lauzon, les installations seraient construites à proximité de l'agglomération urbaine, ce qui n'est pas le cas à Sept-Iles. De plus, les installations de T.C.P.L. seraient sises sur les berges du Saint-Laurent, à proximité de l'île d'Orléans, dans un des rares endroits où l'escarpement rocheux en bordure du fleuve s'adou-

cit, permettant ainsi un accès de plein pied aux rives du fleuve. Il en résulte une assez forte concentration de chalets dans cette zone, tant et si bien que Pointe de la Martinière peut être considérée comme un site de villégiature.

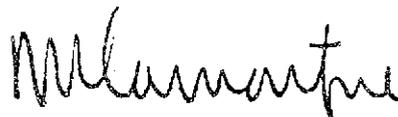
Notons enfin que l'aspect sécurité du projet et les conséquences éventuelles d'un accident, surtout dans les manoeuvres de transbordement du GNL, ont fait l'objet d'une grande partie des interventions et des mémoires.

Cependant, lors de la première séance d'audience à Lauzon, le 22 octobre 1979, monsieur Jean-Guy Fredette, au nom de T.C.P.L., a livré une déclaration officielle à l'effet que l'initiateur avait décidé de réviser tous les sites possibles d'établissement et de redéfinir le concept général des établissements de Pointe de la Martinière, dans le but d'en réduire la surface d'occupation de 125 à 50 acres. A ce sujet, on lira avec intérêt la déclaration de Monsieur Fredette, page 30, paragraphe 1, de la transcription de l'audience.

Dans de telles circonstances, il est donc devenu impossible pour le Bureau de dresser un rapport et une analyse de ses constatations compte tenu du fait que la demande d'autorisation adressée au Directeur des Services de protection de l'environnement par la compagnie Trans-Canada Pipelines Ltée est maintenant devenue caduque. Aucune autorisation à ce sujet ne pourrait être accordée compte tenu du fait qu'une partie importante du projet devra d'abord faire l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation à la lumière des modifications que l'initiateur se propose d'apporter à ses établissements. Bien que le projet d'usine de liquéfaction, tel que formulé, n'ait pas été retiré par T.C.P.L., aucune nouvelle demande n'a été adressée au Directeur à ce jour et aucun projet modifié d'usine de liquéfaction n'a été déposé.

En conséquence, aux fins d'information, sans dresser un rapport formel de ses audiences, le Bureau dépose la transcription intégrale des questions, mémoires et interventions qui ont été formulés les 22, 25 et 29 octobre 1979 lors des audiences tenues à Lauzon et à Sept-Iles.

Le président,



ML/nc

Michel Lamontagne

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
Lettre au ministre . . . . .	iii
Table des matières . . . . .	vii
Sommaire de la transcription . . . . .	ix
Transcription - audience de Lauzon - Première partie . . . . .	1
Transcription - audience de Lauzon - Deuxième partie . . . . .	125
Annexe I - mémoire du Dr Bertrand Labonté . . . . .	273
Annexe II       "     de monsieur Mathieu Vachon . . . . .	275
Transcription - audience de Sept-Iles . . . . .	281
Annexe III - résolution de la Chambre de Commerce de Sept-Iles . . . . .	403
Annexe IV - mémoire de la Corporation de promotion industrielle de Sept-Iles Inc. . . . .	405
Annexe V - mémoire de la Corporation de protection de l'environnement de Sept-Iles Inc. . . . .	407
Annexe VI - avis du Crédit social Côte-Nord . . . . .	429



SOMMAIRE DE LA TRANSCRIPTION

AUDIENCE DE LAUZON - PREMIÈRE PARTIE (22 10 79)

	<u>PAGE</u>
REMARQUES préliminaires du PRÉSIDENT.....	1
1. EXPOSÉ de Trans-Canada Pipelines - Jean-Guy FREDETTE conseiller technique en matière d'énergie.....	6
Définition de Trans-Canada Pipelines.....	6
L'usine de la Martinière.....	8
Le gaz naturel liquéfié.....	12
L'implication de la Davie Ship Building.....	15
Les sites.....	18
Les études - Coût - niveau.....	20
- Navigation.....	22
- Dimension des sites.....	23
- Aménagement du territoire.....	24
- Environnement.....	24
La sécurité - .....	25
Usine.....	27
Réservoir.....	28
Transport.....	31
2. EXPOSÉ de la Direction générale de l'énergie - Michel THIVIERGE.....	34
Historique de l'industrie du GNL.....	36
La politique énergétique de Québec.....	36
Le projet de Trans-Canada pipelines.....	37
Les études sur le GNL.....	37
Les critères sécuritaires de sélection d'un site.....	39
Résultat de l'analyse du projet TCPL.....	42
3. EXPOSÉ des Services de protection de l'environnement - Yves PAGÉ.....	43
Chronologie du dossier de la requête.....	44
Les directives.....	45
Le comité de révision.....	50
Appréciation de l'étude d'impact.....	53
4. PÉRIODE de questions	
Jean GAUTHIER Société Linnéenne de Québec	
L'accident de Cleveland.....	57
Expérience statistique insuffisante.....	58
Jean GÉLINAS	
Risques reliés au transport maritime.....	59

Gustave COTÉ, président du comité pour la défense de la Martinière	
Pourquoi une usine de GNL à la Martinière?.....	62
La dimension du terrain.....	67
Les facteurs de catastrophes.....	70
Me YERGEAU, commissaire	
Référence de la norme de 3000 pi.....	71
La zone tampon.....	72
Roger LAVERTU	
La norme de risques calculés pour la concentration en gaz.....	75
Alain TURGEON, maire de Sainte-Pétronille	
Le problème du bruit.....	78
Yvan ROY, résidant de Pointe de la Martinière	
Les différentes utilisations du GNL.....	83
Les réservoirs GNL - cibles stratégiques.....	85
Carole ROBITAILLE, Lauzon	
La superficie nécessaire à l'installation.....	85
Lorne GIROUX	
Le calcul de probabilité des collisions maritimes.....	87
Les manoeuvres d'accostage.....	88
Jean GAUTHIER, Société Linnéenne	
Controverse scientifique sur l'ampleur des vapeurs s'échappant d'un méthanier en flamme.....	89
Jacques GÉLINAS, Lauzon	
L'estimation des heures de pointe pour le GNL.....	94
Noël VÉZINA, résidant de Pointe de la Martinière	
De nouvelles études sont-elles envisagées pour le site de La Durantaye?.....	101
Yvan DALLAIRE, avocat-procureur des quelques propriétaires de la Martinière.....	103
- Le projet de TCPL comporte-t-il des possibilités d'expansion?	
- Les SPE ont-ils tenu compte de la possibilité d'expansion dans leur analyse de l'étude d'impact?.....	104
- Utilisation possible du gaz par des industries situées à la périphérie des installations de GNL?	
- L'utilisation du quai à d'autres fins?.....	106
- L'impact d'une usine de GNL sur un complexe industriel situé à proximité?.....	106

PAGE

Gustave COTÉ	
Les conséquences de l'érection d'un quai sur la pêche à anguilles:.....	108
La fréquence des défaillances d'un gazoduc?.....	110
Jean-Louis LATULIPPE	
Les dangers du transport durant la saison hivernale.....	112
L'aspect sécuritaire du quai.....	112
Michel YERGEAU, commissaire	
Mesures pour éviter l'accumulation de sédiments en aval de la jetée?.....	113
Jean-Louis LATULIPPE	
- L'aspect sécuritaire du chaland.....	113
- La force du remorqueur.....	113
Jean GAUTHIER	
Le niveau de salaire envisagé pour les travailleurs du GNL.....	115
Les risques d'augmentation des primes d'assurances?.....	117
L'accident dans la baie de Tokyo-1974.....	118
La nature du phénomène qui résulte du contact du GNL avec l'eau?.....	121
Ciôture de la première partie de l'audience.....	123

-----

AUDIENCE DE LAUZON - DEUXIÈME PARTIE (29 10 79)

REMARQUES préliminaires du PRÉSIDENT.....	127
1- MÉMOIRE du Comité pour la sauvegarde de la Pointe de la Martinière	
Gustave COTÉ - Carole ROBITAILLE - Jean GÉLINAS.....	129
Le PRÉSIDENT: Si la preuve était faite que les installations prévues à la Martinière peuvent être sécuritaires quelle serait l'attitude du comité?.....	143
Me YERGEAU: Votre assurance du fait que l'usine ne pourra jamais être sécuritaire repose-t-elle sur des témoignages d'experts?.....	147

Me YERGEAU: Pourquoi serait-il impossible de naviguer sur le fleuve durant la saison d'hiver avec un méthanier poussé par un remorqueur?.....	147
Le PRÉSIDENT: Votre groupe favoriserait-il d'autres genres d'industries plus sécuritaires dans la zone industrielle de Pointe de la Martinière?.....	148
Me YERGEAU: Si TCPL présentait un projet d'usine tenant dans 50 acres mais logée au sud de la route 132, serait-ce un projet plus acceptable?.....	151
Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que les gens de Lauzon désirent faire du site de la Martinière? Y-a-t-il des projets?.....	153
Le PRÉSIDENT: Est-ce que par principe on devrait s'opposer à tout projet d'urbanisation et d'industrialisation sur le bord du fleuve?.....	155
MÉMOIRE de monsieur Yvan ROY, résidant de Pointe de la Martinière.....	161
Le PRÉSIDENT: A quel règlement californien avez-vous fait référence?.....	164
Le PRÉSIDENT: Si le règlement cité était appliqué au Québec est-ce que vous considèreriez le projet acceptable?.....	164
AVIS de monsieur Alain TURGEON, maire de Sainte-Pétronille.....	166
Le PRÉSIDENT: Quel est votre avis sur l'aspect esthétique du projet par rapport à la municipalité de Sainte-Pétronille?.....	168
MÉMOIRE de monsieur Gaston CADRIN, professeur de géographie au Cégep Lévis-Lauzon l'aspect industriel du projet....	169
Le PRÉSIDENT: Vous parlez en conclusion de la possibilité d'installation portuaire après avoir tenté de démontrer que celles qui existent déjà sont éparpillées...	178
Me YERGEAU: Comment arriver à établir l'espace récréatif recommandé si les terrains sont déjà de propriété privée?.....	179
Me YERGEAU: Est-il possible de construire un port en eau profonde et conserver en même temps une zone récréative importante et cohérente?.....	182

	<u>PAGE</u>
MÉMOIRE de monsieur Gilles CASTONGUAY, professeur au Cegep Lévis-Lauzon	
- Pertinence de la construction d'une usine de GNL et d'installations portuaires à Pointe de la Martinière	
- L'analyse de l'aspect sécurité?	
- L'analyse de l'aspect environnemental?.....	184
MÉMOIRE de Jacques LEMIEUX, étudiant en histoire - aspect écologique - la richesse du site	
Le répertoire écologique	
La proximité du site	
La dégradation des sites écologiques dans la région de Québec	
L'importance ornithologique.....	192
Le PRÉSIDENT: Le manque d'accessibilité au fleuve n'existe-t-il pas déjà?.....	196
Me YERGEAU: L'intérêt pour la beauté du site est-il récent?.....	197
Me YERGEAU: Avez-vous eu l'occasion de dénombrer les différentes sortes d'oiseaux?.....	199
Me YERGEAU: Par rapport aux autres sites dans la région, est-ce pauvre ou est-ce riche en oiseaux?.....	199
Me YERGEAU: Existe-t-il un inventaire ornithologique?.....	200
MÉMOIRE de la Société Linnéenne de Québec par Jean GAUTHIER	200
Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que le site de la Martinière est un site important pour les oiseaux migrateurs?.....	210
Le PRÉSIDENT: A quel degré de difficulté évaluez-vous le calcul des probabilités au point de vue explosion?.....	212
Le PRÉSIDENT: Est-il possible actuellement de prévoir le degré de probabilité d'un accident?.....	214
MÉMOIRE de Lorne GIROUX.....	216
Les aspects maritimes du projet	
10- Terminus maritime de Pointe de la Martinière.....	217
a) - conception du quai.....	217
b) - opérations.....	218
20- Transport maritime de GNL.....	220
a) - la conception du transporteur.....	220
b) - le mode de propulsion.....	224
c) - les conditions de navigabilité et de sécurité.....	226
d) - les statistiques de sécurité.....	231

	<u>PAGE</u>
Le PRÉSIDENT: Quelles sont les zones les plus exposées le long du trajet?.....	231
COMMENTAIRES de Me Guy VAILLANCOURT, président du Groupe maritime de Québec Inc.....	233
MÉMOIRE du Conseil économique Lévis-Lauzon inc. Bertrand CRÊTE, président.....	246
Le PRÉSIDENT: Y-a-t-il sur la pétition que vous déposé des signatures de propriétaires touchés par le projet?....	252
Le PRÉSIDENT: Quelle est la position de votre organisme face à une usine qui nécessiterait une superficie de 300 acres?.....	253
Me YERGEAU: Avez-vous déjà suggéré à TCPL de s'installer dans le parc industriel existant et de transporter le GNL?.....	254
MÉMOIRE de Monsieur Jean-Louis LATULIPPE, pilote de navire.....	255
Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce que vous pensez du projet?.....	257
Le PRÉSIDENT: Devrait-il y avoir un contrôle maritime particulier?.....	258
Me YERGEAU: Quels sont vos antécédents?.....	258
COMMENTAIRES de Monsieur Jacques BEAUPRÉ,	258
AVIS de Monsieur FOURNIER, pêcheur Informations sur la pêche.....	265
Le PRÉSIDENT: Le fait de vous déplacer d'environ 500 pi. pourrait-il influencer vos prises?.....	266
Le PRÉSIDENT: Votre permis délimite-t-il l'endroit où vous pêchez?.....	268
REMARQUES du PRÉSIDENT et avis d'ajournement de l'audience.....	268
Annexe I Mémoire du Dr Bertrand Labonté	273
" II Mémoire de monsieur Mathieu Vachon	275

AUDIENCE DE SEPT-ILES - 25 10 79PAGE

REMARQUES préliminaires du PRÉSIDENT	283
1. EXPOSÉ de Trans-Canada Pipelines - Jean-Guy FREDETTE conseiller technique en matière d'énergie.....	287
2. EXPOSÉ de la Direction générale de l'énergie du Ministère de l'Énergie et des Ressources - Maurice TRUCHON.....	300
3. EXPOSÉ des Services de protection de l'environnement - Jean- Pierre GAUTHIER.....	309
4. PÉRIODE de questions - AVIS - MÉMOIRES - COMMENTAIRES DE LA POPULATION	314
Pierre THIBAUT - Journal Le Nordique Le nombre d'emplois.....	315
Raymond NEPVEU - Corporation de protection de l'environnement de Sept-Iles Fiabilité du bateau "le Massachusetts" en rapport avec les conditions de navigation sur le fleuve Saint-Laurent.	315
Le PRÉSIDENT La sécurité dans le port de Sept-Iles.....	316
Me YERGEAU, commissaire Les manoeuvres d'accostage en rapport avec la direction et la vélocité des vents.....	316
Le PRÉSIDENT Le degré de profondeur des études d'impact.....	317
Raymond NEPVEU, Corporation de protection de l'environnement de Sept-Iles Le pipeline comme moyen de transport du gaz de Québec à Sept-Iles.....	320
Me YERGEAU, commissaire L'usage du méthanier, permettrait à TCPL de faire son expérience de base dans le domaine.....	323
Yvon BERGERON Le réseau s'étendra-t-il à d'autres villes du Nord?.....	324
En quelle année seront réalisées les installations de GNL à Sept-Iles.....	325
Le PRÉSIDENT "Une audience à Sept-Iles permet de prendre le pouls de la population régionale face au projet de GNL!".....	326
RÉSOLUTION de la Chambre de commerce de Sept-Iles, Gilles SAMSON président.....	333

	<u>PAGE</u>
Rémi VÉZINA, journaliste Radio-Canada - Matane	
L'effet de la concurrence entre les deux compagnies TCPL et Q & M sur la réalisation du projet.....	334
L'enjeu véritable de la démarche de TCPL.....	335
Me YERGEAU, commissaire	
Comment le marché de Sept-Iles sera-t-il desservi à partir des installations de Pointe Noire?.....	337
Le concept de l'usine de Pointe Noire peut-il être modifié?.....	339
Le PRÉSIDENT	
A quelle étape d'un projet devrait se situer l'accord de principe des propriétaires d'un site envisagé?.....	342
MÉMOIRE de la Corporation de promotion industrielle de Sept- Iles inc., Henri-Paul BOUDREAU, commissaire industriel....	342
Me YERGEAU, commissaire	
Le problème de la sédimentation près de la jetée.....	347
AVIS du Crédit Social Côte Nord, Gaby ROBERT, président.....	348
Gilles SAMSON, Chambre de commerce	
Le transport par méthanier est-ce une nécessité ou une expérimentation?.....	351
Le PRÉSIDENT	
La sécurité au quai par rapport à la distance du résér- voir?.....	353
Me YERGEAU, commissaire	
Le calcul de la zone de sécurité?.....	356
Les moyens d'assurer l'accès constant au quai.....	359
Le nombre de chalets dans la zone?.....	359
Le PRÉSIDENT	
Les études sur la reproduction des oiseaux?.....	360
La technologie française.....	361
Ghislain LÉVESQUE, Conseil des Ports nationaux Sept-Iles	
Les études en cours sur le contrôle maritime, l'aménage- ment futur des terrains de Pointe-Noire.....	363

	<u>PAGE</u>
Raymond NEPVEU, Corporation de l'environnement Les conséquences sur les activités récréatives dans le secteur.....	368
Jacques LAVIGNE, Corporation de l'environnement La provenance des données sur la stabilité atmosphérique ou la vitesse des vents à Sept-Iles?.....	370
Les études de risques d'un bris d'amarres de la barge?.....	370
Le PRÉSIDENT Les techniques de construction de réservoirs?.....	376
Un INTERVENANT Des délais trop courts pour la préparation de l'audience...	386
Alex LEVASSEUR, Radio-Canada Disponibilité des analyses et des données de TCPL sur les risques?.....	389
Les études de marché déjà faites?.....	392
Le type de bateau retenu pour le transport du GNL.....	394
Possibilité de développement ultérieur majeur,.....	396
Denis PAQUET Y a-t-il possibilité que le Bureau revienne à Sept-Iles pour compléter l'information de la population?.....	397
Un INTERVENANT Le poids de l'opinion publique dans le processus?.....	398
Clôture de l'audience.....	401
Annexe III Résolution de la Chambre de commerce de Sept-Iles	403
Annexe IV Mémoire de la Corporation de promotion industrielle de Sept-Iles inc. . . . .	405
Annexe V Mémoire de la Corporation de protection de l'environ- nement de Sept-Iles inc. . . . .	407
Annexe VI Avis du Crédit Social Côte-Nord . . . . .	429



AUDIENCE PUBLIQUE DE LAUZON  
SOUS-SOL DE L'ÉGLISE SAINT-JOSEPH  
PREMIÈRE SÉANCE  
LUNDI 22 OCTOBRE 1979 - 20H



PRÉSIDENT (M. Lamontagne): Je souhaite la bienvenue à tous. Je pense bien que la participation ce soir des gens de la région démontre bien l'importance qu'on accorde au projet dont on va discuter ce soir. Avant que ne débute cette soirée, j'aimerais vous présenter les membres du Bureau d'audiences publiques, à commencer par M. Yergeau, commissaire au Bureau d'audiences publiques et vice-président, M. Barry Leblanc, qui agira comme secrétaire du bureau et Mme Marie Lambert, qui s'occupe des relations publiques du Bureau d'audiences publiques.

Avant qu'on ne débute et qu'on entre dans le sujet précis qui nous réunit ce soir, j'aimerais faire quelques commentaires et quelques informations sur le Bureau d'audiences publiques et son rôle. En termes de politiques environnementales, d'une façon générale, il y a lieu, croyons-nous, de prendre actuellement deux moyens principaux pour assurer la qualité de l'environnement.

Le premier de ces moyens - tout le monde le sait - est nécessairement de s'attaquer aux grandes sources polluantes existantes qui compromettent la qualité de l'air, la qualité de l'eau et, d'une façon générale, la qualité de l'environnement.

Le deuxième de ces moyens, si on veut rester logique, c'est effectivement de prévenir les grandes détériorations de la qualité de l'environnement.

C'est dans le cadre de cette action de prévention des détériorations futures qu'en décembre 1978 le gouvernement adoptait la loi 69. Cette loi, d'une façon sommaire, permet au ministre de l'Environnement d'exiger, pour certains projets d'envergure, une évaluation d'impact, c'est-à-dire les conséquences que pourraient avoir ces projets sur l'environnement et ceci

avant de donner une autorisation finale. Elle permet, de plus, au public concerné par ce projet et toute autre catégorie d'apporter son opinion et ses recommandations et tout cela après avoir été informé en détail du projet.

Or, pour cette partie d'information et cette partie qui permet au public de donner son opinion et ses recommandations, la loi a donc prévu la création du Bureau d'audiences publiques, lequel organisme regroupe cinq commissaires qui ont les pouvoirs de commissaire enquêteur. Or, le rôle même du bureau est donc de tenir des enquêtes et des consultations publiques à la demande du ministre de l'Environnement sur tout sujet lié à la qualité de l'environnement et, par la suite, de faire rapport au ministre de ses constatations et de l'analyse qu'il en a faite.

C'est dans le cadre de ce mandat que nous sommes ici ce soir. En effet, la compagnie Trans-Canada Pipelines a fait parvenir une demande d'autorisation aux Services de protection de l'environnement, le 26 juin dernier, concernant un projet d'usine de liquéfaction de gaz naturel à Lauzon, accompagnée d'une installation portuaire pour permettre le transport de ce gaz liquéfié vers Sept-Iles.

Ce rapport d'impact sur l'environnement a été mis à la disposition du public et, ce soir, c'est la première partie d'une audience. Cette première soirée sera particulièrement consacrée à l'information des gens présents, c'est-à-dire que, d'une part, la compagnie Trans-Canada Pipelines dont nous avons invité les représentants est venue présenter un exposé d'environ une heure sur le projet et ses impacts possibles sur l'environnement. Par la suite, nous demanderons au Service de protection de l'environnement et à la Direction générale de l'énergie de nous parler des critères qui seront considérés dans le cadre de l'analyse

de ce projet avant que des recommandations aux autorités gouvernementales ne soient données.

Il faut ici, je pense, ouvrir une parenthèse importante. Les deux organismes gouvernementaux ici représentés, soit les Services de protection de l'environnement et la Direction générale de l'énergie sont ici non pas pour informer les gens de leur décision car, vous comprendrez bien qu'à ce moment il ne servirait à rien de venir tenir une audience publique si la décision était déjà prise. En effet, les organismes gouvernementaux sont ici à titre de spécialistes pour vous aider à faire le point sur ce projet et recevoir de vous toutes les suggestions quant à l'analyse qu'ils vont en faire. La décision finale sera donc prise par les ministres, une fois que l'analyse technique sera terminée et que le public aura donné ses opinions et ses recommandations.

Deuxièmement, il n'est pas sans importance que la population donne ses idées sur ces analyses techniques. C'est pourquoi l'information de ce soir permettra à toute personne et à tout organisme de venir, lors d'une deuxième séance, soit lundi prochain, le 29 octobre, ici présenter sous forme de mémoire ou verbalement, pour ceux qui ne veulent pas présenter de mémoire, donner leur opinion, leur avis et leurs recommandations. Dans une soirée, il nous est physiquement impossible d'informer et de recevoir vos commentaires.

Or, les commissaires ici présents, c'est-à-dire M. Yergeau et moi-même, compileront l'ensemble de ces données ressortant de cette consultation et nous transmettrons notre rapport au ministre de l'Environnement.

J'aimerais noter que même si le Bureau d'audiences publiques, lors de ses enquêtes, s'en tient normalement au cadre de la Loi de la qualité de

l'environnement, il nous est apparu cette fois-ci important d'inviter la Direction générale de l'énergie, qui ne fait pas partie des Services de protection de l'environnement, à venir nous entretenir de l'aspect sécurité parce que plusieurs personnes sont intéressées d'entendre les spécialistes gouvernementaux parler de cette question. Cependant, nous souhaitons que cette assemblée s'en tienne plus particulièrement aux aspects environnementaux surtout, comme vous le savez, que d'autres organismes institutionnalisés comme les municipalités, la Commission de protection des terres agricoles, ont des responsabilités importantes touchant l'aménagement du territoire et le zonage et que tout citoyen peut s'adresser à ces organismes publics pour revendiquer ses droits.

Nous ne voulons pas, par cette attitude, rejeter les responsabilités sur d'autres mais bien ne pas empiéter sur d'autres responsabilités. Il y a là, je pense, une nuance importante.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est là non pas pour faire, je vous le dis, c'est important, la promotion d'un projet ou des projets ou, inversement, n'est pas là non plus pour bloquer systématiquement tous les projets. Le bureau est là pour permettre une bonne information du public et transmettre le plus fidèlement possible au ministre de l'Environnement les réactions de la population.

Vous avez pu, m'a-t-on dit, vous faire entendre auprès de votre municipalité et de la Société inter-port de Québec. Ce soir, nous étudierons ensemble plus particulièrement un projet industriel et ses impacts sur l'environnement. Evidemment, tout cela se tient. Cependant, si nous reprenons les débats que vous avez eus au cours de ces dernières séances, nous risquons

à ce moment-là de ne pas connaître entièrement et spécifiquement vos réactions sur le projet particulier de Trans-Canada Pipelines.

A la porte, tout à l'heure, on vous a remis le déroulement de cette soirée. Pour ceux peut-être qui ne l'ont pas, très sommairement, la compagnie Trans-Canada Pipelines sera représentée par M. Jean-Guy Fredette, qui est conseiller spécial pour le projet Gaz Québec-Atlantique. Il présentera donc le projet et la présentation durera environ une heure. Par la suite, nous ferons une pause de quinze minutes, soit vers 21 h 15. A 21 h 30, la Direction générale de l'énergie présentera son allocution; c'est M. Michel Thivierge qui représentera cette direction. Par la suite, les Services de protection de l'environnement viendront, avec M. Yves Pagé. Par la suite, une fois que ces allocutions seront faites, soit vers 22 h 15, 22 h 30, on procédera à la période de questions.

Alors, la façon de fonctionner: pendant que ces personnes présentent leur position ou leur projet, nous souhaitons qu'il n'y ait pas d'intervention dans la salle parce qu'à ce moment-là les discussions commencent et on ne réussit pas à terminer l'information et la période de questions, à ce moment-là, diminue en longueur. Nous souhaitons que les personnes qui représentent ces organismes exposent leur projet et, par la suite, on va vous permettre, jusqu'à la fin de la soirée, de poser des questions sur le projet.

En ce qui nous concerne, étant là pour assurer l'information, en cours d'allocution, une fois de temps en temps nous nous permettrons peut-être d'arrêter les représentants et de leur demander des renseignements additionnels de façon à ce que l'information soit plus claire ou plus précise pour vous.

Par la suite, la période de questions commencera, c'est-à-dire que les gens qui veulent venir poser des questions sur le projet, il y a deux micros de chaque côté et on procédera jusqu'à la fin de la soirée sur ce sujet.

Nous allons demander immédiatement à M. Fredette de commencer son exposé.

J.G. FREDETTE: Merci, M. Lamontagne. Mon nom est Jean-Guy Fredette. Je suis impliqué, depuis environ un an et demi, pour le compte de Trans-Canada Pipelines, en tant que conseiller technique en matière d'énergie en général, et particulièrement en relation avec le projet d'expansion de Trans-Canada de Montréal vers Québec. On aurait aimé qu'un employé permanent ou un officier de Trans-Canada soit ici ce soir mais, étant donné que la réunion de ce soir a lieu en même temps que les auditions publiques qui ont lieu à l'Office national de l'énergie, j'ai été chargé de la tâche de vous expliquer les différents aspects de ce projet.

Ce que je me propose de faire, c'est d'essayer de vous expliquer, sans lire un texte, la démarche que nous avons suivie pour arriver à proposer, comme partie du projet d'expansion de gaz, une usine de liquéfaction à cet endroit-ci. Tout cela fait partie évidemment du processus, les relations ou des discussions qu'on a avec vous aujourd'hui, d'obtention et d'autorisation. On est très conscient de cela.

Au départ, je voudrais vous dire quelques mots sur ce que c'est Trans-Canada Pipelines et quel genre d'entreprise c'est. D'abord, c'est une entreprise de service public, propriété canadienne, qui a pour mission de transporter du gaz de la frontière de l'Alberta jusque dans l'est, c'est-à-

dire actuellement jusque dans la région de Montréal. C'est une entreprise qui existe, comme vous le savez peut-être, depuis les années cinquante. Je dis: c'est une entreprise de service public. Cela veut dire que c'est une entreprise qui, en plus de se soumettre, comme toutes les entreprises, à toutes les lois qui s'appliquent à tout le monde, aux individus et aux entreprises, est aussi réglementée, c'est-à-dire est soumise à une loi particulière qui s'appelle la Loi de l'Office national de l'énergie. Et, évidemment, elle est soumise à toutes les juridictions, incluant le municipal, le provincial, tout cela.

Ce statut d'entreprise de service public nécessite que l'entreprise, avant d'investir un sou, obtienne l'autorisation spécifique de le faire. Sinon, tout investissement fait sans autorisation ne peut produire un rendement sur l'investissement, c'est-à-dire qu'elle n'a pas droit à un profit là-dessus. Aussi, toute addition aux facilités de Trans-Canada, c'est-à-dire toute addition de canalisation au-delà de 25 milles nécessite des auditions publiques. C'est une entreprise qui, par définition, ne peut arriver n'importe où dans la nature, dans le pays, et imposer ou faire des choses sans que ces projets soient très très étroitement scrutés et sans qu'il soit déterminé que ces projets sont dans l'intérêt public.

Encore une fois, comme je le disais tout à l'heure, ce soir est aussi un autre événement de ce type qui permet de vous informer, de discuter avec vous d'une partie, du moins, du projet.

J'aimerais vous décrire, encore une fois, rapidement, je pense que c'est important de placer le projet de gaz liquéfié dans son contexte, ce qu'est le projet de Trans-Canada Pipelines qui est actuellement proposé à l'Office national de l'énergie à Ottawa, et qui porte principalement sur

l'extension du gazoduc de la région de Montréal vers Québec, la canalisation principale vers Québec et également, si on voit sur la rive nord, jusque dans le Lac-Saint-Jean et des extensions dans les Cantons de l'Est pour finalement desservir la plupart des centres importants de consommation d'énergie au Québec. En bout de ligne, c'est-à-dire à Québec, pour la canalisation principale, il est proposé une usine de liquéfaction. On va entrer dans le sujet tout à l'heure.

Avant d'entrer spécifiquement dans le sujet de l'usine de liquéfaction, je vais vous dire quelques mots sur les raisons qui, à ce moment-ci, ont incité Trans-Canada Pipelines à proposer l'expansion des gazoducs et la desserte de l'est du Canada qui n'était pas desservi avec du gaz. Vous êtes au courant de tous les problèmes énergétiques dans lesquels le monde est plongé depuis quelques années. Un des éléments fondamentaux de toute la question de l'énergie c'est la réduction de la disponibilité du pétrole en particulier dans le monde. Il n'y a pas suffisamment de pétrole pour satisfaire la demande croissante.

Un des avantages qu'on procède ici, au Canada, c'est d'avoir des disponibilités importantes de gaz naturel. Il a été décidé tout cela dans l'intérêt, en principe, en général, par les divers niveaux de gouvernement, incluant le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec qui s'est prononcé spécifiquement là-dessus, qu'il serait opportun d'étendre les canalisations, les gazoducs à l'est de Montréal.

Voilà, en gros, le contexte dans lequel cela se place. Pourquoi une usine de liquéfaction à La Martinière? Lorsque la conception d'un gazoduc est faite, il est important de prévoir en bout de ligne particulièrement et

près de ce qui est susceptible de devenir des marchés importants, comme la région de Québec en particulier, des installations, des réserves de gaz pour être en mesure de s'assurer qu'il y a continuité d'approvisionnement; c'est-à-dire, s'il y a un bris dans la ligne quelque part, à ce moment-là on a des réserves pour envoyer dans la ligne, dans l'autre direction, et s'assurer que des deux côtés du bris il y a quand même un approvisionnement continue. C'est assez important d'assurer la sécurité de l'approvisionnement de la ligne unique de Montréal à Québec. Cela prend des aires de gaz.

Il y a aussi le problème de la pointe. Il apparaît plus ou moins clairement à ce moment-ci que dans la région de Québec, lorsque le marché sera développé, commencera à se développer, il va y avoir une demande de pointe, c'est-à-dire à un moment donné, en hiver, le 23 décembre à 18 heures, qui est susceptible d'être très importante. Il y a toujours moyen de s'entendre entre distributeur et transporteur mais il est aussi assez important de prévoir des réserves de gaz pour pouvoir satisfaire à cette pointe.

Les deux objectifs fondamentaux de l'usine proposée de liquéfaction sont la sécurité d'approvisionnement et l'écrêtement de pointe que j'ai mentionnés tout à l'heure.

Nous avons pensé, pour rencontrer ces deux objectifs, qu'il y a trois choses qu'on peut faire: ne rien faire et mettre, dans une certaine mesure, l'approvisionnement en jeu; construire des réservoirs de propane où on peut faire de l'air propané et mettre, dans les canalisations, s'il y a des bris au moment de la pointe - il y a quand même des problèmes techniques associés à cela; ou bien, construire une usine de liquéfaction.

La solution dans ce cas-ci du gaz naturel liquéfié n'est pas apparue,

au tout début, pour les deux premiers objectifs, comme la plus évidente. Cependant, quand on a regardé la région de Québec en particulier et la disponibilité du fleuve, la possibilité de transporter, de desservir avec du gaz naturel liquéfié qui se transporte évidemment par bateau, par camion plutôt que par canalisation, a des marchés qui, autrement, ne seraient pas desservis par les canalisations ou les canalisations coûteraient trop cher pour desservir ces marchés, notamment la Côte-Nord.

Alors c'est cette troisième dimension, ou troisième objectif de l'usine de liquéfaction qu'on a ajouté, qui fait finalement qu'il rend cette installation beaucoup plus viable, c'est-à-dire de cette installation on a une utilisation beaucoup plus grande. Au lieu de servir uniquement à certains moments de l'année ou dans le cas où il y a des bris et de rester à ne rien faire et à ne pas fonctionner, à ce moment-là l'usine peut fonctionner tout le temps, emplir un navire qui, lui, s'en va et revient, emplir un autre navire. Cela rentabilise, si on veut, l'investissement et, en même temps, on dessert un marché éloigné.

C'est qui, finalement, a motivé le choix d'une usine de liquéfaction. A partir du moment où on a décidé que c'était une usine de liquéfaction pour satisfaire les deux premiers objectifs... A ce moment-ci, je vais vous montrer quelques diapositives d'usines qui existent déjà pour vous montrer ce que cela a l'air. Voici l'usine de liquéfaction que certains d'entre vous ont visitée il y a un certain temps, de Gaz-Métro à Montréal. C'est une usine qui a la même capacité que celle qui est proposée ici. On voit un réservoir en arrière avec un des camions qui, une ou deux fois par semaine, livrent du gaz naturel liquéfié à Trois-Rivières. A certaines occasions,

lorsqu'il y a des besoins spécifiques, par exemple aux Etats-Unis, il y a des périodes où il peut y avoir neuf ou dix camions par jour qui, pendant une période d'un ou deux mois, vont livrer du gaz naturel liquéfié à certains endroits aux Etats-Unis où ils peuvent en manquer. Ici, c'est une vue aérienne de cette usine qui, elle, a deux réservoirs de 300 000 barils alors que ce qui est proposé ici, dans le cas présent, c'est un réservoir de 300 000 barils. Ici, un réservoir de gaz naturel liquéfié en Angleterre, autour duquel il y a une digue de type spécial, qui est situé tout près de régions urbaines. Il faut dire que les usines de liquéfaction pour écrier les pointes sont généralement situées en milieu urbain où se trouve la demande. Ici, c'est le terminal de réception de Boston Gas, à Boston, qui est ce qu'on appelle un grand terminal de réception de gaz et non pas une usine d'écrêtage de pointe. Il y a deux grands réservoirs là et un méthanier. Cela se trouve tout près de la région urbanisée, pas très loin de l'Université de Boston et en milieu urbain. C'est la même usine de Boston Gas avec une marina en avant. Cela, c'est District Gas à Boston également; c'est dans la même région de Boston mais c'est une autre usine qu'on retrouve dans la région de Boston, un terminal de réception.

Lorsqu'on a décidé que finalement ce serait utile et opportun d'avoir une usine de liquéfaction, un transporteur méthanier a été acquis par l'entreprise, c'est-à-dire la possibilité d'utilisation de transport méthanier a été acquise par l'entreprise. C'est un bateau qui s'appelle le Massachusetts et dont on voit une photo ici. Ici, une autre photo du bateau avec un remorqueur qui le pousse. C'est ce genre de bateau, c'est celui-là ou d'autres types de bateaux qui pourraient être construits pour transporter

sur le fleuve le gaz naturel liquéfié.

Ici, je voudrais faire une toute petite parenthèse sur ce qu'est le gaz naturel liquéfié, ce que cela représente sur le plan économique et technologique. Encore une fois, une des raisons qui ont fait que, finalement, on a opté pour ce type d'usine pour écrêter les pointes, etc., c'était également une conjonction d'un certain nombre d'intérêts et de circonstances.

Les circonstances d'abord: il s'avère qu'au Canada, d'abord dans le monde, le transport du gaz naturel liquéfié est effectué de plus en plus, à mesure que la technologie s'est développée et à mesure que les coûts des autres formes d'énergie augmentent. C'est une technologie qui est mature, c'est une technologie qui est sécuritaire, qui n'a pas subi beaucoup d'accidents, du moins qui n'a jamais subi d'accident grave pour le public. C'est donc une forme de transport de gaz de plus en plus utilisée. Au Canada, il y a trois usines <sup>d'écrêtement</sup> de pointe seulement alors qu'il y a des usines et du transport beaucoup plus considérable ailleurs dans le monde. Mais au Canada, actuellement, il n'y a que trois usines et une autre en construction. Ces usines ont été, trois usines qui existent et qui sont en opération, conçues par Air Liquide du Canada. C'est la même entreprise qui a fait la conception préliminaire de l'usine que nous proposons ici. C'est tout ce que nous avons au Canada, ces trois petites usines de liquéfaction.

Il existe par ailleurs, et cela aussi fait partie des circonstances, du gaz dans l'est de l'Arctique en quantité considérable, qui pourrait être transporté par méthanier, liquéfié et transporté par méthanier, plutôt que par pipeline ou gazoduc. Il y a deux projets actuellement qui sont étudiés et proposés de transport de gaz par méthanier des îles de l'Arctique: un par

Péto-Canada en provenance de <sup>Melville</sup> de l'île Melville et un par Trans-Canada et Dome en provenance de l'île du roi Christian. Ces deux projets ont une importance mais vraiment significative pour le Canada. Mais comme j'ai dit tout à l'heure, la technologie, le développement de la technologie ici, dans ce domaine, n'est pas tellement avancé. La technologie est connue, il y a des spécialistes bien sûr, mais il n'y a pas tellement d'entreprises qui sont en mesure, actuellement, de concurrencer avec assez de crédibilité ces projets de l'Arctique.

On voit ici, sur la diapositive, une conception d'artiste de ce que pourraient être ces projets dans l'Arctique. Un méthanière, deux grandes barges qui contiennent les réservoirs et, plus loin, l'usine de l'autre côté qui est montée sur barge. Ce sont des investissements très importants qui vont être faits.

Si on remarque le type de concept qui est retenu ici, il s'agit d'usines de transformation, d'usines de liquéfaction montées sur barge. Tout de suite, c'est un concept nouveau, une technologie nouvelle, c'est-à-dire la liquéfaction et aussi construite sur des barges, ce qui est relativement nouveau aussi. Il n'y en a pas beaucoup qui ont été faites dans le monde. Vous avez peut-être vu dans les journaux une usine de pâtes et papier construite au Japon et transportée complètement sur une barge jusqu'au Brésil. C'est le même concept; tout cela se fait en chantier maritime au lieu de se faire normalement comme cela se fait où on amène les matériaux à un site et où on construit l'usine. C'est un concept qui se développe de plus en plus et la jonction du gaz naturel liquéfié et de ces usines montées sur barge est probablement le concept qui sera utilisé dans l'Arctique. A ce moment-ci,

il y a très peu d'entreprises canadiennes qui seraient en mesure d'y participer considérablement. Il y a des entreprises qui pourraient participer d'une certaine façon parce qu'il y a toujours un contenu canadien, mais de jouer un rôle très important, il n'y en a pas tellement.

Je parlais tout à l'heure de conjonction d'intérêts et de circonstances, il y a certains intérêts. Trans-Canada est intéressée à faire ce projet et particulièrement intéressée à assez tôt commencer sur une plus petite échelle, dans le secteur du gaz naturel liquéfié, du transport du gaz naturel liquéfié. Bien sûr, Trans-Canada a un intérêt; en commençant plus petit, quand ces grands projets viendront, ce sera beaucoup plus facile à ce moment-là de les mener à bien.

Il y a les gouvernements aussi qui sont intéressés à ce qu'un contenu canadien ou québécois le plus considérable possible soit dans ces grands projets. Le gouvernement québécois lui-même a souhaité, a manifesté à plusieurs occasions le désir de voir s'implanter ici des terminaux méthaniers de réception, pas nécessairement à La Martinière mais quelque part dans le Saint-Laurent plutôt qu'ailleurs. Il y a eu des auditions il n'y a pas tellement longtemps, il y a environ un an, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, où une compagnie des Etats-Unis, Tanaco, demandait l'autorisation d'y construire un terminal méthanier. Le gouvernement du Québec a fait des représentations à ce moment-là, disant: Nous croyons qu'il serait plus économique que ce terminal soit au Québec plutôt qu'au Nouveau-Brunswick.

De toute façon, il y a aussi eu plusieurs discussions, dont je suis personnellement conscient, du gouvernement du Québec ou des officiers du gouvernement du Québec, particulièrement de l'Industrie et du Commerce, et

des gens qui se préoccupent du développement industriel au Québec, avec des entreprises dont Petro-Canada, avec Dome, avec Trans-Canada, pour tenter de maximiser le contenu local, le contenu québécois dans ces projets. Bien sûr, on est impliqué dans l'hydroélectrique, tout se fait ici, on a l'expertise, mais cela fait longtemps qu'on en fait. Ces projets, par ailleurs, l'expertise qui existe actuellement au Canada et surtout dans l'ouest; il faut essayer par nos moyens de maximiser le contenu québécois en développant la technologie ici.

Nous avons pensé, lorsqu'on a senti le besoin et non seulement lorsqu'on a senti le besoin mais lorsqu'il a été évident que cela prenait une usine pour une réserve de gaz quelconque à Québec ou dans la région de Québec, qu'une usine de liquéfaction en plus de rencontrer les deux premiers objectifs pourrait aussi permettre le développement de la technologie ici.

Tout cela comment, à travers quoi? Déjà, on a commencé à discuter avec Davie Shipbuilding qui s'intéresse aussi, depuis quelques années, à développer sa présence dans ce marché du gaz naturel liquéfié. J'ai d'ailleurs des annonces publicitaires qu'ils font dans les journaux, disant: On s'équipe, on s'organise pour rencontrer la demande du projet de gaz naturel liquéfié. Comment faire cela, comment impliquer Davie? On est déjà en discussion avec eux, d'abord pour effectuer des modifications qui s'imposent au transporteur qu'on vous a montré tout à l'heure pour satisfaire à la navigation dans le Saint-Laurent. Ce transporteur est actuellement certifié aux Etats-Unis dans les eaux américaines mais il y aura probablement des modifications qui devront être faites ici. Aussi, on discute de la possibilité, avec Davie, de construire des transporteurs nouveaux, c'est-à-

dire des transporteurs motorisés, des bateaux de l'ordre de 5000 tonnes, je pense à peu près de la classe du Arthur-Simard opéré par Branch Line; la possibilité de la construction de bateaux pour transporter du gaz naturel liquéfié et également pour transporter du propane qui, d'ailleurs, passeraient devant La Martinière s'ils venaient de Sarnia à travers la canalisation du Saint-Laurent. Ils passeraient pas loin d'ici forcément.

Ensuite, nous avons aussi discuté - nous sommes en pourparlers avec Trans-Canada - concernant l'entretien et l'approvisionnement du bateau ou des bateaux, qui sont toujours, entre parenthèses, des bateaux de taille modeste évidemment, comme vous l'avez vu, comparés aux grands méthaniers qui eux, de 125 000 mètres cubes, transportent de grandes quantités de gaz naturel liquéfié d'un continent à l'autre.

Aussi, nous discutons avec Davie de l'opération de ce bateau, ce transporteur ou d'autres bateaux qu'on pourrait faire construire de taille capable d'opérer dans le Saint-Laurent.

On pense que ceci est important pour une entreprise comme cela, ou une autre, mais actuellement c'est avec Davie qu'on a ces discussions, d'avoir une implication mais concrète et réelle dans le secteur du gaz naturel liquéfié, dans cette technologie, et de façon rémunérée. Actuellement, ils ont engagé des personnes, des spécialistes qui font partie de leurs frais d'administration pour développer, pour essayer de se mettre en position de participer à ces marchés. Mais en étant impliqués dans l'opération et la maintenance, l'entretien de transporteurs, ils pourront avoir du personnel qualifié qui sera rémunéré à même ces opérations.

Nous avons cru, en donnant cette troisième dimension à l'usine de

liquéfaction, servir évidemment les intérêts de Trans-Canada aussi - on ne veut pas le nier - par l'introduction précoce dans ce domaine, avant que les grands projets de l'Artique se manifestent mais, aussi, nous avons cru que c'était dans le meilleur intérêt de la région ici. Pourquoi sommes-nous à La Martinière? Ce dont je veux traiter maintenant, évidemment, c'est le choix du site. Pourquoi ici? J'appelle encore les deux objectifs, sécurité d'approvisionnement, écrêtement de des pointes.

Alors, il fallait, pour rencontrer ces deux objectifs, se situer dans une zone relativement près de la ville de Québec ou de la région métropolitaine de Québec. Nous avons donc regardé une zone d'environ 20 milles autour de Québec, ceci pour satisfaire ces deux objectifs. On pouvait aller partout dans la nature, mettre notre réservoir de propane quelque part ou mettre l'usine même de liquéfaction, si ç'avait été ce qu'on avait retenu.

Mais à partir du moment où on veut y donner la troisième dimension, c'est-à-dire le transport maritime, on ne peut pas la mettre dans les Laurentides. Là, il a fallu regarder le long du fleuve et, encore une fois, limité par la distance, on a regardé une zone linéaire le long du fleuve d'environ 20 milles. On part quelque part de Lauzon et jusqu'à plus ou moins Pointe-Saint-Vallier.

Les contraintes dont on devait tenir compte pour choisir un site sont les suivantes: l'usine doit être localisée à une distance de 3000 pieds - c'est un élément de sécurité - d'un édifice public et cela pour des raisons de sécurité; les dimensions minimales du site, c'est-à-dire du site devant occuper, pas de la zone dans laquelle va se trouver l'usine, spécifiquement les facilités physiques sont d'environ 1200 pieds par 1000 pieds, c'est-à-

dire 27 acres, quelque chose du genre. Parce qu'il y a une exigence minimum. Les composantes d'une usine comme cela doivent respecter entre elles certaines distances. Ensuite, la topographie évidemment du site ne doit pas être trop difficile. Je me souviens d'avoir lu dans le mémoire présenté par les citoyens qui disent: Vous avez choisi le site parce que c'était le premier qui vous tombait sous la main et où la topographie n'était pas difficile. C'est vrai, la topographie n'était pas difficile et c'était un des prérequis dans le choix d'un site, s'il y a une topographie relativement acceptable. Les escarpements rocheux en bordure du fleuve sont évidemment à éviter. Autre point très important: le transporteur méthanier doit pouvoir accéder facilement, en toute sécurité, au quai. Plus les manoeuvres sont complexes, moins on est intéressé au site. Le site doit être protégé des vents et des glaces, le dragage doit être minime. La profondeur requise est de l'ordre de 30 pieds. Le bateau, le transporteur ou la barge elle-même a un tirant d'eau d'environ quinze, seize pieds et le remorqueur a un tirant d'eau d'environ 20, 25 pieds. Donc, on a besoin de 28, 30 pieds.

De plus, comme je vous parlais tout à l'heure, la possibilité de ne pas utiliser cette barge ou bien de l'utiliser et d'utiliser également d'autres types de transporteurs qui sont souvent motorisés, c'est-à-dire des bateaux réguliers, motorisés, avec leur propre moteur qui, eux, ont un tirant d'eau de l'ordre de 25 pieds ce qui nécessiterait environ une trentaine de pieds.

L'usine doit être localisée le plus près possible des facilités de transbordement portuaire afin de minimiser la longueur du gazoduc qui, lui, transporte du gaz naturel liquéfié à moins 260 degrés. Le site doit avoir une capacité portante suffisante pour accueillir l'usine et les réservoirs de stockage surtout et ne pas nécessiter des fondations très très coûteuses.

La longueur du quai ne devra pas nuire au trafic maritime. C'est bien sûr que si on est obligé de construire un quai qui s'en va en plein milieu du chenal, ce n'est pas tellement tellement acceptable par les autorités maritimes en particulier. Il est préférable d'éviter les zones de navigation difficile à cause d'obstacles ou d'un trafic important. Les zones où les sédiments - ici, c'est une considération environnementale - de fond sont contaminés devraient être évitées, là où il y a nécessité de faire du dragage en particulier. L'usine ne doit pas être située dans des endroits protégés, tels les sanctuaires d'oiseaux, les sites historiques. Cela va de soi.

Voilà les éléments principaux qu'on avait en main lorsqu'on a regardé des sites dans la région de Québec sur une distance d'environ une vingtaine de milles le long du fleuve. Les sites qui se sont présentés à nous sont assez évidents. Le premier, c'était le site de La Martinière ou les battures de Beauport, La Durantaye et Saint-Vallier. Honnêtement, il est clair que le site de La Martinière s'est présenté comme un site préféré et préférable pour plusieurs raisons. D'abord, parce qu'il répondait à la plupart ou à tous les critères techniques et aussi parce qu'il nous est apparu - et peut-être qu'on s'est trompé - comme un territoire à vocation industrielle. Encore une fois, je dis: peut-être nous sommes-nous trompés mais c'est comme cela qu'il nous est apparu.

Toutes les indications qu'on avait au moment de l'étude nous ont menés dans cette direction, cette conclusion que c'est un territoire qui, éventuellement, sera utilisé pour des fins industrielles. C'est un site dont l'histoire est connue aussi; il y a eu des discussions, plusieurs projets industriels

l'ont convoité. Il y a eu un certain nombre d'études, un bon nombre d'études qui ont été faites là-dessus, sur cette région en particulier, des études portant sur l'impact environnemental d'installations industrielles, que l'on connaît, qui sont connues. Alors, il nous est apparu comme cela.

Les autres sites, également, qu'on a regardés en aval. On les a pris tels qu'ils étaient. On n'a pas fait une carte tabula rasa et repris toute la question. On les a regardés tels qu'ils étaient, la disponibilité de l'espace, inscrits dans leur contexte, c'est-à-dire un contexte purement rural. Alors qu'on a vu la région d'ici à la marge d'une région urbanisée, la communauté urbaine de Québec, et il nous est apparu qu'il y avait un certain sens que ce soit une zone qui, éventuellement, soit industrielle plutôt qu'une zone à vocation agricole. Honnêtement, c'est ce qu'on a fait.

La démarche qu'on a suivie c'est celle-là. On a regardé ce qu'il y a de plus évident et on a regardé d'autres sites aussi.

Conclusions des études:

Les conclusions principales qu'on a tirées dans l'état actuel de nos études. Je voudrais faire une autre petite parenthèse ici sur l'état des études. Lorsqu'une requête ou une demande est faite à un organisme de réglementation comme l'Office national d'énergie et à tous les autres organismes gouvernementaux qui, finalement, ont à décider d'un projet comme celui dont il est question ici, c'est-à-dire l'expansion du gazoduc plus tout ce qui va avec, incluant l'usine de liquéfaction, les études sont généralement à un niveau suffisant pour obtenir les autorisations. Ce sont loin d'être des études définitives. Par exemple, sur le projet en général qui va être de l'ordre de \$1 milliard d'investissements; cela, c'est tout: gazoduc, usine de liquéfaction et tout, actuellement il y a environ \$6 millions de dépensés, autour

de cela, probablement par les deux parce qu'il y a deux concurrents: il y a Q&M, Quebec and Maritimes Pipelines et Trans-Canada. Les deux entreprises ont dépensé environ \$6 millions pour amener leur concept à un niveau où c'est permis, où c'est possible d'évaluer le coût total du projet, pour voir s'il a de l'allure, et aussi d'évaluer les coûts d'opération, combien cela va coûter pour transporter un mille pieds cubes, que le consommateur va devoir payer finalement.

Le niveau des études, généralement, à un niveau suffisant pour obtenir les autorisations de principes. Toutes les études sont comme cela. Les études portant - qui ont été faites - sur le projet de l'usine de liquéfaction proposée pour La Martinière sont à ce niveau. Il est clair qu'avant qu'il y ait quelque construction que ce soit, ici ou ailleurs, il y a des études de détail à faire et d'autres études aussi, de justification, à faire qui peuvent être exigées par n'importe quel niveau de gouvernement. Cela implique le gouvernement du Québec aussi, cela implique les Services de protection de l'environnement, cela implique tous les gouvernements qui, eux, ont à prendre la décision finale et vont considérer comme nécessaire. Egalement, je suppose, des études ou des exigences additionnelles qui pourraient venir de la population. C'est une des choses qu'on va voir aujourd'hui; c'est une des raisons pour lesquelles on est ici.

Alors, le niveau des études est tel et il n'est pas définitif. Il va falloir que des études, par exemple, pour donner un ordre de grandeur, avant que ce projet soit construit, il va falloir dépenser quelque chose comme \$150 millions, avant que la totalité du projet soit terminée, en études de toutes sortes. On est loin d'être rendu là.

Tout cela pour vous donner des précisions quant aux études et pourquoi il y en a peut-être qui ne vous satisfont pas telles qu'elles sont maintenant. Mais tout cela dans un contexte totalement réglementé. Je reviens...

PRÉSIDENT: M. Fredette, juste pour une question supplémentaire: Est-ce que les \$150 millions comprennent le site de Pointe-de-la-Martinière et le gazoduc ou uniquement le site?

J.G. FREDETTE: C'est uniquement un ordre de grandeur. Si on regarde, disons, 10% de \$1 milliard pour des études de toutes sortes, plus 5% pour les études et ensuite 10% pour la gérance...

PRÉSIDENT: Cela comprend le gazoduc?

J.G. FREDETTE: Oui, oui, tout tout tout. Tout cela pour dire qu'on ne peut pas dépenser \$150 millions avant de savoir, parce que ce n'est pas dans l'intérêt public de le faire de toute façon, si l'entreprise, les deux entreprises qui sont intéressées à construire ce gazoduc, ou qui proposent de construire ce système d'expansion de gazoduc, vont être effectivement choisies. Ce qui explique le niveau des études à ce moment-ci.

Maintenant, pour faire une comparaison rapide du site qu'on a regardé. En utilisant quatre secteurs, d'abord la navigation. La navigation, la grandeur des sites, l'aménagement du territoire et l'environnement en général. La navigation, une des choses importantes au point de vue de la navigation, c'est l'approche, une aire suffisante d'approche pour pouvoir manoeuvrer ce transporteur ou un autre bateau transportant du gaz naturel liquéfié de façon à ne pas mettre en danger le trafic maritime. De toute façon, la question de l'approche s'appliquerait au fond à n'importe quel bateau qui voudrait entrer dans un port proposé qui, définitivement, devra être autorisé.

L'approche, la profondeur de l'eau, le chenal, le dragage, les vents et les glaces. Bon. Tout cela, dans l'état actuel de nos études, toutes ces dimensions sont convenables à ce qu'on voit ici. Par ailleurs, La Durantaye, il y a un facteur qui ne fonctionne pas, nous diront, de façon définitive j'en suis à peu près assuré maintenant, les autorités du ministère des Transports fédéral, c'est que le chenal sera trop près du quai qui, lui-même, sera construit à cet endroit. Difficultés de manoeuvre considérables. A Saint-Vallier, l'approche est beaucoup plus complexe. Le bateau devra sortir du chenal, faire un tournant de 180 degrés et faire un autre tournant de 180 degrés, dans des profondeurs d'eau qui, actuellement, ne sont pas suffisantes pour la manoeuvre. Il y a énormément de dragage à faire et même là, les manoeuvres étant assez complexes, il y aurait des dangers constants. C'est un autre site qui, sur le plan de l'approche, perd de plus en plus de sa viabilité comme site probable, plus on le regarde. La grandeur du site maintenant. La zone d'utilisation, la grandeur du site c'est-à-dire dans son ensemble, de la région disponible comme zone d'utilisation contrôlée. A La Martinière, on a pris pour acquis qu'il y avait 300 acres de disponibles. Si quelqu'un décide autrement qu'il n'y a pas 300 acres de disponibles pour fins industrielles, on n'est pas à La Martinière. Si c'est un site industriel, il y a des possibilités qu'on soit à La Martinière. Ce n'est pas nous qui allons le déterminer. Mais on a pris cela pour acquis, à tort ou à raison. Dans La Durantaye, il y a approximativement une centaine d'acres, si on regarde le site où on pourrait aller, où le bateau pourrait accéder mais avec les difficultés d'entrer dans le chenal. Il y a une centaine d'acres là. C'est un site qui, dans son ensemble, est trop

petit. Une des raisons pour lesquelles il est rejeté, ce n'est pas parce qu'il est près du village de Saint-Michel; on dit qu'il était près du village de Saint-Michel, c'est une affirmation, ce n'est pas la raison. C'est que c'est un site qui, en lui-même, est trop petit, dans l'état actuel, encore une fois, de nos études et du concept qui est proposé actuellement. A Saint-Vallier, il y a à peu près 200 acres comme possibilité; cela pourrait s'adapter, le terrain pourrait s'adapter avec une conception adéquate des facilités de protection, c'est-à-dire de la digue de rétention. Maintenant, le problème de navigation est toujours là.

Quant à l'aménagement du territoire, écoutez, nous avons conclu - encore une fois à tort ou à raison, ce que j'ai déjà dit un peu plus tôt - que La Martinière, à la limite de la région métropolitaine de Québec, une région urbanisée, était le territoire susceptible d'avoir une vocation industrielle alors que les autres sites, les autres endroits, particulièrement La Durantaye et Saint-Vallier, sont des endroits qui, actuellement, ont un caractère traditionnel agricole. Je trouvais un peu anachronique, sur ce point, d'aller mettre une usine de liquéfaction, une facilité industrielle, dans un endroit où l'industrialisation n'est pas actuellement.

Quant à l'environnement, je sais que les Services de protection de l'environnement vont nous demander de faire des études additionnelles quant à l'environnement parce que, semble-t-il, ce qu'on a présenté n'est pas totalement suffisant. Notre opinion, malgré tout, à ce moment-ci, sans minimiser la valeur intrinsèque du site de La Martinière ou de la région de La Martinière, est à l'effet que c'est le site dont l'environnement est le moins sensible. C'est notre conclusion à ce moment-ci.

Alors généralement, si on regarde les endroits qu'on a regardés, avec les contraintes physiques qu'on avait, on trouve que c'est toujours la Martinière qui répond le mieux aux besoins des facilités qu'on propose.

Maintenant, la sécurité. Je vous rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure, que le concept de l'usine de liquéfaction a été fait par Air Liquide qui... dont s'accorde la liquéfaction du gaz, qui en a construit non seulement au Canada mais à l'étranger aussi en grand nombre, qui a développé un des premiers procédés de liquéfaction et une des premières usines qui a été construite en Algérie et qui, maintenant, produit du gaz naturel liquéfié <sup>à Arzew, non à Skikda,</sup> qui est transporté un peu partout dans le monde, en particulier maintenant aux Etats-Unis. Alors, c'est Air Liquide qui a fait la conception de l'usine.

Quant à la partie sécurité, nous avons cru bon, parce que c'est une chose importante, de faire appel... la partie sécurité, c'est surtout les études d'évaluation de risques avec les études de conception de systèmes de rétention, c'est-à-dire les digues qui entourent ces installations. Nous avons confié cela à une entreprise qui a de l'expérience dans ce domaine, qui est spécialisée dans la conception et les études d'évaluation de risques et de sécurité, de facilités, d'installations comme le gaz naturel liquéfié, les centrales nucléaires, etc., aux Etats-Unis. Cela s'appelle Ecology and Environment et nous avons ici M. Frank Silvestro qui lui-même a été impliqué d'ailleurs dans la conception des facilités proposées à Longterm au Nouveau-Brunswick dont je vous parlais tout à l'heure. Alors, il a un peu d'expérience au Canada.

Nous n'avons pas trouvé de personne qui était en mesure, qui avait l'expérience requise mais pratique pour faire ces études. Nous sommes allés

les gens qui, à notre avis, avaient les capacités de le faire. Ce qui me met un peu en désavantage ici ce soir, parce que c'est moi qui va parler de sécurité alors que c'est lui qui devrait le faire. Je vais essayer de m'en tirer le mieux possible et à la suite de ce que je vais vous dire, il va sûrement y avoir des questions. On pourrait peut-être s'arranger pour faire expliquer les choses, si c'est nécessaire, par Frank et je pourrai peut-être aider s'il y en a qui ont de la difficulté à comprendre l'anglais mais je ne pense pas qu'on devrait se limiter, si on peut l'utiliser, je pense qu'on devrait.

Alors, la sécurité, pour nous, c'est devenu l'aspect le plus important de ce projet et aussi la discussion qu'on a ce soir, malgré qu'on ne soit pas sensé parler sécurité mais environnement, je pense que c'est cè qu'il y a dans l'esprit des gens. Nous avons vraiment cru, nous étions conscients au début que ce serait le problème le plus important et, encore une fois, dans l'état actuel de nos études, nous pensons avoir reconnu cette importance parce que la partie de l'étude que nous avons faite, la partie la plus importante repose sur la sécurité. Nous avons analysé sans détour les hypothèses les plus improbables mais les plus réelles, c'est-à-dire celles qui étaient susceptibles de mettre en danger la sécurité d'un plus grand nombre de personnes. Ces hypothèses ont été analysées et c'est celles d'ailleurs qui ont été soulevées par le comité de citoyens. Ces hypothèses ont été analysées, ces situations théoriques ont été analysées et nous avons maintenu la conviction que, telles que proposées maintenant, ces installations sont compatibles avec la sécurité publique. L'élément principal qui préoccupe les gens est la fameuse question du nuage de vapeur qui, lors d'un

bris, improbable - on est obligé de répéter toujours improbable parce que pour nous c'est improbable - risque de se dégager, de se propager et de s'allumer au-dessus d'endroits où il y a de la population. Il ne pourrait pas s'allumer s'il n'y avait pas de population, il faut qu'il y ait une source de flamme. C'est le risque principal, l'émanation de vapeur.

Ce risque, cependant, pour nous, apparaît comme minime parce que les analyses qui sont faites, encore une fois des analyses théoriques, qui ont pour but, d'abord, de déterminer le concept, c'est-à-dire comment vont être conçues et construites les facilités, les installations de sécurité qui accompagnent l'usine et son stockage. C'est pour cela que ces analyses sont faites et minimiser les dangers à un point tel qu'ils deviennent presque inexistantes. Il y a peut-être des gens qui ne sont pas d'accord avec cela mais c'est ça.

Il y a actuellement 65 usines de ce type, d'écrêtage de pointes, en Amérique du Nord, incluant plus de 100 réservoirs de stockage et presque toutes dans des milieux urbains, comme je vous ai montré tout à l'heure: à Boston, en Angleterre ou ailleurs, et à Gaz-Métro à Montréal. Gaz-Métro est une usine du même ordre mais deux fois plus de stockage que celle proposée ici. Il y a 900 années/réservoirs sans défaillance majeure au cours des 25 dernières années, ce qui fait finalement que c'est le record de sécurité de ces installations qui fait que les risques sont minimes. Dans les études ou les analyses, ce sont ces statistiques, ces données, le record de l'industrie, qui sont inscrites.

PRÉSIDENT: Pourriez-vous élaborer sur ce qu'est une année/réservoir?

J.G. FREDETTE: Une année/réservoir, ce sont tous les réservoirs qui existent

multiplié par leurs années d'existence.

Je vais parler d'abord de comment se présente la sécurité de ce que j'appelle les installations stationnaires, c'est-à-dire les installations au sol, l'usine elle-même avec son stockage. Dans ce cas, comme je viens de l'expliquer, l'analyse nous a permis de déterminer le concept de la digue de retenue en particulier, c'est-à-dire dans le pire cas, la défaillance du réservoir - ce qui n'est jamais arrivé - tout le contenu du réservoir se déverse dans cette digue où il y a encore de la place, qui peut en prendre encore même lorsqu'il n'y en a plus, qui peut accepter plus que le contenu du réservoir. C'est l'élément important au point de vue sécurité.

Il y a moyen, sur le plan concept, sur le plan design, de faire une digue d'une grandeur telle que l'évaporation du liquide en gaz est limitée selon que la surface de la digue est grande ou petite. C'est un concept flexible. Il y a moyen de développer un concept qui limite le cas théorique des nuages de vapeur, c'est-à-dire la distance théorique du nuage de vapeur. Ce qui est important, c'est d'avoir un endroit suffisamment grand et, encore une fois, nous étions confrontés avec la disponibilité de trois cents acres.

Je viens de parler d'une des hypothèses, qui est celle du bris total du réservoir. Trois hypothèses ont été regardées: un bris de conduite - il a été estimé que le fameux nuage de vapeur pourrait se rendre à 238 mètres. Un autre cas qui a été simulé, c'est l'épanchement d'étude, c'est-à-dire "design spill", des certains volumes, des quantités spécifiques qui se dégagerait d'une conduite importante brisée par un certain temps, etc., mais cet épanchement d'étude, le nuage de vapeur découlant de cela serait susceptible d'aller à 331 mètres du bord de la digue.

Quant à la défaillance totale du réservoir, avec la digue telle que conçue maintenant, nous avons une distance possible de 638 mètres du nuage de vapeur .

PRÉSIDENT: Je pense que c'est compliqué pour les gens, les mètres. Vous avez, je pense, une diapositive qui montre le site.

J.G. FREDETTE: Oui.

PRÉSIDENT: Parce que la notion n'est pas comprise, je pense.

J.G. FREDETTE: C'est le site, l'usine et la digue qu'on voit en rouge , à l'intérieur de la zone de 300 acres. L'épanchement d'étude se trouverait à peu près à 300 mètres, à peu près ici, et les 638 mètres qui seraient l'hypothèse la pire, c'est-à-dire un bris total d'un réservoir, ce qui n'est jamais arrivé, la zone, c'est-à-dire la distance maximum, 90% du temps que pourrait voyager le nuage de vapeurs, serait à peu près comme cela. ...

Il n'y a aucune institution à l'intérieur de cette zone de 300 acres. Toutes les institutions qu'il pourrait y avoir sont en deçà de 3000 pieds

... Etant donné l'improbabilité - vous allez rire - que cela se produise, et particulièrement les vents dominants dans cette région, il n'est pas probable qu'un nuage de vapeur dans nos études actuelles c'est ce que nous pensons actuellement, avec la digue proposée, dépasse cette ligne.

Il est aussi possible parce que, encore une fois, comme je vous disais, le niveau des études, nous avons retenu un concept pour la digue, que nous avons appliqué au site, mais ce concept peut être modifié. On peut ramener facilement, à l'intérieur de la zone, en modifiant quelque peu la surface de la digue, la distance que pourrait voyager le nuage théorique de vapeur . C'est ce que nous allons faire - c'est une des choses qu'on s'apprête à

faire - nous allons changer le concept pour ramener à l'intérieur de la zone.<sup>le</sup>

À ce moment-ci, j'aimerais faire une déclaration afin de tenir compte de deux faits concomitants qui se sont produits récemment, deux événements. Le premier, qui est la volonté manifestée par la Société inter-port de Québec de maintenir une partie considérable de ce terrain à des fins industrielles, c'est-à-dire de ne pas utiliser la totalité de ce terrain comme zone d'utilisation sécuritaire. Pour tenir compte de cette utilisation, nous avons demandé déjà il y a quelque temps aux gens de Ecology and Environment de refaire le concept de la digue pour faire en sorte que la totalité, c'est-à-dire que dans l'analyse de sécurité il n'y ait pas de possibilité que le nuage de vapeurs théorique dépasse un terrain équivalent à une cinquantaine d'acres. C'est possible de le faire et c'est ce que nous faisons actuellement.

La conjonction de l'autre fait qui se présente à nous, c'est la mise à notre disponibilité, hier soir, d'une évaluation par le comité technique du gouvernement des études faites à date. Nous avons retenu là-dedans un certain nombre de considérations très très valables et aussi un certain nombre de déficiences - compte tenu - que nous avons, de toute façon, l'intention de combler - du fait que nous avons entrepris de modifier la conception de la digue de façon à ne jamais dépasser un terrain de l'ordre de 50 acres, peut-être un petit peu plus, nous avons aussi entrepris ou décidé de réviser tous les sites, compte tenu de ce nouveau concept, sachant fort bien, par ailleurs, comme je l'ai dit tout à l'heure, en révisant les autres contraintes techniques que nous avons, les limites particulièrement sur le plan approche de navigation, les limites et les possibilités des autres sites.

D'ailleurs, toute installation portuaire dans le fleuve doit être approuvée par les autorités du ministère des Transports fédéral et la garde côtière. En définitive, j'ai l'impression que c'est là que la partie navigation va se déterminer.

Là aussi il y a des exigences considérables. Il y a des études très très élaborées à faire pour s'assurer, pour assurer la garde côtière et le ministère des Transports, que les facilités portuaires sont sécuritaires, praticables et conformes avec toutes les exigences.

Ce qui me fait entrer maintenant, après cette déclaration, il y a un élément de nouveauté ici, dans la partie sécurité spécifique du transport fluvial. Un accident du méthanier - effectivement, dans l'étude que nous avons présentée et que nous présentons à toutes les agences gouvernementales - a été simulé à un endroit. Nous n'avons pas choisi n'importe quel endroit, on a simulé devant La Martinière, à l'endroit où se trouve la plus grande concentration de population. La conclusion de cette analyse est que s'il y avait un accident là, on peut assumer la perte d'un des réservoirs, lequel avec épanchement de gaz naturel liquéfié sur l'eau, et effectivement la possibilité d'un nuage de vapeur qui va jusqu'à 4,3 kilomètres. C'est ce qui a été simulé, rien d'autre.

Il y a deux choses qui peuvent se produire au bateau: une collision et un échouement. Dans le cas d'une collision - cela ne rassure personne non plus - il est probable que ce qui s'en suivrait est un incendie, consumant ainsi la réserve de gaz, alors il n'y a plus de vapeur qui circule, c'est un incendie, c'est un feu comme il y en a souvent lorsqu'il y a collision de bateaux, particulièrement les bateaux qui transportent soit du pétrole

ou n'importe quelle autre forme d'énergie, qui circulent dans les voies navigables à l'année.

Dans le cas d'un échouement, là aussi on regarde la possibilité de perte d'un réservoir de 1250 mètres cubes, c'est ce qui a été assumé, et la distance théorique de voyage du nuage a été évaluée à 4,3 kilomètres. Théoriquement, cette zone de 4,3 kilomètres autour du méthanier va le suivre partout, c'est-à-dire pas seulement à La Martinière, cela va aller partout, tout le long du parcours. Tout le long du parcours, à l'intérieur de cette zone de 4,3 kilomètres, comme on l'a indiqué dans le rapport aussi, il y aura des communautés, des municipalités qui y seront situées.

J'ai l'impression que ce que cela veut dire, si on refuse ou si on ne permet plus le transport soit de gaz naturel liquéfié ou d'autres formes d'énergie, mais particulièrement de gaz naturel liquéfié parce que c'est ce qui nous concerne ici, sur le fleuve, si on n'accepte pas ce genre de risque, il n'y aura plus de possibilité de transporter ces matières sur le fleuve.

DES VOIX: Bravo! Bravo!

J.G. FREDETTE: Je m'attendais à avoir un bravo quelque part mais...

Puisqu'on parle de risque, le risque évalué qu'une personne soit blessée gravement ou mortellement est de un sur cinq millions. Encore une fois, cela a l'air "crasse" et cynique de parler de <sup>chiffre</sup> lorsqu'il s'agit de vie humaine, mais il reste qu'à tous les jours - et cela ne consolera personne - on fait face à ce genre de risque. Les véhicules motorisés, on a une chance sur 4000 d'avoir un accident d'automobile et d'en mourir. Les accidents industriels, c'est un sur 10 000. Tous les gens dans les usines ont une chance sur 10 000 d'avoir un accident fatal. Les chutes ordinaires aussi

c'est un sur 10 000. Incendie et brûlures, c'est un sur 25 000. Voyages aériens, c'est un sur 100 000 et on est en avion à tous les jours. On n'est pas obligé d'aller en avion, bien sûr. Les électrocutions, c'est un sur 160 000. Il est établi maintenant - moi, je vous le dis parce que quelqu'un me l'a dit mais il est établi maintenant et je le crois - qu'il y a des possibilités de fatalité de transporteur méthanier sur l'eau qui sont à peu près de un sur cinq millions.

Déjà, comme je le disais tout à l'heure, il y a du gaz naturel liquéfié qui se promène sur les routes, dans des camions-remorques. Cela non plus ne rassure peut-être personne mais, à mon avis, c'est une partie au moins de la démonstration que c'est une technologie qui est rendue au point où elle est acceptable parce qu'elle va sur les routes. Il y a un certain nombre d'années, quand l'automobile a commencé, les gens se préoccupaient fort de voir de l'essence en arrière; ils disaient: Cela va sauter, cela n'a pas d'allure. Mais actuellement il y a des automobiles partout et je ne sais pas qui cela inquiète beaucoup, de la gasoline dans le réservoir d'essence.

Tout cela, encore une fois, c'est difficile d'en parler. Il y a des risques impliqués mais nous considérons qu'ils sont minimes.

PRÉSIDENT: Il reste environ cinq minutes.

J.G. FREDETTE: J'ai terminé, justement, cela tombe bien à point.

Donc, quant à nous, quand on a regardé le développement de ce projet, dans le contexte du développement du gazoduc à l'est de Montréal, nous avons cru qu'un ensemble de circonstances favorisaient d'une façon significative les intérêts de cette région. Nous croyons cela toujours valable, compte tenu du niveau actuel des études, et au fond on peut juste arriver à la conclusion

que cette partie du projet en particulier, comme le reste mais cette partie en particulier est entre les mains des organismes gouvernementaux qui ont à décider finalement sur une conception, un design final, si ces facilités sont vraiment dans l'intérêt du public.

On sait fort bien que les organismes gouvernementaux, même s'ils sont - on sait fort bien qu'ils sont objectifs mais qu'ils sont souvent influencés par la population et vous avez un rôle à jouer là-dedans aussi. Il est clair, et vous le savez, que si vous vous objectez assez fortement les gouvernements sont susceptibles de laisser tomber le projet. C'est une partie, c'est une dimension de tout le processus de prise de décision.

Mais nous sommes convaincus qu'il y a moyen d'installer ici des facilités industrielles, un impact économique important et surtout à long terme. Je n'ai pas mentionné les quelques emplois, on ne fait pas de grosse affaire sur les emplois, il n'y en a pas tellement. Il y aura une vingtaine d'emplois à l'usine et des emplois pour le transport maritime. Par ailleurs, je pense qu'il y a un impact significatif à long terme. Nous pensons que le projet que nous proposons est un projet valable et nous sommes relativement assurés - non relativement, nous sommes assurés - qu'il y a moyen de faire un projet sécuritaire pour tout le monde. Je vous remercie.

PRÉSIDENT: Merci bien, M. Fredette. Tel qu'entendu, à ce moment-ci il fait chaud, on va prendre quinze minutes de pause, pas plus de quinze minutes parce que notre échancier est quand même serré.

La Direction générale de l'énergie va faire son exposé. Si vous voulez reprendre vos sièges, s'il vous plaît!

Comme je l'ai annoncé tout à l'heure, au début, pour ceux qui n'étaient

pas là, nous avons demandé, d'une part, à la Direction générale de l'énergie de venir vous informer des critères, ainsi qu'aux Services de protection de l'environnement de venir vous informer des critères sur lesquels ils se basent pour évaluer un projet comme celui de Trans-Canada Pipelines.

Nous permettrons environ une demi-heure par exposé, au maximum, en commençant par la Direction générale de l'énergie qui parlera de sécurité. M. Michel Thivierge de la Direction générale de l'énergie.

M. THIVIERGE: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord vous présenter mes deux collègues, M. Maurice Truchon et M. Marc Lavallée.

Dans le cadre de notre participation à cette audience organisée par le Bureau des audiences publiques sur les installations de Trans-Canada Pipelines à la Pointe-de-la-Martinière, la Direction générale de l'énergie estime qu'il est essentiel de rappeler, en premier lieu, les principaux objectifs de sa politique gazière, de montrer comment le projet de Trans-Canada s'inscrit dans le cadre de cette politique ainsi que faire connaître dans un deuxième temps la démarche qu'elle a effectuée au sujet de la sécurité des installations de gaz naturel liquéfié.

En juin 1978, le Québec énonçait les principaux éléments de sa politique énergétique. Le gouvernement soulignait à cette occasion qu'il portait un intérêt certain à la ressource que représente le gaz naturel et qu'il entendait favoriser une substitution du gaz naturel au pétrole.

L'intérêt que le Québec porte au gaz naturel est dû aux caractéristiques particulières de cette forme d'énergie. Ces caractéristiques ont trait à sa plus grande sécurité d'approvisionnement, aux avantages de son utilisation au niveau de l'environnement et à son impact sur le développement économique régional.

En portant un tel intérêt au gaz naturel, le Québec souhaitait la mise en place des infrastructures nécessaires. Comme on le sait, le gaz naturel peut être transporté sous la forme gazeuse par gazoduc ou sous la forme liquide, gaz naturel liquéfié, par voie maritime essentiellement.

L'industrie du gaz naturel liquéfié est récente. En effet, la première chaîne de transport intercontinental a commencé à fonctionner en 1964. Par la suite, cette industrie s'est développée lentement de sorte que son influence sur les bilans énergétiques mondiaux est demeurée assez faible. Ces dernières années, les pays industrialisés ont pris conscience de l'importance croissante du gaz naturel liquéfié dans le contexte général de l'énergie.

Le Québec a tout avantage lui aussi à s'intéresser à cette forme relativement nouvelle d'énergie. En plus des raisons de politique strictement énergétique, la mise en place des infrastructures permet d'assurer des retombées économiques, l'acquisition de la technologie liée au GNL et d'améliorer la situation industrielle vis-à-vis d'autres projets à venir.

Pour le Québec, et comme cela a déjà été souligné à maintes reprises, la localisation d'un terminal méthanier sur le territoire québécois revêt la plus grande importance. Une telle installation améliorerait la situation énergétique du Québec, grâce à la diversification des sources d'approvisionnement qu'elle pourrait permettre.

Le gaz naturel en provenance de l'Alberta, qui sera disponible jusque dans les années quatre-vingt-dix, pourrait par la suite être remplacé graduellement par du gaz naturel liquéfié en provenance des îles Arctiques, du plateau continental du Labrador et éventuellement du marché international.

L'établissement d'un terminal méthanier au Québec le placerait donc en rapport direct avec les ressources frontalières.

Le projet d'ensemble de Trans-Canada Pipelines comportant à la fois la mise en place d'un gazoduc et d'installations de liquéfaction, de stockage et de regazéification du gaz naturel, rencontre bien et de façon concrète les orientations de la politique gazière du Québec.

Il ne fait aucun doute qu'un projet comme celui de Trans-Canada Pipelines est bien accepté par la Direction générale de l'énergie. Cependant, le gouvernement ne peut pas perdre de vue qu'un projet de ce genre doit se réaliser de la façon la plus sécuritaire possible.

C'est pour cette raison qu'un groupe de travail composé de fonctionnaires travaillant au sein de la Direction générale de l'énergie était constitué afin d'étudier le phénomène du gaz naturel liquéfié et le problème de la sécurité entourant la localisation des installations servant à la manutention, au stockage et à la fabrication du GNL.

Les travaux en question avaient principalement pour objectifs: de fournir le plus d'informations possible sur le GNL tant au niveau de ses caractéristiques physiques que des contraintes de sécurité rendues nécessaires par sa manipulation, son stockage et sa fabrication; de permettre l'émergence d'un certain savoir-faire en vue de conseiller plus judicieusement le gouvernement sur les décisions qu'il devra prendre bientôt concernant les projets d'implantation d'installations de GNL; d'assurer des discussions plus élargies et approfondies avec les promoteurs afin d'atteindre une conception de projet qui réponde le mieux aux besoins de sécurité des personnes et des biens et, le quatrième objectif, de servir de base

à une éventuelle étude de sélection des sites les plus sécuritaires sur les rives du Saint-Laurent pour l'implantation d'installations de GNL.

Ces travaux ont permis de dégager un ensemble de renseignements qui décrivent le gaz naturel liquéfié comme tel ainsi que les principaux aspects de son exploitation. Le résultat de ces travaux est, pour l'essentiel, résumé dans la présente déclaration.

Ces renseignements se veulent aussi objectifs que possible afin de permettre une bonne connaissance du phénomène et, par conséquent, ne visent pas un projet en particulier.

Après avoir considéré les caractéristiques physiques et chimiques du GNL, ces travaux ont permis d'obtenir une bonne description des diverses composantes des installations. Se situant dans le contexte général d'une étude portant sur la sécurité, il allait de soi que les éléments de risque découlant des phénomènes naturels et, par conséquent, de leurs impacts sur les installations devaient être étudiés.

Considérant l'importance des problèmes liés aux comportements d'un écoulement de GNL en mer et sur terre, il était opportun d'en faire un point d'étude particulier. L'ensemble des données recueillies jusqu'alors a permis de dégager les mesures de sécurité requises pour assurer le bon fonctionnement des équipements et une exploitation sécuritaire de l'usine.

Afin de permettre un comportement harmonieux de tous les aspects de ce type de projet et de faire en sorte que les droits de chacun soient respectés, une analyse de la législation existante s'imposait.

Pour terminer, le groupe de travail a analysé le comportement des divers sites envisagés au Québec en fonction des principaux critères de sélection.

Nous allons aborder maintenant les critères de sélection d'un site en relation avec la sécurité. Certains critères tels que les inondations, les orages électriques, le sabotage, l'erreur humaine et bien d'autres éléments relatifs à la sécurité, n'interviennent pas dans le processus de sélection car ils représentent des risques équivalents pour tous les sites.

Deux niveaux d'intervention sont retenus où l'aspect sécurité est considéré; il s'agit d'interventions au niveau des installations terrestres et d'interventions au niveau du transport maritime.

Premier critère: Les tremblements de terre. Bien que les deux rives du fleuve Saint-Laurent, de Québec à Sept-Iles sur la rive nord et de Lévis à Rimouski sur la rive sud, soient contenues dans une même zone d'intensité sismique maximum pour le Québec, il est admis que la région comprise entre l'Île-aux-Coudres et le Saguenay est identifiée comme étant la région de concentration des épacentres de séismes ou de tremblements de terre.

A cet égard, au même titre qu'envers d'autres ouvrages de génie civil, il existe des exigences de construction, par exemple le Code national de bâtiment du Canada, permettant aux diverses installations de GNL de supporter ces phénomènes.

Deuxième critère: Les vents dominants. Advenant l'éventualité d'un accident majeur sur le site d'installations terrestres, la direction et l'intensité des vents prédominants auraient pour effet d'intensifier les radiations thermiques et le déplacement du nuage de vapeurs dans leur direction.

Au niveau du transport par méthanier, les vents dominants dans l'estuaire du Saint-Laurent sont du sud ouest et de l'ouest. De plus, la rive

sud du fleuve est soumise à des vents plus directs pouvant nuire à l'opération de transbordement. D'autre part, les vents sont à considérer en rapport avec la présence des glaces. Ainsi, les vents dominants de l'ouest sont responsables, en grande partie, de la présence des concentrations des glaces beaucoup plus importantes sur la rive sud que sur la rive nord du fleuve, ce qui rend les manoeuvres sécuritaires plus difficiles pour les navires.

Troisième critère: La superficie du terrain. Les installations terrestres de GNL requièrent une superficie de terrain suffisante pour loger les unités, mais aussi pour offrir une zone tampon sécuritaire entre les installations et le voisinage. Selon l'importance de la capacité des réservoirs de stockage et la surface de la digue qui les entoure, cette zone tampon devra être plus ou moins grande.

Quatrième critère: Le développement urbain. Compte tenu des risques identifiés pour le public, il va de soi que tout développement urbain de même que toutes zones habitées devraient idéalement se situer hors de la portée du nuage de vapeur combustible. Toutefois, un certain développement peut être acceptable dans la zone tampon pourvu que les habitations soient hors de portée des radiations thermiques dommageables et de l'étendue probable d'un nuage de vapeur inflammable à vau-vent.

Au même titre que dans le cas d'installations terrestres de GNL, aucun développement urbain ne devrait se trouver à la portée des effets d'un épanchement de GNL sur l'eau. Par conséquent, l'accès au site des installations de liquéfaction ou de regazéification devrait se faire par voie maritime suffisamment éloignée des régions côtières urbanisées.

Cinquième critère: La navigation. Les critères relatifs à la navigation sont tels: la densité de la circulation maritime, les marées, la visibilité, les glaces, le nombre d'intersections maritimes sur le parcours, la largeur du chenal principal et la complexité du chenal d'approche, sont autant de considérations qui pourront avantager ou désavantager un site par rapport à un autre, du point de vue sécurité. Le site de réception de GNL devra donc permettre un parcours de difficulté minimum pour les méthaniers.

Sixième critère: La direction et la vitesse du courant. Les courants, particulièrement dans les aires de manoeuvre, devraient de préférence s'écouler toujours dans le même sens malgré le jeu des marées. Cette direction du courant peut avoir une influence décisive sur les efforts que les glaces exerceront sur un navire amarré.

De plus, le courant devrait être aussi parallèle au quai que possible afin de réduire la distance d'arrêt du méthanier et lui permettre de demeurer manoeuvrable plus longtemps.

Le Code de pratique pour la prévention de la pollution, du ministère des Transports du Canada, recommande que la vitesse du courant lors des opérations d'amarrage ne dépasse pas deux noeuds, pendant les périodes de bonnes visibilités et qu'elle soit inférieure à un noeud pour les périodes de visibilité réduite.

Septième et dernier critère: La distance entre les rives et la course maritime. Sur l'eau, la distance à laquelle se fera sentir les radiations thermiques et le déplacement du nuage de vapeur inflammable est fonction du volume de l'épanchement de GNL provoqué lors d'un accident.

Par conséquent, à mesure que les rives du Saint-Laurent se rapprochent,

les risques représentés par un épanchement sur l'eau augmentent et la capacité du méthanier devient un des critères de sécurité importants pour le choix d'un site d'installations de GNL.

En terminant, nous allons vous communiquer le résultat de notre analyse du document de Trans-Canada Pipelines. A la suite de la réalisation de cette étude, les fonctionnaires de la Direction générale de l'énergie ont analysé le volume 4D, partie 5, de Trans-Canada Pipelines faisant état du projet de l'implantation des installations de GNL à La Martinière. Le volume 4D, partie 5, s'inscrit lui-même dans l'ensemble du dossier préparé par TCPL à l'appui de sa requête déposée en avril 1979 auprès de l'Office national de l'énergie pour l'obtention d'un certificat l'autorisant à prolonger son gazoduc dans l'est du Canada.

Après avoir étudié le document 4D de TCPL, la Direction générale de l'énergie a jugé nécessaire de rencontrer les représentants de la compagnie afin d'en connaître davantage sur cette partie du projet. Cette réunion fut alors organisée pour le 28 septembre 1979 à Québec.

La réunion avait principalement pour but de discuter de la planification globale du projet et plus spécifiquement de sa partie maritime, d'obtenir des informations supplémentaires sur la méthodologie suivie par TCPL pour procéder au choix du site de la Pointe-de-la-Martinière, de discuter de la pondération des critères de sélection ainsi que de l'évaluation de certains de ces critères.

En conclusion, la Direction générale de l'énergie estime que l'étude qui a conduit au choix du site de La Martinière n'était pas véritablement une étude de sélection menée en vue d'identifier le meilleur site possible.

On ne retrouve pas, dans le document de TCPL, de pondération entre les critères de sélection retenus permettant ainsi de privilégier certains critères par rapport à d'autres en leur accordant plus d'importance dans les grilles de sélection.

De même, l'évaluation des critères de sélection que l'on retrouve dans le volume 4D se rapporte uniquement aux installations terrestres et, par conséquent, l'impact de la partie maritime a été complètement laissé de côté à ce niveau. Bien que nous soyons en général d'accord avec les normes de sécurité retenues dans le volume 4D, la mise en relation de ces normes avec les caractéristiques naturelles du site de La Martinière laisse place à certaines interrogations.

En conséquence, la Direction générale de l'énergie estime que l'étude de Trans-Canada Pipelines n'est pas complète. Ceci conclut, M. le Président, ce que nous avons à dire sur le projet.

PRÉSIDENT: Merci. Sans plus tarder, nous allons passer la parole maintenant au représentant des Services de protection de l'environnement, qui va discuter de la partie environnementale. M. Yves Pagé.

Y. PAGÉ: Merci, M. le Président, de me permettre, au nom des Services de protection de l'environnement, de venir faire état de la situation en ce qui regarde le rôle des services techniques qui ont participé à l'étude du projet de gaz naturel liquéfié de la Trans-Canada Pipelines. Permettez-moi d'abord de vous présenter mes deux collègues, M. Jean-Pierre Gauthier et M. Michel Provencher qui ont participé aux différentes phases du travail et qui seront en mesure de répondre à des questions particulières qui toucheraient leur champ de compétence.

La Loi de la qualité de l'environnement spécifie que nul ne peut ériger une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque ou l'exercice d'une activité, s'il est susceptible d'en résulter une modification de l'environnement à moins d'obtenir du directeur des Services de protection de l'environnement un certificat d'autorisation.

Le directeur peut exiger du requérant tout renseignement, toute recherche ou toute étude supplémentaire dont il estime avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement et juger de son acceptabilité.

Le 27 mars dernier, la Société d'ingénierie Cartier Limitée informait les Services de protection de l'environnement de l'intention de la compagnie Trans-Canada Pipelines de réaliser un projet de gaz naturel liquéfié tel que les représentants de la compagnie vous l'ont décrit plus tôt en soirée.

Le 18 avril, nous soumettions aux consultants de la Trans-Canada Pipelines nos directives concernant l'évaluation des répercussions sur l'environnement d'un tel projet. Nous avons alors invité la compagnie à nous rencontrer après avoir examiné le contenu du document.

Cette rencontre a eu lieu le 18 mai suivant. La compagnie nous a alors fait part de considérations générales concernant l'approche des évaluations d'impact sur l'environnement, la description des évaluations d'impact sur l'environnement du GNL, sur les procédures de révision, et autres sujets.

Le 26 juin, la compagnie demande un certificat d'autorisation au directeur des Services de protection de l'environnement, conformément à l'article 22 de la Loi de la qualité de l'environnement. Le document relatif aux études environnementales ne nous parvenait cependant que le 25 juillet suivant.

Nous avons formé un comité de révision qui a tenu sa première réunion le 6 août. Son rapport a été préparé en septembre et soumis à la compagnie et au Bureau des audiences publiques sur l'environnement le 16 octobre dernier.

Ceci est un bref aperçu du déroulement de certains faits depuis mars dernier. Maintenant, si vous le permettez, M. le Président, je vous ferai part des directives émises par les Services de protection de l'environnement, du contenu de l'étude d'environnement réalisée par la compagnie, du comité de révision, sa formation et son mandat, du rapport de révision et, enfin, de l'état de la situation en ce jour du 22 octobre 1979.

Les directives. D'abord, une courte description: Les directives sont un ensemble d'indications que nous fournissons à l'initiateur pour qu'il puisse préparer une étude adéquate des répercussions de son projet sur l'environnement.

L'évaluation des répercussions environnementales d'une action donnée vise fondamentalement la connaissance la plus juste des effets d'une action projetée sur la société humaine et l'environnement dont elle dépend. L'information ainsi récoltée sert en premier lieu à renseigner de manière plus adéquate le public relativement à l'action projetée et, en particulier, les citoyens qui auront à vivre de ou avec les activités engendrées par cette action. Enfin, elle permettra aux personnes responsables ou mandatées de prendre une décision plus éclairée quant à la requête de l'initiateur de l'action proposée. Evidemment, une telle évaluation a pour conséquence directe de fournir à l'initiateur une image plus globale de l'action qu'il projette de réaliser.

Les directives ont été établies en considérant trois éléments: d'abord le principe de non-intervention en milieu hydrique; deuxièmement, les caractéristiques du milieu hydrique et, troisièmement, la détermination de l'aire d'étude qui, dans ce cas-ci, était l'élément principal.

L'approche spécifique. L'esprit et l'approche accordés à l'évaluation des répercussions environnementales relatives à l'implantation d'usines de liquéfaction et de regazéification du gaz naturel, de leur port annexe et d'une voie de transport maritime du gaz naturel doit tenir compte des particularités d'un tel projet. La recherche de l'information et leur évaluation s'orientent vers les répercussions possibles anticipées.

Le projet soumis à l'étude peut se partager en trois groupes de réalisation: les installations terrestres, c'est-à-dire la zone terminale du pipeline, la structure d'emmagasinement, l'usine de liquéfaction et de regazéification; deuxièmement, les installations portuaires, incluant le pipeline, le quai et l'aire portuaire; enfin, la voie de transport maritime, tracé, équipement de transport.

Pour chacun de ces groupes, l'initiateur doit étudier les différentes options géographiques et technologiques de réalisation possibles et raisonnables. Le territoire d'étude devra, par conséquent, être délimité. Ceci est un élément important.

L'initiateur devra porter une attention particulière à la sécurité qu'offrent les différentes options géographiques et technologiques en rapport avec les risques d'accident pouvant survenir surtout en mode opérationnel. Cet élément sera évidemment examiné au niveau des installations terrestres et plus spécifiquement au niveau des opérations en milieu aquatique:

transbordement et transport maritime, c'est-à-dire navigation dans l'aire portuaire et sur le tracé maritime. Ceci a été traité par les représentants de la Direction générale de l'énergie il y a quelques instants.

Dans son étude, l'évaluation devrait notamment considérer les éléments suivants: modification et destruction d'habitats et communautés biologiques des zones terrestres, riveraines, intertidales et aquatiques, c'est-à-dire perte de potentiel et de capacité écologique, perte de ressources; deuxièmement, modification des régions hydrodynamiques et sédimentologiques et modification ou destruction indirecte d'habitat et de communauté; troisièmement, altération ou perte d'usage des composantes terrestres et aquatiques.

Le cadre de l'évaluation des répercussions sur l'environnement. Cette partie est consacrée au contenu de l'évaluation des répercussions environnementales.

Je passerai rapidement au contenu des études d'impact, c'est-à-dire la présentation du projet; les objectifs poursuivis par le projet, les relations avec d'autres projets ou développements et phases ultérieures de développement; les options de réalisation; un résumé et une description des divers travaux et échéanciers de réalisation, dans la phase préparatoire, dans la phase de construction et dans la phase d'exploitation.

Etude préliminaire de l'évaluation, qui consiste en une description des composantes biophysiques. L'initiateur doit décrire l'environnement biophysique tel qu'il se présente avant la réalisation du projet, en mettant l'accent sur les aspects environnementaux particuliers et en incluant les caractéristiques de qualité qui revêtent une importance particulière pour le secteur.

Ceci doit inclure les différents systèmes écologiques, incluant l'eau, le sol, l'atmosphère, la bactériologie, la flore, la faune aquatique et terrestre, les habitats et communautés, les espèces uniques ou menacées.

En ce qui regarde les composantes humaines, l'occupation du territoire en fonction de la forêt, de l'agriculture, de la sylviculture, des zones industrielles, des zones récréatives, des zones urbaines ou résidentielles, l'infrastructure, les parcs et les réserves, les sites historiques et archéologiques et les particularités physiques du territoire. On doit tenir compte aussi de l'utilisation actuelle et potentielle des ressources, autant l'eau que ressources biologiques, ou activités humaines, ou utilisation du sol.

Identification des répercussions environnementales aux différentes phases de réalisation du projet et évaluation des répercussions environnementales suivant leur caractère positif, négatif ou neutre et suivant leur intensité, leur durée et leur importance.

Détermination des options préférentielles. Cette partie de l'étude en est une de première importance tant pour le public qui serait éventuellement consulté que pour le décideur. L'évaluateur devra donc accorder une attention particulière au système de pondération qu'il utilisera dans son analyse des critères techniques, économiques, sociaux et environnementaux, et devra faire part des considérations ayant amené tel ou tel système.

Enfin, une analyse prospective sur le maintien du milieu à l'état actuel pour les générations futures ou conséquences économiques, sociales et technologiques de la non-réalisation du projet.

Etude détaillée de l'évaluation. L'étape détaillée de l'étude a généralement pour but de permettre l'établissement de mesures de mitigation.

C'est-à-dire des mesures pour annihiler les effets du projet, ses effets négatifs sur l'environnement. Elle peut aussi permettre de juger de l'opportunité d'autoriser ou non la réalisation du projet. En conséquence, l'évaluation procédera à une description détaillée de son projet pour chacune des phases de réalisation. Il devra également acquérir, s'il y a lieu, les connaissances complémentaires des composantes biophysiques et humaines du milieu nécessaires à une évaluation approfondie des répercussions environnementales.

Proposition de mitigation ou de compensation des répercussions négatives engendrées par l'action projetée.

Mesure de contrôle et de suivi environnemental en cours suite à la réalisation du projet.

Enfin, les directives contenaient certains commentaires sur la forme et la présentation du rapport. J'ai dit en quelques mots ce qu'était le contenu des directives.

Le volume 4D préparé par la compagnie Trans-Canada Pipelines contient les études d'environnement que la compagnie considère être l'évaluation des répercussions sur l'environnement de son projet. Il contient huit parties qui sont les suivantes: 1. résumé; 2. une introduction qui est une présentation du projet et des sites retenus et des objectifs du projet; 3. une description du projet, choix de site, description du projet sur les sites retenus, c'est-à-dire les installations, description du projet de transport maritime; 4. le cadre du projet, description des milieux biophysiques et humains sur le site retenu et le trajet de la barge; 5. sécurité à l'usine pour deux sites retenus et sur la barge de transport, probabilité, scénario d'accident; 6. impact de l'ouvrage, installation de l'usine,

construction et exploitation, transport maritime; 7. une annexe d'explication sur le calcul des risques et, enfin, une annexe sur les références.

Le comité de révision. Les Services de protection de l'environnement ont formé un comité de révision technique constitué des spécialistes de divers ministères du gouvernement pour analyser le rapport soumis. Ainsi, des représentants des ministères des Affaires culturelles, du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, de l'Industrie et du Commerce, en plus de la Direction générale de l'énergie, ont collaboré avec les représentants des Services de protection de l'environnement au travail de révision.

Le comité avait pour but d'analyser d'un point de vue technique l'étude soumise. Il devait, par la suite, remettre un rapport de révision technique au directeur des Services de protection de l'environnement.

Pour parvenir à cette fin, le comité a accompli deux tâches principales: d'abord, de définir les critères environnementaux de révision technique du projet d'implantation d'usines, d'installations portuaires et de transport maritime du GNL; deuxièmement, de réviser l'étude des répercussions sur l'environnement du projet en question, en procédant aux quatre étapes suivantes: vérification de la conformité de l'étude aux directives émises par les Services de protection de l'environnement; évaluation de la méthodologie employée dans l'étude; appréciation des évaluations environnementales et, enfin, analyse des sites retenus et des mesures de mitigation.

Il est important de mentionner ici que le rapport du comité n'engage pas les ministères participants. En effet, chacun des membres du comité a été invité à titre de spécialiste d'un domaine particulier et non en tant que représentant d'un ministère, l'avis du comité sur un domaine quelconque ne correspondant pas nécessairement à l'avis du ministère concerné.

Outre les répercussions dues à la construction et l'opération des équipements d'usines, d'installations portuaires et de transport maritime du GNL, on remarque que les répercussions engendrées par l'entreposage ou le transport du GNL sont de beaucoup reliées aux possibilités d'accident. En cela, les questions de sécurité du public et des ressources biologiques deviennent des plus préoccupantes. Dans cet ordre d'idée, le choix du site d'implantation des usines et des installations portuaires est de la plus haute importance.

Les critères environnementaux. Les critères environnementaux définis par le comité de révision technique et utilisés lors de l'examen de l'étude des répercussions sur l'environnement du projet de la compagnie Trans-Canada Pipelines Limitée se partagent en quatre groupes que je vous présente par ordre décroissant de leur importance: d'abord, la sécurité; deuxièmement, le milieu biophysique; troisièmement, l'aspect socio-culturel; enfin, les aspects socio-économiques.

Les critères les plus importants et discriminants relèvent de la sécurité qu'offrent le site et les installations pour les populations d'accueil. Ils se réfèrent aux scénarios possibles des pires cas d'accidents tels que l'effondrement d'un réservoir de stockage ou une fuite de GNL de longue durée. Nos confrères de la Direction générale de l'énergie en ont parlé il y a quelques instants.

Le milieu biophysique. Ce groupe de critères fait référence aux répercussions survenant: lors d'un accident à l'usine, au port ou sur le transporteur maritime du GNL; ou lors de la construction des diverses installations.

On doit donc éviter d'implanter l'usine ou le port du GNL dans ou à proximité des milieux productifs, diversifiés ou uniques. Le trajet du transporteur maritime du GNL doit aussi répondre aux mêmes exigences.

En ce sens, on devra considérer les milieux tels: les zones de nidification, d'élevage et de migration des populations aviennes; les zones de reproduction et d'alimentation des poissons et mammifères; les lieux de rassemblement des ongulés, c'est-à-dire les ravages; les ressources uniques ou menacées.

L'aspect socio-culturel. Sous ce paragraphe sont rassemblés les critères relatifs à l'environnement paysager et au patrimoine immobilier, ethno-histoire, architecture et archéologie. Ces préoccupations visent donc la conservation: des sites et vestiges à valeur archéologique et ethno-historique; des ensembles et éléments d'architecture ancienne; des activités traditionnelles ayant marqué le territoire; des unités de paysage et de panorama d'aspect naturel aussi bien qu'humain.

L'aspect socio-économique. Dans le schéma de pondération des critères intervient finalement l'apport socio-économique du projet. Ces critères portent sur les effets directs et indirects sur l'économie locale actuelle et future et l'utilisation optimale du territoire.

La révision technique a porté sur la présentation du projet, la présélection des sites, la sélection des sites, les sites retenus, la sécurité, l'analyse des répercussions et les éléments d'information, de références et de démonstration.

Enfin, pour terminer, je vais vous donner une appréciation de l'étude.

Suite à la révision de l'étude du volume 4D, nous devons conclure que cette dernière n'est pas conforme, sous plusieurs aspects, aux directives émises.

Tant que les correctifs adéquats ne seront apportés à l'étude, il ne peut être jugé sciemment de la pertinence ou de la non pertinence du choix de sites retenus. Conséquemment, nous ne pouvons recommander que des décisions sur le choix des sites de Pointe-de-la-Martinière et de Pointe-Noire, près de Sept-Iles, soient prises à la lumière de l'étude qui nous est soumise.

Pour que l'étude soit conforme aux directives émises, il est nécessaire que les points suivants soient repris de manière claire, distincte et informative. Ces derniers font aussi l'objet d'explication dans les directives émises le 18 avril 1979 par les Services de protection de l'environnement.

Il s'agit d'abord, au niveau de la présentation du projet: explication de l'encadrement du projet, soit l'accroissement des installations physiques des usines et des ports méthaniers, y compris l'implantation d'un superport méthanier, le lien entre l'usine GNL et le port méthanier à La Martinière et la justification énergétique, économique et technologique.

En ce qui regarde la pré-sélection des sites potentiels, l'énumération des critères ayant conduit au choix des régions immédiates de Québec comme régions cibles, à l'établissement des limites de ces régions et à la pré-sélection de quatre sites potentiels de chacune de ces régions, incluant la pondération de ces critères.

En plus, une description des composantes biophysiques et humaines.

Concernant les sites potentiels non retenus et celui de Pointe-Noire, description des composantes biophysiques et humaines aussi détaillées que celles du site retenu de Pointe-de-la-Martinière.

Identification et évaluation des répercussions environnementales, sélection des sites. Les questions relatives à la sécurité font partie intégrante des critères de sélection de sites et, de ce fait, constituent un facteur discriminant dans le choix du site. Le concept de la zone tampon doit du même coup être explicité: définition des critères de sélection de sites; pour chacun des critères, méthode d'évaluation des répercussions environnementales et limites d'interprétation des données disponibles et de la méthode d'évaluation; pondération des critères de sélection; description de la méthode de sélection de site; sélection du ou des sites potentiels et solution de rechange.

En ce qui regarde le site retenu: Harmonisation des installations avec leur environnement biophysique et humain; sondages archéologiques.

Il importe que l'information fournie soit appuyée de démonstration ou de références de même qu'il est toujours préférable de la cartographier ou de l'imager.

Les quelques remarques dont je viens de vous faire part concernent le rapport soumis par la compagnie; il s'agit d'un jugement sur le document et non d'un jugement sur le projet lui-même.

En résumé, avec les éléments que nous avons en main actuellement, nous ne sommes pas en mesure de recommander au directeur des Services de protection de l'environnement d'émettre le certificat d'autorisation pour la réalisation des ouvrages à Pointe-de-la-Martinière.

DES VOIX: Bravo!

Y. PAGÉ: Merci, M. le Président.

PRÉSIDENT: Nous allons entamer cette troisième partie et dernière partie qui est la période de questions. Etant donné qu'il y a plusieurs personnes dans la salle, j'en suis certain, qui veulent poser des questions soit aux représentants des ministères ou à la compagnie, nous allons procéder de la façon suivante: Premièrement, deux micros sont dans la salle, un à gauche et un à droite. Les personnes voulant intervenir se nomment parce que c'est enregistré et il y a lieu d'avoir le nom des personnes qui interviennent. Vous nous adressez des questions et on essaie de transmettre vos questions à la personne qui est responsable, soit d'un côté ou de l'autre.

Etant donné qu'il va y avoir possiblement plusieurs questions, on aimerait, au tout début du moins, s'en tenir à une question ou une intervention par personne. A la fin, c'est-à-dire que si on a épuisé, par personne, un certain nombre de questions, une nouvelle intervention pourra avoir lieu par la suite. Autrement dit, ce serait peut-être malvenu qu'une personne prenne 25, 30 minutes, cela empêcherait les autres de passer. Il s'agit peut-être de réserver d'autres interventions pour revenir à tour de rôle.

J. GAUTHIER: Etant donné que j'ai plusieurs questions, je vais me limiter, selon les conseils du président, à une question. Je me présente: Jean Gauthier de la Société linéenne de Québec. C'est une société pour la protection de l'environnement. J'aimerais adresser ma question à M. le Président: Combien de temps ou quelle chance avons-nous d'apprécier le document étant donné que 240 semaines à une équipe de plusieurs spécialistes ont pu l'évaluer alors que nous avons seulement une semaine?

PRÉSIDENT: Je m'excuse, au tout début vous n'étiez peut-être pas là. On a mentionné que les documents concernant l'ensemble de la requête ont été déposés pour consultation pendant un mois. Par la suite, normalement - effectivement, c'est une période qu'on a adoptée, on peut avoir des reproches sur cela mais on pensait qu'un mois c'était suffisant pour permettre aux gens de venir voir.

J. GAUTHIER: C'est durant le jour, M. le Président.

PRÉSIDENT: Si vous voulez me laisser terminer. Non, c'était le soir. On permet aussi, effectivement, entre la séance d'information de ce soir et les commentaires que vous apporterez ou recommandations la semaine prochaine, une autre semaine. De toute manière, je prends votre remarque en considération.

Maintenant, en ce qui concerne les questions, étant donné qu'on n'a pas commencé dans le vide du sujet, au début de la soirée, on a mentionné aussi que les questions doivent porter soit sur le projet lui-même ou sur les interventions des différents ministères. On va essayer de garder nos recommandations, nos avis, nos opinions pour, effectivement, qu'on en tienne compte dans les décisions finales, on va essayer de les garder pour lundi, le 29 octobre, parce qu'on ne peut pas faire les deux choses dans la même soirée.

On ne veut pas se voir reprocher, d'une part, de ne pas avoir permis l'information globale de l'ensemble de ce projet au détriment d'opinions qui arriveraient ce soir. On s'entend bien sur cela. Allez-y!

J. GAUTHIER: Je vous remercie beaucoup. Je vais aller dans le vif du sujet. M. le représentant de Trans-Canada, vous avez parlé de réservoirs

avec 900 années/réservoirs ou réservoirs/années et vous avez parlé aussi des vingt dernières années. Si on fait le calcul, 900 réservoirs divisé par 20 années, vous allez servir environ 1957. Pourquoi n'avez-vous pas pris 1940? D'une part, parce qu'il y a eu un accident en 1941 ou 1944, je pense, qui impliquait 1400 familles et 300 morts à Cleveland, aux Etats-Unis.

J'aimerais vous demander combien cela fait de réservoirs? Si on fait le calcul, 900 par 20, cela fait environ 45 réservoirs. Pensez-vous avoir assez d'expérience ou de statistiques pour garantir la sécurité des gens?

A. LIZOTTE: Mon nom est André Lizotte de Trans-Canada Pipelines. Evidemment, certains d'entre vous me connaissent, je suis déjà venu ici, à Lauzon, rencontrer un certain nombre d'entre vous à la fin d'août dernier.

Concernant l'accident qui s'est effectivement produit en 1944, comme vous disiez si bien, à Cleveland, il faut au départ spécifier - c'est bien important de préciser - qu'à cette époque la technologie du gaz naturel liquéfié en était à ses premières armes et elle s'est, depuis, de beaucoup améliorée.

Il faut dire justement, par exemple, les deux principaux facteurs, à cette époque, concernant le réservoir - c'est effectivement un réservoir de gaz naturel liquéfié qui s'est écroulé à cette époque - il y avait à ce moment-là l'alliage du réservoir où il y avait un pourcentage de nickel et d'acier, et le pourcentage de nickel était de 3,5%. Aujourd'hui, justement, le pourcentage est de 9% ou 9,5% et on en fabrique aussi en aluminium.

D'autre part, il y avait à cette époque aucune digue autour du réservoir, en ce sens que lorsqu'un réservoir s'écroulait, à cette époque, le gaz naturel à l'état liquide s'est mis à se promener partout, même il s'est

répandu dans les rues; il s'est même répandu effectivement dans les égouts de la ville de Cleveland à cette époque. Mais depuis cette époque, aujourd'hui, on a des digues de rétention autour des réservoirs, de telle sorte que s'il y avait un réservoir qui s'écroulait de façon spontanée, totale et instantanée, à ce moment-là justement, tout le liquide serait détenu à l'intérieur des limites de la digue située immédiatement autour du réservoir. A ce moment-là, cela va de soi que les conséquences seraient différentes.

Je dois vous dire, en passant, que je suis content que vous ayez souligné cet accident puisque, effectivement, c'est le seul où il y a eu des membres du public qui aient été affectés. Il y a eu à cette époque 144 morts dans le public, comme vous disiez tout à l'heure.

J. GAUTHIER: Vous avez expliqué le cas en question mais vous n'avez pas répondu à ma question, à savoir: Comment pouvez-vous dire, avec 45 réservoirs en 20 années, que vous avez une expérience statistique bien établie? Est-ce que la technique est au point?

A. LIZOTTE: Effectivement, c'est la deuxième partie de votre question; je l'ai divisée en deux si vous n'avez pas d'objection. La deuxième partie, c'est que, bien sûr, au cours des 25 dernières années, par exemple, la première année il y avait peut-être seulement un réservoir; la deuxième, disons deux, trois, graduellement. Il est bien évident que seulement en Amérique du Nord, présentement, il y a environ une centaine de réservoirs de gaz naturel liquéfié. Maintenant, à chaque année qui se passe, c'est 100 années/réservoirs. Mais au cours des premières années, bien sûr s'il y en avait trois, c'était trois années/réservoirs. Au fur et à mesure que les années vont se passer maintenant, avec le nombre de réservoirs qu'il y a

présentement, en opération, à ce moment-là la statistique va augmenter de beaucoup, toujours en autant qu'il n'y a pas d'accident.

J. GAUTHIER: Autrement dit, au fur et à mesure des années, vous faites l'expérience avec le monde autour de vous.

A. LIZOTTE: Bien, écoutez, mon cher monsieur, je ne veux pas le présenter de cette façon parce que, je pense, c'est comme dans tous les domaines. A chaque année, justement, il y a des accidents d'avion, par exemple, il y a toutes sortes de choses qui se produisent.

Ce qui est intéressant dans le domaine du gaz naturel liquéfié, c'est que je vous dis justement qu'au cours des 25 dernières années, il n'y a eu aucun accident justement avec des conséquences fâcheuses pour les membres du public, dans le domaine du gaz naturel liquéfié.

J. GAUTHIER: Je vous remercie beaucoup.

A. LIZOTTE: Cela me fait plaisir. Merci, monsieur.

J.G. FREDETTE: Je voudrais ajouter à cela que dans l'accident déplorable de Cleveland, il n'y avait pas de zone, de digue de rétention et malgré cela, il n'y a personne dont la santé a été endommagée en-dehors d'une zone d'environ 1000 pieds autour du réservoir. Tout cela s'est produit dans une zone de 1000 pieds, indépendamment du fait qu'il n'y avait pas de digue pour justement contenir le contenu du réservoir.

UNE VOIX: Quelle était la capacité du réservoir?

J.G. FREDETTE: 50 000 barils, monsieur.

PRÉSIDENT: On va passer à gauche, monsieur?

J. GÉLINAS: Mon nom est Jean Gélinas. Ma question s'adresse à ces messieurs de TCPL. Bien entendu on parle fréquemment ou on tente de cerner le

débat autour des réservoirs. Par ailleurs, lorsqu'on lit des rapports de la firme d'ingénierie Cartier, on s'aperçoit d'une façon évidente que les risques majeurs - je ne voudrais pas sousestimer les risques de réservoirs non plus - sont surtout ou pourraient être surtout occasionnés par le transport maritime.

Ma question est celle-ci, c'est une question affirmative ou interrogative: Vous nous avez parlé tantôt du Boston Gas, un dépôt à Boston, qui était entouré d'une marina, près des sites résidentiels. Semble-t-il que c'est une chose très sûre. Mais pourriez-vous, devant l'auditoire, certifier l'affirmation que je vais poser, à savoir que lorsqu'un méthanier rentre à Boston, on gèle intégralement le port?

A. LIZOTTE: Est-ce que je pourrais ajouter...

J. GÉLINAS: Non, ce que je voudrais que vous me disiez c'est si je me trompe ou si mes sources d'information sont<sup>in</sup>exactes?

A. LIZOTTE: Au fond, je vais répliquer...

J. GÉLINAS: Est-ce que vous pourriez répondre, s'il vous plaît?

A. LIZOTTE: Oui, justement, et mes collègues en ajouteront, d'accord?

J'étais à Boston lundi dernier, j'ai même visité le terminal méthanier que vous avez vu tout à l'heure sur la diapositive. Effectivement, lorsque les superméthaniers - parce que je dois vous dire qu'il y a des ordres de grandeur dans les méthaniers. Par exemple, le méthanier que nous avons en service ici a 31500 barils. Les méthaniers qui livrent le gaz naturel à Boston sont de l'ordre de 780 000 barils. Il est vrai justement que lorsque le méthanier entre dans le port de Boston, il y a des procédures de la garde côtière américaine qui limite grandement le trafic maritime à ce moment-là.

J. GÉLINAS: Est-ce que l'on gèle, oui ou non?

A. LIZOTTE: Je vais m'informer à mes collègues ici.

J.G. FREDETTE: Il n'y a pas un arrêt complet de la circulation maritime mais il y a une zone qui est maintenue, des distances qui sont maintenues entre le méthanier et tout autre bateau qui circule dans la région. Il y a un contrôle, effectivement, de la navigation dans le port de Boston et il y a des zones de sécurité qui sont maintenues entre les autres navires et le méthanier.

J. GÉLINAS: A ce moment-ci, je voudrais remettre le fleuve Saint-Laurent dans son contexte géographique. Boston donne sur l'Atlantique, il n'est pas limité par un chenal. Nous ici, et il y a des personnes présentes dans l'auditoire qui peuvent me contredire si jamais je fais erreur, le chenal a dans sa largeur maximale 1200 à 1300 pieds, à vue d'oeil, grosso modo.

Comme complément de question, je voudrais savoir si, vu qu'on a 1300 pieds de chenal, il va y avoir des mesures de protection prises lors des 36 voyages supposément effectués par le méthanier par année? Autrement dit, est-ce que vous allez préconiser un arrêt, parce que la zone de contrôle est sur 1300 pieds, du trafic fluvial entre Pointe-de-la-Martinière, d'une part, et Sept-Iles durant le transbordement des bateaux? Durant le transport du gaz, pardon!

J.G. FREDETTE: Il y a des discussions actuellement en cours avec le ministère des Transports, la garde côtière, dans le but de développer un programme de contrôle de la navigation pour tenir compte de la présente de méthaniers. Encore une fois, il faut dire qu'il ne s'agit pas de bateaux de 150 000 tonnes; il ne s'agit pas de bateaux qui transportent 125 000 mètres cubes

mais d'un bateau petit, beaucoup plus petit.

J. GÉLINAS: J'aimerais bien qu'on se comprenne...

J.G. FREDETTE: Ecoutez, il est clair...

J. GÉLINAS: ... on a dit tout à l'heure qu'à Boston on avait des bateaux de l'ordre de 780 000 tonnes, je suis d'accord. Par ailleurs, on lit dans le rapport Cartier que si jamais on échoit... 780 000 barils. Nous, ici, on a un méthanier, le Massachusetts, qui doit avoir 31 500 barils. La firme d'ingénierie Cartier, comme vous l'avez explicitement mentionné tout à l'heure, stipule qu'en cas d'avarie, notre méthanier est très petit comparé aux autres, de l'ordre de 20 fois moins, grosso modo. La firme d'ingénierie Cartier stipule que ce petit méthanier, tout petit, sur le fleuve Saint-Laurent, pourrait avoir des répercussions, en cas d'avarie, de 4,3 kilomètres. C'est un petit méthanier. J'imagine dès lors l'ampleur que pourrait avoir une catastrophe avec un méthanier de 780 000 barils. On est pris avec seulement un petit méthanier de 31 500 barils mais on est aussi pris avec des risques d'un rayon de 4,3 kilomètres. Il ne faudrait pas sousestimer cet impact. Je vous remercie.

J.G. FREDETTE: Merci.

G. COTÉ: Après avoir vécu les heures de noirceur qu'on a vécues...

PRÉSIDENT: Monsieur, voulez-vous vous nommer, s'il vous plaît?

G. COTÉ: Gustave Côté, président du Comité pour la défense de La Martinière.

PRÉSIDENT: Merci.

G. COTÉ: Après avoir vécu des heures de noirceur qu'on a vécues tantôt à l'Hôtel de ville, tantôt à l'école Sainte-Bernadette - à propos, celui qui nous a situé l'école Sainte-Bernadette ne connaissait pas sa ville du tout,

elle n'est pas là où vous l'avez située - cela fait du bien de voir un petit peu de soleil enfin, de voir des orateurs applaudis par la foule. Ce n'est pas normal à Lauzon; les orateurs qui sont venus à date n'ont pas été applaudis par la foule. J'ai oublié de demander le nom de la gentille dame qui m'a remis le rapport que voici.

Les nouvelles de Radio-Canada, samedi midi, le 20 octobre, au sujet du transport du gaz par méthanier de l'Alaska aux Etats-Unis. "La garde côtière canadienne a dit que transporter le gaz par pétrolier serait un danger permanent de catastrophe écologique." C'est la garde côtière qui parle et on parle sur l'océan Pacifique, on ne parle pas d'entrer dans 600 pieds de chenal.

Il a été clairement démontré ce soir par la Trans-Canada Pipelines que le choix du site de La Martinière c'était parce qu'il y a <sup>un quai</sup> proche. On a tenté de nous dire que c'était pour créer une réserve, pour compenser aux heures de pointe. On n'y croit pas beaucoup parce que l'autre concurrent, qui est Quebec and Maritime, n'a pas d'usine de GNL et il doit exister des heures de pointe pour eux aussi. Ils n'ont pas mentionné d'usine de GNL. Il y a seulement Trans-Canada Pipelines qui a une usine de GNL.

Alors, pourquoi cette usine de GNL? Tout simplement pour envoyer du gaz vers Sept-Iles, pas pour servir la région de Québec. Cela a été admis par votre vice-président, M. Archambault, à la radio l'autre jour, lorsqu'il disait: On peut obtenir le contrat pour le gazoduc sans avoir la permission de construire une usine de liquéfaction. L'interlocuteur lui a demandé à ce moment-là: Que feriez-vous dans un cas comme cela? Il a répondu: On continuerait par pipeline. Il n'a pas dit: On ne pourra pas installer le gaz à Québec parce qu'on n'aura pas de réserve. Il a dit: On continuerait

par pipeline. Donc, l'usine de GNL ce n'est pas pour Québec, c'est pour continuer à servir Sept-Iles.

PRÉSIDENT: M. Côté, on va s'arrêter là pour le moment et on va poser la question parce que là vous posez la question et vous répondez en même temps. On va leur demander, effectivement, comme vous le suggérez, advenant qu'il n'y ait pas d'autorisation pour l'usine de liquéfaction...

G. COTÉ: Bien...

PRÉSIDENT: On va poser la question, on est ici pour poser des questions.

G. COTE: ... on va centrer deux questions dans la même.

PRÉSIDENT: Oui, alors allez-y!

G. COTÉ: Advenant qu'il n'y a pas d'usine de liquéfaction et advenant que le site de La Martinière n'existe pas, que feriez-vous et où iriez-vous le faire? C'est ma question.

J.G. FREDETTE: Vous avez parlé d'une dépêche à Radio-Canada qui parlait des risques de transport de l'Alaska. Je pense que ce à quoi vous référez c'est du pétrole et non pas du gaz.

G. COTÉ: C'est du gaz naturel, monsieur. Il est bien dit ici du gaz naturel.

J.G. FREDETTE: Cela m'étonnerait qu'il y ait des préoccupations sur la côte du Pacifique pour le transport du gaz naturel liquéfié.

G. COTÉ: Très bien, dans ce cas j'ai été mal renseigné, oubliez ma question.

J.G. FREDETTE: J'ai l'impression que ce sont des pétroliers et c'est un problème qui date de longtemps, les discussions entre le gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis sur l'opportunité de transporter du pétrole le long de la côte du Pacifique.

Première chose: Souvent, de toute façon, soit à Radio-Canada ou dans les media, ce n'est pas très clair.

G. COTÉ: Alors ma deuxième question, c'est-à-dire la première...

J.G. FREDETTE: Je vais prendre dans l'ordre ce que vous avez mentionné. Vous avez parlé que Q&M ne proposait rien à Québec pour écrêter les pointes et assurer la sécurité de la ligne. C'est parce que Q&M propose d'aller jusqu'à Halifax. Et ce qu'il propose pour assurer l'approvisionnement, le système de stockage qu'il propose, c'est du stockage souterrain au Nouveau-Brunswick dans des formations géologiques qui permettent de le faire. Cela n'existe pas dans la région ici, des formations géologiques qui permettent de faire du stockage souterrain. Eux, d'abord, vont jusqu'à Halifax et, ensuite, vont faire du stockage aussi parce que c'est important, presque en bout de ligne. Cela va servir pour écrêter les pointes.

Ce que propose Trans-Canada, par ailleurs, c'est d'aller - Trans-Canada a une requête en plusieurs étapes - jusqu'à Québec seulement, par pipeline jusqu'à Québec seulement. Ensuite, pour desservir, pour offrir du gaz aux Maritimes, il propose de prédévelopper le marché avec du propane. En général, de rendre du propane disponible dans les Maritimes jusqu'au moment où il y a suffisamment de marché pour construire un pipeline, ce qui sera peut-être dans une dizaine d'années.

Mais sa requête, actuellement, demande l'autorisation de construire jusqu'à Québec. Si on construit jusqu'à Québec, on a quand même besoin de quelque chose en bout de ligne. Comme j'ai dit tout à l'heure, si on ne fait rien, on expose la sécurité d'approvisionnement et on ne règle pas le problème des pointes, s'il y en a un; et, deuxièmement, on peut trouver un autre système qui est de mettre un réservoir de propane quelque part...

G. COTÉ: Me permettez-vous d'intercaler une autre question?

J.G. FREDETTE: Je veux juste finir , juste une seconde.

G. COTÉ: Allez donc!

J.G. FREDETTE: La troisième façon, c'est l'usine de liquéfaction qu'on pourrait mettre n'importe où dans la nature, dans un endroit beaucoup plus isolé peut-être mais, à partir du moment où on a décidé d'ajouter la dimension transport maritime, il fallait le mettre sur le bord de l'eau. Alors, on a cherché un site sur le bord de l'eau.

G. COTÉ: Vous avouez tout simplement que c'est pour le transport maritime, l'usine de liquéfaction.

J.G. FREDETTE: Cela sert les trois fonctions. Si vous mettez en doute les trois objectifs de cette usine, je ne suis pas d'accord avec vous.

G. COTÉ: Vous venez de dire: On a besoin d'une usine de stockage.

J.G. FREDETTE: Oui.

G. COTÉ: Et vous avez mentionné deux secondes avant que l'usine de stockage de Quebec and Maritime serait au Nouveau-Brunswick.

J.G. FREDETTE: Vrai.

G. COTÉ: Alors, il n'y aurait pas besoin d'une usine de stockage pour Québec.

J.G. FREDETTE: C'est parce que si c'est Trans-Canada qui a raison dans tout cela, si c'est Trans-Canada qui est autorisé, par l'Office national de l'énergie, à construire un pipeline jusqu'à Québec seulement, c'est une des hypothèses, à ce moment-là il faut avoir quelque chose au bout parce qu'on ne va pas plus loin.

G. COTÉ: J'ai l'impression que vous seriez mieux de changer vos plans, messieurs, parce que vous allez perdre le contrat.

Il y a un autre point qui a été mentionné ce soir. Durant nos discussions, il est intervenu un autre problème qui causait un autre émoi dans

Lauzon ici, c'est la fameuse compagnie Inter-port, une "gang" d'illuminés qui sont venus nous poser des réserves...

PRÉSIDENT: M. Côté, au tout début, on a mentionné - peut-être que vous n'étiez pas arrivé - qu'il fallait surtout s'en tenir au projet. En ce qui concerne le projet d'autres personnes, si on en parle...

G. COTE: Il n'y a rien dans le rapport.

PRÉSIDENT: Deuxièmement, j'aimerais s'il vous plaît, et là j'adresse une demande à toute la salle, d'éviter ou, du moins, garder un minimum de politesse envers tout le monde, c'est-à-dire envers vous-même autour et envers ceux qui sont ici, s'il vous plaît.

PRÉSIDENT: On va s'occuper de cela.

PRÉSIDENT: D'accord. Alors, allez-y, M. Côté.

G. COTÉ: De toute façon, suite aux commentaires d'Inter-port, apparemment Trans-Canada Pipelines serait limitée dans 50 ou 52 acres de terrain, c'est-à-dire que des 312 acres, vous seriez limité dans à peu près un sixième de cela, ce qui fait 52 acres.

Vous avez dit au départ que cela vous prenait 3000 pieds du premier édifice public.

J.G. FREDETTE: On est déjà à 3000 pieds.

G. COTÉ: La zone tampon, l'usine devrait être, la bombone devrait être à 3000 pieds du premier édifice public. Si mes calculs sont bons, dans 50 acres, supposons que c'est carré ce machin, si vous mettez l'usine en plein centre de cela, vous êtes à 725 pieds des clôtures; cela veut dire que de l'autre côté de la clôture il pourrait y avoir un édifice public éventuellement ou une maison privée. Ou peut-être ne tenez-vous pas compte de la

maison privée. Alors, pouvez-vous nous expliquer de quelle façon vous pourriez procéder dans ce cas?

J.G. FREDETTE: La distance de 3000 pieds est une distance, indépendamment des études données, absolue entre le bord de la digue en question et le premier immeuble public dans n'importe quelle direction. Actuellement, il n'y a pas d'immeuble public à l'intérieur d'une zone, d'un rayon de 3000 pieds.

G. COTÉ: Que feriez-vous d'une résidence privée qui serait...

J.G. FREDETTE: Il n'y en aurait pas non plus. C'est une norme qui est exigée par les codes en vigueur qui disent qu'il ne faut pas être en-dedans de 3000 pieds d'une église, d'une école, de l'hôpital, etc. C'est une norme en soi.

G. COTÉ: Cela veut dire que si vous êtes situé sur la pointe est de La Martinière, les gens de La Martinière en bas, cela n'a pas d'importance, vous auriez droit...

J.G. FREDETTE: Non, non, non. C'est une norme en surplus de toutes les autres. La possibilité qu'il y ait une diffusion de gaz dans l'air qui voyage une certaine distance, de la façon dont les installations sont conçues et de la façon dont on peut les modifier aussi pour encore améliorer cela, jamais le gaz dans l'air, c'est-à-dire le nuage de gaz ne pourra atteindre, sortir des limites de la propriété. Cela c'est...

G. COTÉ: A 725 pieds, ça ne marche pas, votre affaire.

J.G. FREDETTE: Comment, 725 pieds?

G. COTÉ: Prenez une usine, une bombonne de gaz dans 52 acres, mettez-la en plein centre, vous êtes à 750 pieds des clôtures, de vos clôtures.

Vous avez dit tout à l'heure que ça prenait 3000 pieds pour la sécurité du public.

J.G. FREDETTE: C'est une autre chose, cela.

G. COTÉ: Une autre question et, après cela, je cède la place à d'autres. On pourrait continuer longtemps.

PRÉSIDENT: Ecoutez, je pense que ce n'est pas clair. La question a l'air claire mais la réponse n'a pas l'air claire. On va permettre de répondre. Si je comprends bien, en ce qui me concerne, en supposant qu'on accueille favorablement le site proposé, à combien de pieds va se situer la première résidence, une résidence où il y a du monde dedans?

G. COTÉ: Cela va, correct.

A. LIZOTTE: Est-ce que je peux tenter de répondre à la question de M. Côté?

G. COTÉ: Oui.

A. LIZOTTE: D'abord, comme Jean-Guy l'a mentionné, la norme d'une distance minimum de 3000 pieds de tout édifice public est en surplus de toutes les autres normes. Deuxième point, comme M. Fredette l'a mentionné au cours de son exposé tout à l'heure, à compter du moment où, justement, on a su que la Société inter-port était disposée à nous offrir une cinquantaine d'acres sur le site de 312 acres, nous avons à ce moment-là demandé à notre expert conseil de reprendre le dessin de notre digue, le "design", de telle sorte que le nuage, la vapeur, le nuage de méthane dans le cas du pire accident possible, dans l'éventualité où il surviendrait, ne sorte pas des limites de ces 50 acres environ.

Je dois justement apporter une précision ici. Depuis environ une couple d'heures, on parle de ce fameux nuage justement. Je dois mentionner que cela

vaut justement le nuage à 4,3 kilomètres de même que le nuage qui serait à la limite de la propriété. La grosseur de ce nuage, qui serait à la limite de la propriété, dans une concentration de 5% à 15% serait gros comme cela.

G. COTÉ: Vous n'achèteriez pas un terrain à La Martinière avec cela au-dessus de votre tête, j'en suis absolument assuré.

Une autre question: Avez-vous considéré que le même facteur qui pourrait faire écrouler le réservoir, la foudre: un accident d'avion x, y, z, ne pourrait pas, en même temps, faire écrouler la digue? Avez-vous considéré cela? Puisqu'il y a un facteur assez puissant pour écrouler ce réservoir fait d'un acier extrêmement résistant, la digue en bas, qu'est-ce qui va la protéger contre l'écroulement de ce machin?

A. LIZOTTE: Par exemple, écoutez, dans le cas de la foudre que vous avez mentionnée, à ce moment-là je dois vous dire que le réservoir comme tel est équipé de tout un dispositif de sécurité pour absorber ces chocs, d'une part.

D'autre part, en ce qui a trait justement, par exemple, à un accident d'avion, entre nous autres, s'il y avait écrasement d'un avion sur le réservoir, c'est bien évident que ce serait une catastrophe, au même titre que s'il y avait un avion qui s'écraserait sur le Colisée de Québec en pleine partie de hockey. Bon, il y a une façon tout de même...

G. COTÉ: C'est moins une catastrophe si c'était un peu plus loin des centres. Merci.

PRÉSIDENT: Merci. M. Gauthier...

J.G. FREDETTE: Juste une petite précision là-dessus, si je peux. Si cela arrivait, qu'un avion tombe et détruise en même temps le réservoir, la digue, disons un 747 ou un Concorde, si vous voulez, cela va plus vite, à ce

moment-là, évidemment il y a une catastrophe mais il y aurait un feu et n'est plus question de dispersion de nuage de vapeur de méthane à ce moment-là, c'est un incendie qui pourrait durer assez longtemps, mais c'est un incendie qui, à l'intérieur de cette zone...

G. COTE: Ce serait un incendie si le gaz prenait feu mais s'il prenait feu, cela deviendrait une catastrophe. Où serait l'incendie, à trois ou quatre milles de là peut-être.

J.G. FREDETTE: Elle serait localisée à cet endroit-là et...

G. COTE: Si le feu prend à ce moment-là. Mais si le feu ne prend pas à ce moment-là, le gaz se répand comme il va faire sur les bateaux.

J.G. FREDETTE: Normalement...

G. COTÉ: Vous admettez que c'est à trois milles de distance du bateau que cela devient dangereux.

J.G. FREDETTE: Il est probable que ce serait un incendie.

G. COTÉ: Merci.

J.G. FREDETTE: La même chose que si un avion tombe sur un réservoir de pétrole ou de gazoline, ou sur la Place Ville-Marie.

M. YERGEAU (commissaire): M. Fredette, vous et M. Lizotte parlez d'une norme de 3000 pieds; est-ce que vous pourriez, dans un premier temps, me donner la référence exacte de la norme, s'il vous plaît?

J.G. FREDETTE: On va faire appel à nos spécialistes dans le domaine des normes.

M. : Ce serait NFPA 59-A.

M. YERGEAU: Est-ce que vous pourriez donner le numéro d'article?

M. : Je ne l'ai pas.

M. YERGEAU: Quand vous l'aurez.

Dans un deuxième temps, vous avez dit que compte tenu de la volonté de la Société inter-port de maintenir une partie du site pour fins industrielles autre que GNL et compte tenu aussi du rapport qui a été dressé, le rapport de révision technique dont nous a fait part tantôt M. Pagé, vous étiez prêt à réviser le concept général de l'usine de façon à en limiter la surface à 50 acres. Doit-on prendre pour acquis que dorénavant l'usine aura 50 acres?

J.G. FREDETTE: L'usine occupera toujours de l'ordre de 27 acres, qui est le minimum requis pour placer toutes ses composantes, respectant les normes de sécurité, c'est-à-dire les distances entre les différentes composantes.

M. YERGEAU: Donc, pour respecter les normes fixées par le 59-A et par la norme Z-276, cela prend une surface d'environ 27 acres pour l'usine elle-même.

J.G. FREDETTE: Oui.

M. YERGEAU: Les 23 acres supplémentaires qui nous amèneraient à 50 acres, est-ce que cela constitue la zone tampon?

J.G. FREDETTE: Exactement.

M. YERGEAU: A ce moment-là, est-ce que vous pouvez me définir quels sont les critères qui vous permettent d'établir la surface d'une zone tampon?

J.G. FREDETTE: En fait, ce serait intéressant si M. Silvestro pouvait vous donner la réponse mais je vais essayer de vous la donner; si cela ne vous satisfait pas, nous irons à lui.

M. YERGEAU: Si quelqu'un de plus complétement que vous, sans vouloir vous blesser d'aucune façon...

J.G. FREDETTE: Non, non, c'est...

M. YERGEAU: ... mais si quelqu'un de plus compétent que vous, c'est vous

qui l'avez admis tantôt, donc je ne vous insulte pas. Si quelqu'un de plus compétent que vous peut répondre, même en anglais, moi ce que je veux c'est une réponse rigoureuse, sur ces questions.

Il faudrait essayer de s'abstenir d'applaudir; nous ne sommes pas au théâtre et je ne suis pas là pour faire un spectacle mais pour essayer d'avoir des réponses aussi précises que possible sur une question qui me préoccupe depuis que j'ai commencé à lire ce dossier.

Il y a certainement des critères qui ont été fixés à travers les années pour délimiter l'étendue de la surface d'une zone tampon. Et j'aimerais qu'on sache aujourd'hui, au moins, quels sont ces critères. Si l'exposé doit être fait en anglais, quelqu'un sans doute de TCPL ensuite s'arrangera pour traduire.

J.G. FREDETTE: Au fond, il s'agit de l'utilisation des mêmes critères à l'intérieur de 59-A.

UNE VOIX: On entend mal.

PRÉSIDENT: Voulez-vous parler plus fort?

J.G. FREDETTE: C'est l'utilisation des mêmes critères que l'on retrouve dans les mêmes codes où la configuration de la digue est telle, c'est-à-dire la surface de la digue ouverte à l'air, dans laquelle on retrouverait le liquide, est tellement réduite que l'évaporation est limitée, cette surface est réduite. C'est en utilisant exactement les mêmes normes mais en faisant un autre type de système de rétention, de retenue.

M. YERGEAU: Mais j'aimerais, s'il était possible, que quelqu'un, même si cela prend quelques minutes de réflexion, on peut passer une autre question en attendant, j'aimerais qu'on me donne, dans un premier temps, la référence

exacte pour la norme des 3000 pieds; d'autre part, la référence exacte dans le 59-A ou dans le Z-276 pour la détermination de la surface de la zone tampon. Je crois que tantôt je vous ai posé une autre question relativement à est-ce qu'on doit prendre pour acquis que, dorénavant, le site de l'usine, y compris la zone tampon, n'excédera pas 50 acres? Est-ce que dorénavant on doit prendre cela pour acquis, soit de l'ordre de 50 acres?

J.G. FREDETTE: Oui.

M. YERGEAU: Donc, on oublie les 125 hectares que vous aviez mentionnés précédemment dans votre requête?

J.G. FREDETTE: C'est exactement ce qu'on a dit tout à l'heure.

M. YERGEAU: Bon, j'étais...

J.G. FREDETTE: Pour nous, comme conclusion, amène à une réévaluation des sites.

M. YERGEAU: Bon, d'accord. Donc, on oublie maintenant la zone tampon qui portait le site à 125 hectares de surface.

J.G. FREDETTE: Oui, oui.

M. YERGEAU: Parfait. Donc, je vais laisser poser d'autres questions mais j'aimerais que d'ici la fin de la soirée vous m'apportiez des réponses à mes deux autres questions.

J.G. FREDETTE: D'accord, on va tenter de faire cela.

M. YERGEAU: Merci.

PRÉSIDENT: M. Gauthier, je pense que vous êtes intervenu déjà une fois; si vous le permettez, on va laisser ceux qui ne sont pas encore intervenus et un peu plus tard on reviendra.

J. GAUTHIER: Oui, M. le Président, mais j'ai attendu depuis quelque temps...

PRÉSIDENT: Oui, mais c'est parce que les règles de procédure avaient été établies tout à l'heure. Monsieur? Ecoutez, si vous venez à chaque fois, monsieur en arrière de vous n'a pas encore intervenu. S'il vous plaît, je demande...

J. GAUTHIER: C'est une question de première importance.

PRÉSIDENT: Oui, tout est de première importance. Je suis persuadé que tout le monde a de bonnes questions. S'il vous plaît, revenez après les interventions de ceux qui n'ont pas encore intervenu. Monsieur?

R. LAVERTU : Mon nom est Roger Lavertue. Lorsque la compagnie Cartier a préparé son rapport, elle parle d'un calcul conservateur de risques calculés, conservateur et tout. Maintenant, je me demande pourquoi elle n'a pas pris la norme de 2,5% proposée aux Etats-Unis pour la concentration en gaz plutôt que de 5% qui était d'ailleurs dans le rapport de Trans-Canada, préparé par Cartier ou je ne sais trop qui, dans lequel on dit qu'actuellement les normes de sécurité relatives au choix d'un site pour une usine de GNL sont nébuleuses. Si elles sont nébuleuses pour un site d'installation de GNL, à quelle nébulosité faut-il s'attendre pour un site de transport par bateau méthanier près d'une ville?

Maintenant, j'ai une question, je peux en poser plusieurs autres mais les autres ne sont pas vraiment des questions, ce sont des commentaires.

PRÉSIDENT: On avait prévu que les avis et les commentaires, on garderait une bonne période pour cela. Alors, si vous avez d'autres questions, vous pouvez y aller.

R. LAVERTU : Alors, j'aimerais savoir en fait la distance, la différence de distance entre le critère de 2,5% et le pourcentage de 5%, la différence qu'il y a entre les deux pour la formation de nuage, jusqu'où 2,5% peut se

rendre? C'est ma principale question.

Tout à l'heure, mon ami faisait une intervention à propos du transport dans le port de Boston. Je me demande si vous allez contrôler aussi les glaces durant l'hiver lorsque le bateau va se promener?

J.G. FREDETTE: Je vais essayer de répondre à votre première question sur les 2,5%. Les 2,5%, effectivement, comme il a été indiqué dans le rapport, est une norme qui est proposée par le ministère des Transports fédéral aux Etats-Unis pour fins de discussion. Ce n'est pas une norme qui est acceptée maintenant et on ne sait vraiment pas ce qui va advenir de cette norme, si elle va finalement être acceptée ou pas. Pour le moment, on fonctionne avec les normes existantes.

Tout cela pour dire que ce n'est pas tout le monde qui s'entend, même aux Etats-Unis où ils sont en train d'en discuter, ce qu'il y a vraiment à l'égard de plus inflammable à 2,5%. D'abord, les gens ne s'entendent pas là-dessus parce que ce n'est pas inflammable à 2,5%. Il est aussi connu qu'il peut y avoir des zones à l'intérieur d'un nuage de méthane où il y a des concentrations de 5%, alors qu'en général il n'y aurait qu'une concentration de 2,5%. Mais ce n'est pas une norme qui est appliquée maintenant.

R. LAVERTU: Je n'ai pas dit qu'elle était acceptée. Si vous voulez que je vous pose la question autrement, j'ai demandé: Quelle distance ça allait à 2,5%?

J.G. FREDETTE: J'ai répondu à votre première question...

R. LAVERTU: Non, je n'ai pas entendu la distance.

J.G. FREDETTE: Je n'ai pas répondu à cela encore non plus. Ce sera à peu près environ le double.

R. LAVERTU : Bon. J'avais vérifié. Si vous m'aviez répondu autre chose... Maintenant, vous avez basé votre étude aussi sur 10% de dépassement annuel. Quelle est la logique en arrière de cela lorsqu'il s'agit de sécurité publique, de se baser sur 10% de dépassement annuel alors qu'une valeur de 1% aurait été beaucoup plus réaliste lorsqu'on met la sécurité des gens en danger?

J.G. FREDETTE: Actuellement, parce que ce sont les normes existantes qui considèrent qu'un dépassement annuel de 10% est une norme suffisante. A cause de l'improbabilité que tout cela se produise.

R. LAVERTU : Maintenant, dans un rapport d'ingénierie, je trouve très déplorable qu'on utilise des termes comme "très peu probable", "très probable", "peu probable", cela fait drôle.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, d'abord ce n'est pas un rapport...

R. LAVERTU : A chaque fois qu'on a simulé un accident dans ce rapport, on présente toujours le cas probable, très peu probable.

PRESIDENT: Allez-y, est-ce qu'il y a une question à cela?

R. LAVERTU : Je crois qu'il doit y avoir une logique en arrière de cela. J'aimerais qu'on y réponde. Maintenant, est-ce que ce sont les termes qui sont difficiles à définir, moins 10, moins 3, moins 4, moins 7, moins 1?

PRÉSIDENT: Peut-être qu'on pourrait demander à M. Fredette, tout à l'heure vous avez parlé de normes, on parle de 5%, 2,5%. Pour discussion, est-ce que l'Office national d'énergie tend à prendre l'une ou l'autre de ces deux normes, entre 5% et 2,5%?

J.G. FREDETTE: Actuellement, on n'a pas d'indication sur ce que l'office va retenir. Je ne pense pas que l'office se soit prononcé là-dessus. Si on retient 2,5%, s'ils obligent 2,5%, je suppose qu'il faudra faire 2,5%.

PRÉSIDENT: Mais dans les autres cas qui ont pu se produire auparavant, est-ce qu'ils ont retenu 2,5% ou 5%?

J.G. FREDETTE: A ma connaissance, non. Il y a un projet qui a été étudié actuellement récemment par l'Office national de l'énergie, un seul, c'est le projet de Longville au Nouveau-Brunswick et, si je me souviens, c'est entre 5% et 15% et non 2,5%.

PRÉSIDENT: Oui, une autre question?

R. LAVERTU : Serait-il exact de dire que l'accident qui est arrivé à Cleveland s'est produit avec un réservoir six fois plus petit que celui qui serait installé à Pointe-de-la-Martinière? Excusez, six fois plus petit que la capacité du méthanier?

J.G. FREDETTE: Six fois plus petit que la capacité du...?

R. LAVERTU : Du méthanier que vous proposez. Six fois plus petits que la capacité du méthanier que vous proposez.

J.G. FREDETTE: A Cleveland, il y avait un ordre de grandeur de 50 000 barils...

R. LAVERTU : Et le bateau a combien de barils?

J.G. FREDETTE: Le bateau, c'est 31 000 barils.

R. LAVERTU : Merci.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur?

A. TURGEON: Alain Turgeon, maire de Sainte-Pétronille. Je ne représente pas nécessairement des gens qui sont directement impliqués. Je représente peut-être une partie de la population qui est dans le 4,3 toujours éventuel.

M. le Président, lors d'une rencontre qu'il y avait eue, je pense, avec un représentant des Services de protection de l'environnement, une question avait été posée au représentant du service, en l'occurrence, si on

avait examiné ou envisagé - parce que, ce soir, on a énormément discuté sur la question de la sécurité, sur la question de l'écologie, de l'environnement mais je pense qu'on n'a pas soulevé le problème du bruit. Est-ce qu'il serait opportun, je l'ignore n'étant pas un spécialiste en la matière, de soulever cet aspect? Est-ce que les Services de protection de l'environnement se sont penchés sur le problème du bruit causé par cette usine, s'il y en a, et d'autre part, est-ce qu'un représentant de Trans-Canada Pipelines peut effectivement répondre à cette question? Quelles seraient les mesures, s'il y a du bruit, qui seraient envisagées pour l'éviter parce que c'est quand même une dimension, au niveau de l'environnement, qui a son importance si on considère qu'une bonne partie de la population a été, par exemple, durant tout l'été drôlement incommodée par un dragage qui s'est échelonné du mois de mai à récemment? Est-ce qu'on s'est penché sur ce problème?

PRÉSIDENT: A savoir si c'est important, je pense que ça l'est, cela rentre dans l'évaluation d'impact, d'ailleurs on en a parlé tout à l'heure. On va demander aux gens des Services de protection de l'environnement, en premier lieu, de se prononcer sur cela.

Y. PAGÉ: C'est un élément qui a été traité dans l'étude d'impact. Ce n'est pas un élément qui a un impact majeur sur l'environnement.

A. TURGEON: Bon. Même si on dit qu'il n'y a pas d'impact sur l'environnement, est-ce qu'en nombre de décibels on a examiné la question? Est-ce qu'on est en mesure de dire: Cette usine, une fois en opération, provoquera un bruit de tant de décibels?

M. PAGÉ: Je pense que la compagnie devrait être en mesure de répondre à cela.

M. YERGEAU: Si vous avez fini, M. Pagé, et relativement à cette question de monsieur, que je trouve importante, à la page 5.11 de votre volume 4D, vous dites que le niveau de bruits dans les usines se conformera aux normes acceptables pour la santé en milieu de travail.

J'aimerais - encore une fois, vous allez me trouver casse-pieds avec cela - savoir quelle est la norme acceptable et si vous avez tenté une définition de la norme acceptable de bruit?

M. J.G. FREDETTE: De façon générale...

PRÉSIDENT: S'il vous plaît!

M. YERGEAU: Il va sans dire que le bruit...

J.G. FREDETTE: Ce qu'on avait en tête quand cela a été écrit, c'est 60 décibels, la norme acceptable en milieu de travail.

M. TURGEON: A ce moment-là, je pense que cela devrait donner l'information aux Services de protection de l'environnement qui seraient peut-être plus en mesure d'apprécier les 60 décibels. Quant à moi, cela ne dit rien.

J.G. FREDETTE: Les 60 décibels, c'est à l'intérieur. Donc, à l'extérieur, c'est beaucoup moins.

PRÉSIDENT: Est-ce que la compagnie Gaz Métropolitain, à l'heure actuelle, dans sa chambre des compresseurs... ils ont 110 décibels, je crois, à l'heure actuelle.

J.G. FREDETTE: Il y a quelqu'un de Gaz Métropolitain ici, on pourrait peut-être lui demander quel est le niveau de bruit à l'intérieur de son usine.

PRÉSIDENT: On va laisser la question posée et si la personne veut venir se présenter...

J.G. FREDETTE: C'est le meilleur exemple qu'on peut avoir.

M. YERGEAU: Alors, dans votre chambre de compresseurs, si vous permettez, c'est 110 décibels, je pense?

M. FRANCOEUR: A trois pieds du compresseur, nous avons 110 décibels, c'est exact.

M. YERGEAU: Alors, ce sont les normes...

M. FRANCOEUR: A l'intérieur. A l'extérieur du bâtiment, par exemple, c'est un niveau pratiquement... on entend pratiquement rien. Si on s'éloigne de l'usine et on s'en va dans la rue, sur le boulevard Henri-Bourassa, on n'entend pas du tout.

UNE VOIX: Quelle est la distance?

M. FRANCOEUR: Environ 125 pieds.

PRÉSIDENT: Merci. Est-ce qu'on pourrait avoir votre nom, s'il vous plaît?

R. FRANCOEUR: Mon nom est Roland Francoeur, de Gaz Métropolitain.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur, est-ce que vous avez une autre question?

A. TURGEON: Je me demandais, même si on n'entend rien à l'extérieur, si eu égard à l'emplacement quand même qui est tout près de l'eau le bruit ne serait pas amplifié par la localisation de même que par les vents? C'est une autre question que je pose; c'est la dernière.

PRÉSIDENT: : D'accord. Pour savoir cela, on pourrait peut-être aller un peu, précisément sur la route 132 qui est située à environ 1500 pieds, je crois. Quel est le nombre de décibels qu'on va calculer?

J.G. FREDETTE: Actuellement, les études ne donnent aucun chiffre sur le nombre de décibels à longue distance parce que la question est pour la personne qui reste à Sainte-Pétronille, c'est-à-dire l'autre bord du fleuve...

M. TURGEON: Ce n'est pas Sainte-Pétronille particulièrement. On peut être

touchés nous, mais je pense que ceux qui sont encore plus près le seront davantage. Maintenant, lorsqu'on a construit à Québec l'incinérateur, on a fait grand état du silence de cet appareil et, par la suite, on a été obligé de modifier passablement l'installation qui causait un vacarme et un embarras infernal pour les gens qui demeuraient autour.

J.G. FREDETTE: Si c'est de l'ordre de 60 ou de 100 à l'intérieur, à quelques centaines de pieds à l'extérieur, on n'entendra rien. Ce qui serait confirmé par ce que M. Francoeur vient de dire maintenant, sur la route, le chemin dont tu parles, qui est plus près même que la route 132 serait de l'usine en question, beaucoup plus près.

M. YERCEAU: Si je peux me permettre, M. Fredette, peut-être même pour quelque chose qui nous servira dans d'autres enquêtes ultérieurement parce que la question du bruit est susceptible de se poser, est-ce qu'il existe présentement, compte tenu de l'état des connaissances, des méthodes de simulation de bruit avant d'installer une usine sur un site, de façon à pouvoir déterminer quel est l'impact sonore à différents points donnés, par exemple, sur la route ou sur l'île d'Orléans? Est-ce qu'il n'y a pas moyen de simuler un bruit d'égale intensité?

J.G. FREDETTE: Il y a sûrement moyen de faire des études théoriques qui vont arriver à conclure le niveau de bruit à une distance donnée d'une installation industrielle.

M. YERCEAU: Puis, à votre connaissance, est-ce qu'il y a déjà eu de telles simulations qui ont été faites? Antérieurement?

J.G. FREDETTE: A ma connaissance, non. Mais je présume que cela a dû déjà être fait.

PRÉSIDENT: Oui, monsieur?

Y. ROY: Yvan Roy, résident de Pointe-de-la-Martinière.

PRÉSIDENT: Excusez-moi, monsieur, juste une petite question. Est-ce que vous êtes dans la zone?

Y. ROY: Oui.

PRÉSIDENT: Merci.

Y. ROY: J'ai une question principale qui découle d'une réponse à d'autres questions, qui sera quand même relativement courte. Ma question s'adresse à un des représentants spécialistes de la société Trans-Canada Pipelines.

On a parlé au début, dans l'exposé, de l'utilisation industrielle et à fins domiciliaires. Je voudrais connaître quelles sont les autres utilisations et plus spécifiquement les utilisations industrialo-militaires, c'est-à-dire industries et militaires, et également à fins uniquement militaires du GNL? Est-ce que vous pouvez répondre là-dessus?

J.G. FREDETTE: Les utilisations à fins militaires?

Y. ROY: A fins militaires!

A. LIZOTTE: Non.

Y. ROY: Non, quoi?

A. LIZOTTE: Il n'y a pas d'utilisation ou d'application militaire du gaz naturel liquéfié.

Y. ROY: Bon. Est-ce que je pourrais continuer, s'il vous plaît?

PRÉSIDENT: Allez-y!

Y. ROY: Dans une communication de M. H.L.H. - il y avait trois H - en somme, le président de la société des Lloyds, à la <sup>chambre</sup> des assureurs à Montréal, aux alentours de décembre 1976 et cela a été publié dans la revue des assureurs. On mentionnait que la compagnie avait affaire à différentes

assurances et devait assurer, lors de vols commerciaux des géants, etc., entre autres en cours de production assurer la production de certaines choses; entre autres, il a mentionné qu'il y avait deux porte-avions de la marine américaine qui étaient propulsés au GNL. A ce moment-là, la seule source que j'ai - vous pouvez le vérifier - est-ce que c'est un secret qui a été dévoilé à un moment donné dans une chambre, est-ce que cela n'existe pas? Ce que je sais, c'est que c'est le président de la société des Lloyds qui me confirme, par une lecture que j'ai vue, et que vous pourrez constater dans une publication de janvier 1977, publication des assureurs de la province de Québec, revue des assureurs. Il est fait mention que des porte-avions américains sont propulsés au GNL.

J'ai d'autres sous-questions.

PRÉSIDENT: Allez-y!

Y. ROY: S'il y a des commentaires là-dessus, de la part de TCPL...

A. LIZOTTE: Pendant, justement, que M. Fredette consulte mes collègues, je peux justement au départ vous préciser que si, dans certains cas, le gaz naturel peut être utilisé comme un carburant. Par exemple, dans le cas de nos stations de compression, on a 48 stations de compression au pays, il y en a un certain nombre qui sont alimentés au gaz naturel comme tel. On prévoit que dans le cas des superméthaniers brise-glace qui feraient justement le transport, éventuellement entre les îles de l'Arctique et les terminaux localisés dans le sud, ils pourraient être alimentés au gaz naturel, eux aussi. En attendant, je passe la parole à mes collègues.

J.G. FREDETTE: En somme, ce que M. Lizotte vient de dire, même ici c'est à utiliser dans un porte-avions, ou un croiseur, ou n'importe quoi, ou dans un chasseur, un avion. C'est quand même un carburant.

Mais, à notre connaissance, ce serait assez étonnant.- et j'ai consulté les gens ici qui savent ce qu'on fait avec le GNL généralement - que ce soit utilisé dans un porte-avions pour propulser un équipement, un bâtiment militaire en particulier, ce serait assez étonnant.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur?

Y. ROY: Oui, j'ai d'autres questions. là-dessus. C'est étonnant parce que j'ai posé la question à un spécialiste en explosifs et il m'a tout simplement dit que la plupart du temps ils cherchaient à éliminer les charges explosives des bateaux. On m'a dit aussi que peut-être pour diversifier les méthodes, les carburants, surtout prévoir l'utilisation du porte-avions sur une période de trente ans, surtout au cas où le Moyen-Orient bloquerait le pétrole brut.

Mais ma sous-question que je voulais mentionner tout à l'heure, c'est la suivante: Lors d'un conflit armé opposant notre pays à un ennemi intérieur ou extérieur, est-il raisonnable de prétendre que le réservoir de méthane liquide pourrait constituer une cible stratégique de choix pour un ennemi? A ce moment-là, peut-être faire venir - comme une charogne attire les vautours - des cibles stratégiques, des têtes nucléaires pour la région. A date, je ne pense pas qu'il y ait de charogne pour attirer cela.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, dans l'hypothèse d'un conflit mondial armé, nucléaire en particulier, on est tous bien bien mal pris qu'il y ait un réservoir de GNL à La Martinière ou pas. Ecoutez, quand même.

PRÉSIDENT: Oui, madame?

C. ROBITAILLE: Carole Robitaille, Lauzon. Au début de la soirée, on a commencé avec 312 acres, on a descendu à 200, 100 et là on est rendu à 50 acres de superficie. J'aimerais savoir, advenant que la Société inter-port ne

puisse plus mettre à votre disposition 50 acres, que vous venez tout seul dans la danse, que la Société d'énergie vous accorde le mandat de vous installer à Pointe-de-la-Martinière, vous devenez donc expropriant. Dans vos intentions, est-ce que vous allez vous installer dans 312 acres ou dans 50 acres? Combien d'acres allez-vous exproprier?

J.G. FREDETTE: Qu'avez-vous dit? Combien d'acres...?

C. ROBITAILLE: Dans combien d'acres allez-vous vous installer?

J.G. FREDETTE: Ecoutez...

C. ROBITAILLE: Advenant que vous êtes les seuls à avoir le choix, vous avez le chemin libre.

J.G. FREDETTE: Là, vous parlez d'expropriation. Au tout début...

C. ROBITAILLE: Ou d'installation, monsieur. Allez-vous en prendre 312 acres ou 50? Vous pouvez vous installer dans comme vous voulez.

J.G. FREDETTE: Non, non. Le minimum qui serait requis c'est toujours 50. Mais j'aimerais juste faire quelques commentaires sur la question d'expropriation. Au tout début, quand on a regardé ce site comme un site potentiel, c'était l'intention de Trans-Canada d'aller de gré à gré tenter d'obtenir la vente de ces terrains. Bon, c'est toujours l'approche initiale que prend cette entreprise lorsqu'il s'agit de faire l'acquisition soit de terrains ou de droits de passage. L'expropriation est une chose qui est utilisée en dernier recours lorsque les facilités sont vraiment nécessaires dans l'intérêt public.

C. ROBITAILLE: Mais vos intentions est-ce que c'est d'en obtenir 50 ou 312?

J.G. FREDETTE: 50 seraient toujours suffisants.

C. ROBITAILLE: Merci.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur?

M. GIROUX: J'aurais une couple de question. <sup>Lorne Giroux</sup> La première question, c'est: Vous avez fait un calcul de probabilité de collision maritime dans votre rapport. Dans l'étude de Cartier, il y a une étude de probabilité. Si ma mémoire est bonne, si le courant de baissant est de trois noeuds et trois quarts à la Pointe-de-la-Martinière, le courant montant est de deux noeuds.

La question qui me préoccupe c'est qu'il est possible que la barge et le remorqueur arrivent soit dans le plus fort du baissant ou dans le plus fort du montant; l'hypothèse la plus favorable étant lorsque la barge et le remorqueur arrivent à l'étal. Dans votre calcul de probabilité, est-ce que vous avez tenu compte des probabilités du fait qu'il y a une zone de mouillage, par exemple, à peu près à l'embouchure du bras nord du Saint-Laurent, du côté nord de l'île d'Orléans et il y a une autre zone de mouillage entre la Golden Eagle et la ville de Lévis.

Si vos calculs de probabilité tiennent compte des accidents dus au bateau qui... sur son ancre, au bateau qui casse son ancre et si vos calculs de probabilité tiennent compte du volume normal de trafic dans le fleuve et des heures auxquelles votre embarcation va se présenter pour ses manoeuvres d'accostage?

J.G. FREDETTE: C'est une bonne question, ça. Je ne peux pas vous répondre à cela, vous demandez le calcul de probabilité. Est-ce qu'on peut consulter notre expert? On va avoir la réponse.

Les calculs de probabilité sont faits à partir de données disponibles sur la navigation, la fréquence, et la fréquence d'accidents de navigation sur le Saint-Laurent.

M. GIROUX: Dans le port de Québec ou sur le Saint-Laurent en général?

J.G. FREDETTE: Sur le Saint-Laurent en général.

M. GIROUX: L'autre question, c'est que dans votre proposition, si ma mémoire est bonne il y a seulement une embarcation: Est-ce que c'est votre intention de faire vos manoeuvres d'accostage et lorsque le bateau quitte seulement à l'étal ou si vous présumez que si le bateau arrive dans le plus fort du baissant ou dans le plus fort du montant, la manoeuvre se fait de toute façon?

J.G. FREDETTE: Je vérifie.

M. GIROUX: Merci, monsieur.

PRÉSIDENT: Merci.

J.G. FREDETTE: Le bateau a accès au port indépendamment de la marée ou des marées mais serait quand même soumis, comme toute autre navigation d'ailleurs mais particulièrement à cela, aux normes de la garde côtière.

PRÉSIDENT: Oui? Excusez, je pense que vous étiez avant. Ce n'est pas parce que je vous en veux. Allez-y!

J. GAUTHIER: Je vous remercie beaucoup. Je parle toujours au nom de la Société linéenne de Québec. La société verrait très bien... au Québec, parce qu'il y a beaucoup d'efforts, ce n'est pas un instrument négatif mais il y a certaines choses, des précisions qui mériteraient d'être apportées.

PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que la société serait pour parce que...

J. GAUTHIER: Au Québec, on est tellement grand qu'il y a de la place, je pense, pour...

PRÉSIDENT: D'accord. Voulez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

J. GAUTHIER: D'accord. Ma question a plusieurs volets et ma première,

c'est au sujet de la controverse et va s'adresser surtout au niveau de l'environnement. Ma question est la suivante: Il existe une controverse parmi les scientifiques et si on prend l'un des plus grands spécialistes, semble-t-il, dans le domaine du gaz naturel, le Dr James , MIT, Massachusetts Institute of Technology, qui prétend que lors d'un accident d'un tel bateau, les vapeurs peuvent s'étendre jusqu'à 12 milles, à partir du bateau, de l'impact. Elles peuvent tout balayer, si on veut. Bien, balayer, les vapeurs qui s'étendent... la traduction est peut-être mal...

J.G. FREDETTE: Vous parlez d'un bateau de même capacité?

J. GAUTHIER: Il dit que tout bateau, suite au contact avec l'eau - parce qu'il explique un autre phénomène - le phénomène d'explosion prend flamme se produit lorsque le gaz naturel touche à l'eau. Il semble que cela n'implique aucune combustion et cela ne peut pas présentement, la science ne peut pas expliquer le phénomène.

Sur ce point, est-ce que les spécialistes ici - je ne veux pas mettre en doute les spécialistes qui sont ici, aucunement - mais il y a une controverse scientifique, même que d'autres scientifiques apportent, dépendant du tonnage du bateau, jusqu'à 127 milles. Mais il semble que la vapeur, d'après l'un des plus grands spécialistes là-dedans, c'est douze milles à partir de l'impact du bateau. Est-ce qu'on pourrait répondre à cette question et aussi au phénomène inexplicable de la technologie. Est-ce que la compagnie serait prête à faire le test qu'elle a fait?

PRÉSIDENT : On va poser la première question avant la deuxième.

J. GAUTHIER: J'aimerais préciser la référence de mon volume peut-être pour accompagner, ils l'ont peut-être, et pour tous ici. C'est un volume fait

par un journaliste américain spécialisé dans le côté maritime et qui donne plus de références que dans l'ingénierie Cartier. Autre chose, sur toutes les audiences, il donne tous les spécialistes qu'il y a aux Etats-Unis qui se sont prononcés sur différentes choses. Il y a des controverses; il soulève les pour et les contre. Il soulève qu'il y en a qui ont une zone tampon de moins d'un mille comme il soulève le 127 milles. Lequel des deux charrie? C'est à se demander. On peut faire une moyenne.

M. YERGEAU

Est-ce qu'on peut donner le titre et l'auteur?

J. GAUTHIER: Oui. Pine bound, c'est Peter Van der Linde et Naomi Hintze. C'est Double D Company Incorporated, Garden City, New York.

PRÉSIDENT: D'accord. Par le sourire que j'ai crû remarquer chez les spécialistes, je pense qu'ils l'ont lu.

J.C. FREDETTE: Pendant que mes collègues se consultent, je voudrais ici vous informer qu'avec la permission, bien entendu, du Bureau des audiences publiques, s'ils nous le permettent, la semaine prochaine, nous serions disposés à faire ici, à l'intérieur, une démonstration concernant la fabrication du gaz naturel liquéfié en petit volume, équivalent par exemple d'un demi-verre ou quelque chose comme cela. C'est une expérience très intéressante que j'ai vue sous mes yeux il y a une semaine exactement, à Boston, et nous pourrions demander à quelqu'un de la compagnie Boston Gas de venir faire cette expérience ici devant vous. C'est une expérience qu'ils conduisent, je pense, depuis environ deux ans devant divers groupes qui sont intéressés aux questions de gaz naturel liquéfié.

PRÉSIDENT: Je pense que la demande venant de quelqu'un dans la salle, dans le même sens, on pourra penser à intégrer dans le programme, la semaine.

prochaine, peut-être une partie de démonstration mais ce n'est sûrement pas durant l'audience; ce sera soit avant ou après. M'a-t-on dit , cela dure environ cinq minutes.

J.G. FREDETTE: On a hésité un peu parce qu'on ne voulait pas que cela prenne une allure de cirque mais, effectivement, s'il y a des gens qui sont intéressés à voir ce que c'est, du gaz naturel liquéfié, on peut en apporter et faire une démonstration.

PRÉSIDENT: Alors, on va y aller pour la réponse.

J.G. FREDETTE: Je vais demander à M. Silvestro de répondre à cela en anglais, je pense que vous allez le comprendre.

PRÉSIDENT: Ce qu'on va faire, M. Fredette, on va lui demander de répondre en anglais et, après cela, vous allez faire un résumé pour les gens qui n'auront pas compris.

J.G. FREDETTE: D'accord. Parce que, effectivement, il s'agit d'une controverse entre personnes qui s'entendent plus ou moins quant à leur compétence scientifique.

M.YERGEAU: Est-ce qu'il y aurait moyen que votre expert décline ses antécédents avant de commencer à donner la réponse, s'il vous plaît?

J.G. FREDETTE: Enfin on a une chance de donner à notre expert l'opportunité de parler de ses qualifications.

M. SILVESTRO: My name is Frank Silvestro. My qualifications: I give my expert testimony to follow one of these commissions three times, National Energy Board on other times, I made three presentations for the National Academy of Sciences in the United States.

Professor            have been around in the United States for a long time.

Not to criticize a good professor but I do not consider him an expert. He is not in any experiments; many experiments have been done but they have been done in California. The twelve mile...

J.G. FREDETTE: Justement pour...

M. GAUTHIER: Cela correspond un peu, c'est une probabilité parce qu'ils utilisent justement le mot "could" et "pretend". C'est pour cela que c'est une probabilité. Si on regarde dans l'ingénierie Cartier, la probabilité de dépasser les 10% et cela va au-delà de 1500 mètres. Alors, 1500 mètres sur plusieurs milles, on a parlé de 4,3 kilomètres ici. Je pense qu'on peut être conscient un peu du danger.

J.G. FREDETTE: Les probabilités dans l'étude sont le résultat d'études spécifiques basées sur des normes qui sont des résultats d'études scientifiques qui sont à la base de ces normes.

M. GAUTHIER: Vous avez dit que vous aviez à peine 900 années/réservoirs d'expérience. Votre compagnon tantôt a dit que c'était au fur et à mesure des années, qu'il y avait de plus en plus de réservoirs comme expérience. Si je comprends bien, le livre conclut tout simplement que ce n'est pas au point et que la technologie, ou que les compagnies recommandent qu'ils choisissent, aux Etats-Unis, de préférence des sites délaissés de toute habitation et la distance varie selon les spécialistes.

J.G. FREDETTE: Il y a quand même, il se construit encore des usines plus petites dans des régions où il y a des habitations.

J. GAUTHIER: Cela dépend des lois, des régimes des pays.

J.G. FREDETTE: Toutes les normes actuellement, le MFPA 59-A qui est un code américain, est généralement utilisé dans toutes les <sup>juridictions</sup>, adopté dans

toutes les <sup>juridictions</sup> pas seulement aux Etats-Unis mais en dehors.

J. GAUTHIER: Merci.

M. YERGEAU: M. Fredette, est-ce qu'il y aurait moyen de demander à votre expert comment il considère justement les exigences de certains Etats américains de demander une zone tampon extrêmement vaste, beaucoup plus vaste que quelques hectares ou quelques centaines d'hectares, autour d'une usine de liquéfaction?

F. SILVESTRO: The code differences are true. The State of California enacted a law because of...

PRÉSIDENT: Oui, monsieur?

J. GÉLINAS: Jean Gélinas, de Lauzon. Une des raisons évoquées pour l'implantation...

PRÉSIDENT: Excusez-moi, j'ai complètement oublié. J'avais dit qu'on demandait un résumé de M. Fredette de ce que M. Silvestro a dit. Excusez-moi.

J. GÉLINAS: D'accord, merci.

J.G. FREDETTE: En Californie, effectivement, il y a une loi qui détermine les normes d'implantation des terminaux. Encore une fois, il s'agit de terminaux de réception pour des bateaux, de grands bateaux. Ce que j'ai compris, c'est qu'effectivement il y a un terminal qui a été en discussion longtemps et qui vient d'être approuvé, qui s'appelle Pointe-Conception. Je vais demander une question là-dessus: What is the proper zone around Pointe-Conception? Il y a peu près 1000 acres sur ce site pour trois réservoirs de 800 000 barils chacun. Ce projet est autorisé en vertu d'une loi spécifique qui a pour but d'être plus exigeant que les codes généralement en vigueur. Il semble que la même loi, par ailleurs, spécifie que le deuxième

terminal de Pointe-Conception, le prochain, sera dans une zone industrielle. Cela me dépasse un peu mais c'est, semble-t-il, ce que la même loi spécifie.

Près de Pointe-Conception, il y en a un autre de construit et il semble indiqué dans la loi que ce sera dans une zone industrielle.

PRÉSIDENT: Merci. Oui, monsieur? Votre nom, s'il vous plaît?

J. GÉLINAS: Jean Gélinas, toujours de Lauzon. Une des raisons évoquées pour l'implantation de l'usine de GNL, une des trois raisons évoquées, est le fait qu'il assure le service continu lors des heures de pointe. La question fondamentale qu'on peut se poser: Est-ce que cette affirmation est justifiée?

Compte tenu du fait que l'on sait très bien qu'à court terme le gaz naturel est prévu pour des fins industrielles et qu'éventuellement une mise en marché, dans le marché, va être faite. On nous donnait tout à l'heure, comme heure de pointe, le 23 décembre à 18 heures. Une minute, s'il vous plaît! Je suis d'accord avec vous que vous allez me dire que ce sont des statistiques relatives à l'électricité.

D'autre part, si on prend comme prérequis que les principaux utilisateurs immédiats, c'est l'industrie, qu'éventuellement le public va se servir du gaz naturel et si on prend, comme troisième hypothèse, que le gaz est de l'Artique va incessamment, d'après ce qu'on nous dit, ou à cause de ces débouchés, on va construire un superport méthanier dans le bas du fleuve; on peut prévoir que peut-être cette réalisation va avoir lieu d'ici dix ans, période à laquelle le public va s'être familiarisé avec le gaz naturel, ma question est celle-ci: Expliquez-moi clairement de quelle façon le gaz naturel, si on prend comme prérequis que dans un court laps de temps il va être

pour fins industrielles et que ceux-ci, leurs activités sont planifiées et ils savent très bien les besoins énergétiques qu'ils ont besoin, expliquez-moi de quelle façon les heures de pointe se présentent pour le gaz naturel?

J.G. FREDETTE: On ne sait pas exactement encore. On peut uniquement se baser sur deux hypothèses de pénétration de marché qui sont actuellement étudiées ou présentées par deux distributeurs possibles. Il y en a un qui a une hypothèse de pénétration forte et il y en a un autre qui a une hypothèse de pénétration plus faible.

Dans l'éventualité d'une hypothèse de pénétration forte, cela veut dire que ce ne sera pas uniquement le marché industriel qui va utiliser le gaz mais aussi le marché domestique. Et il va y avoir un problème de pointe, surtout dans un marché comme Québec. Il est estimé - et moi, il faudrait peut-être prendre l'opportunité d'écrire un papier là-dessus spécifique - qu'il est fort possible qu'il y ait une pointe très sérieuse à Québec, dans la région de Québec. C'est-à-dire qu'à certains moments, la consommation de gaz soit comme cela plutôt que comme cela.

J. GÉLINAS: Si je comprends bien, c'est qu'à l'heure actuelle vous basez vos fondements pour élaborer une usine de GNL sur des estimations hypothétiques?

J.G. FREDETTE: Bien, écoutez, tout le projet d'expansion de gaz est basé sur des estimations de marchés qui ne sont pas hypothétiques mais ce sont des estimations. Il faut se baser sur quelque chose.

J. GÉLINAS: C'est parce que tantôt vous avez fait mention qu'il y avait deux études qui ont été faites dont une seulement mentionnait la possibilité

d'heures de pointe. Il en demeure quand même une autre.

J.G. FREDETTE: Il y a une pointe sur l'autre aussi mais elle est moins importante.

J. GÉLINAS: Tantôt, vous avez fait allusion à une personne - je pense que c'était M. Côté - vous l'accusiez de ne pas croire, je crois, à vos raisons profondes qui vous motivaient pour implanter l'usine de GNL. Ecoutez bien, l'heure de pointe du marché domestique, ce n'est pas pour aujourd'hui, n'est-ce pas? D'après les estimations, c'est pour quand?

J.G. FREDETTE: Je ne peux pas répondre à votre question, vraiment. Je ne peux pas répondre à votre question de façon spécifique à ce moment-ci.

J. GÉLINAS: C'est parce qu'on va nous hypothéquer pour une période de temps et on ne sait pas comment?

J.G. FREDETTE: Comment, hypothéquer?

J. GÉLINAS: Bien, si l'heure de pointe du marché domestique est prévue pour dans dix ans parce que, quand même, transformer un secteur énergétique, cela ne se fait pas du jour au lendemain, monsieur, vous le savez. Dès ce moment, il faut être pleinement conscient que les installations ici ont pour seul et unique but de desservir Sept-Îles, pour les dix prochaines années.

J.G. FREDETTE: Ce n'est pas ça l'unique but. Ecoutez, si je vous parle...

J. GÉLINAS: Il y avait trois...

J.G. FREDETTE: ... de la pointe qui est non seulement une hypothèse mais qui a une probabilité et on parle aussi de sécurité et d'approvisionnement en cas de bris.

J. GÉLINAS: D'accord, on parlait de constituer l'approvisionnement. Si le tuyau casse entre Montréal et Québec, à la hauteur de Drummondville, ces

gens se débrouillent comment?

J.G. FREDETTE: S'il n'y a rien au bout, ils ne se débrouillent pas. A partir de Drummondville jusqu'à Québec, il n'y a plus de gaz, jusqu'à temps que le bris soit réparé. Alors, cela peut être une courte période, cela peut être quelques jours, cela peut être une journée, cela peut être aussi plus que cela. Il est prévu qu'il y a suffisamment de gaz dans le réservoir ici pour alimenter le réseau, entre le bris et le bout de la ligne, pour six jours.

J. GÉLINAS: Ce que j'aimerais savoir en plus, c'est: Est-ce que les réservoirs du Gaz Métropolitain vont être branchés sur le circuit? Les réservoirs du Gaz Métropolitain, est-ce qu'ils seront branchés sur le circuit?

J.G. FREDETTE: Gaz Métropolitain, actuellement, son réservoir est intégré dans son réseau. Evidemment, elle, quand ils en ont besoin, ils font appel à des quantités de gaz de leur réserve.

J. GÉLINAS: Donc, si je comprends bien, s'il y a un bris, Gaz Métropolitain pourrait subvenir à ces besoins-là.

J.G. FREDETTE: Mais il ne pourra pas aller plus loin que Drummondville, si cela brise à Drummondville, parce que l'usine est à Montréal. L'usine de Montréal de Gaz Métro sert à satisfaire la demande de pointe à Montréal et également à satisfaire un autre marché qui est Westinghouse à Trois-Rivières, par camion.

Je voudrais répondre quand même à votre autre question, vous parlez de l'Artique. C'est sûr qu'il y a des projets, on en parlait tout à l'heure, parce qu'on trouve que la présence des projets de l'Artique sont une bonne motivation pour commencer à développer le transport du gaz naturel liquéfié

et l'utilisation du gaz naturel liquéfié sur le plan industriel au Québec. Cependant, les projets de l'Arctique ne sont pas pour demain; ils ne sont pas pour dans deux ans, trois ans, quatre ans. Ces projets sont susceptibles d'être en service vers la fin des années quatre-vingts. Alors, qu'est-ce qu'on fait entre les deux? On propose de faire quelque chose. Ce quelque chose, pour toutes sortes de raisons: économiques, pour des raisons d'opération du réseau, pour des raisons d'opposition d'une population, etc., pour tout un ensemble de raisons, si ce qu'on propose n'est pas acceptable, je suppose que ce ne sera pas fait, on va trouver autre chose à faire.

J. GÉLINAS: Ce que je ne comprends pas, moi, c'est que le gaz part de l'Alberta et vient à Montréal. Entre l'Alberta et Montréal, est-ce qu'il y a des réserves tampon?

J.G. FREDETTE: Oui, oui, oui, il y a des réserves...

J. GÉLINAS: Est-ce qu'il y a des usines de GNL?

J.G. FREDETTE: ... il y a des stockages souterrains dans le sud de l'Ontario, considérables, parce que le sud de l'Ontario était anciennement une zone de production. Il y a encore un peu de production dans le sud de l'Ontario; il y a des formations géologiques qui contenaient du gaz, qui sont presque épuisées maintenant, dans lesquelles on réinjecte - parce que les formations sont étanches - du gaz et on s'en sert pour les périodes de pointe. Ce qui fait finalement que la compagnie principale du sud de l'Ontario, qui est l'Union Gas, a une position très très avantageuse par rapport aux autres compagnies qui n'ont pas le stockage, qui doivent louer du stockage chez Union Gas et Gaz Métro, d'ailleurs, loue du stockage chez Union Gas actuellement.

J. GÉLINAS: Expliquez-moi donc cela, il y a un stockage dans le sud de

l'Ontario, entre l'Alberta et Montréal, si je comprends bien. C'est le seul endroit de stockage?

J.G. FREDETTE: Il y a aussi des usines de gaz naturel liquéfié qui servent pour ces mêmes fins de stockage.

J. GÉLINAS: A quel endroit sont-elles?

J.G. FREDETTE: Il y en a une à Hagar, dans la région de Sudbury et il y en a présentement une en construction dans la région d'Ottawa. D'accord? Justement, encore une fois, pour les raisons de stockage et l'écêtement de pointe.

Un autre point que j'aimerais justement ajouter avant que vous continuiez votre question, c'est que présentement, sur le réseau de Trans-Canada, entre l'Alberta et Montréal, il y a de l'Alberta à Winnipeg quatre lignes côte à côte.

J. GÉLINAS: Oui, je sais.

J.G. FREDETTE: Entre Winnipeg et Montréal, il y a deux lignes côte à côte. Ce qu'on prévoit construire, dans une première phase entre Montréal et Québec, c'est une ligne seulement. D'ailleurs, vous voyez à ce moment-là la vulnérabilité du système par opposition à avoir deux lignes.

J. GÉLINAS: Oui, mais j'ai l'impression que cela doit être comme autre chose. Ce doit être comme le chemin de fer; je présume qu'il doit y avoir des - on appelle cela des "shifter" en bon français - relais pour permettre de canaliser le gaz d'un gazoduc à un autre, je présume.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, il y a moyen de déplacer du gaz dans un grand réseau de transport mais à la condition qu'il soit raccordé. On ne peut pas, par exemple, prendre au Québec, dans un cas, par exemple, de <sup>bris de ligne</sup> ... ou on a besoin de <sup>quantité</sup> ... additionnel, <sup>le</sup> gaz des Etats-Unis parce qu'on n'a pas de

pipeline de grand diamètre qui vient des Etats-Unis vers le Canada. Il n'y a pas de boucle là.

PRÉSIDENT: Si on conclut, M. Gélinas, si vous permettez. Juste entre parenthèses, c'est parce qu'on tourne autour d'une question depuis tout à l'heure. Je vais essayer d'en poser une semblable pour peut-être arriver au point précis.

Advenant que les différentes autorisations ne soient pas données sur le port de rechargement, est-ce que Trans-Canada continuerait à penser une usine de liquéfaction uniquement pour l'écrêtement?

J.G. FREDETTE: Actuellement, je ne sais vraiment pas si c'est cela qui serait retenu. La raison pour laquelle, finalement, l'usine de liquéfaction a été retenue c'est qu'en ajoutant la fonction de transport, cela la rendait une facilité, une installation qui avait vraiment des raisons d'être additionnelles. Il y a moyen de faire autre chose. Ou encore, rien faire, on va mettre du propane, un réservoir de propane quelque part, assez considérable, aussi.

PRÉSIDENT: Ce n'est pas pour vous couper mais il y a des gens qui attendent derrière. Vous pourrez revenir par la suite.

J. GÉLINAS: Si je comprends bien, j'aimerais quand même qu'il réponde de façon plus explicite, est-ce que ce serait oui ou non, ou vous ne le savez pas?

J.G. FREDETTE: Ecoutez...

J. GÉLINAS: Vous ne le savez pas!

J.G. FREDETTE: ... il y a actuellement, ici on parle de l'impact de ce projet ici, bon, je suis bien d'accord avec cela et je comprends votre situation; mais si on veut commencer à discuter de la rentabilité, c'est-à-dire

de la justification de l'usine de liquéfaction, en tant qu'installation qui va remplir certaines fonctions, compte tenu des prévisions de marché, etc., tout cela est en train d'être débattu actuellement, devant l'Office national de l'énergie. Les questions sont posées par l'opposant, l'autre projet, Q&M; les questions sont posées par tous les intervenants et c'est là - il n'y a pas 25 volumes ou 28 volumes qui contiennent toutes ces données, que je n'ai pas là, que je n'ai pas par coeur, mais qui sont débattues à cet endroit. D'ailleurs, l'office va passer à Québec, va tenir une partie de ses auditions à Québec et s'il y avait des questions concernant l'opportunité réelle d'intégrer un système comme cela à un système de transport de gaz, je pense que ce serait une bonne place pour poser la question.

D'ailleurs, je vous assure qu'il y a beaucoup d'autres personnes qui vont se charger de la poser. Si, après que toutes ces questions auront été posées, toutes les mises en cause ont été faites, du même ordre que vous venez de faire, il est encore jugé que c'est une installation utile au développement du réseau, à ce moment-là, quant à moi, la preuve sera faite. Et s'il est jugé que c'est une installation inutile et frivole, à ce moment-là la preuve sera faite. Mais moi je ne peux pas vous répondre en détail là-dessus.

J. GÉLINAS: Okay, merci beaucoup.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur?

N. VÉZINA: Noël Vézina, résident de la Pointe-de-la-Martinière. En passant, propriétaire gelé pour un petit bout de temps.

M. Fredette, vous avez mentionné dans votre exposé, tantôt, trois sites possibles: Saint-Vallier, La Durantaye et Pointe-de-la-Martinière.

Vous avez mentionné que Saint-Vallier, une superficie de 200 acres, ce n'était pas la superficie qui était en ligne de cause mais bien l'accessibilité des navires à un port éventuel, à cause probablement de la profondeur.

En regard du site de La Durantaye, vous avez mentionné que 100 acres c'était trop petit. Nous apprenons ce soir que vous seriez satisfait si vous aviez 50 acres en votre possession.

Ma question est la suivante: Est-ce que vous avez l'intention de refaire vos études en regard du projet du site de La Durantaye?

J.G. FREDETTE: La réponse est oui, c'est ce qu'on a dit tout à l'heure d'ailleurs. A partir du moment... quand on a regardé cela au début, on a fait faire un concept qui, celui-là, tenait compte d'un espace qu'on pensait disponible. Encore une fois, c'est dans le contexte d'études qui sont à un niveau relativement limité dans le but d'obtenir les autorisations de principe.

On a appliqué ce concept aux autres sites en arrivant à la conclusion qu'ils n'étaient pas satisfaisants. On a regardé d'autres contraintes aussi qui existaient, comme j'ai mentionné tout à l'heure. A partir du moment où on change le concept, le "design", oui, on va regarder encore une fois les autres sites, ceux qu'on prétendait être trop petits avec le concept précédent; on va les regarder encore une fois.

N. VÉZINA: Merci.

PRÉSIDENT: Merci. Juste une petite annonce. Il est minuit moins vingt; nous comptons terminer et ajourner à minuit. Allez-y!

Y. DALLAIRE: Mon nom est Yvan Dallaire, je suis avocat et je représente quelques-uns des propriétaires de La Martinière. J'aurais une question à

poser aux gens de Trans-Canada Pipelines. J'aimerais savoir si le projet que vous présentez actuellement est un projet final ou s'il comporte des possibilités d'expansion? En ce sens, vous avez un réservoir, aujourd'hui, est-ce que, selon la demande qui pourrait venir de Sept-Iles ou d'ailleurs, vous avez envisagé la possibilité, dans votre projet, d'une expansion?

J.G. FREDETTE: Il est toujours possible qu'il y ait une expansion. Je voudrais tout de suite être précis là-dessus. On a parlé de possibilités - on n'en a pas parlé ici ce soir mais beaucoup de personnes en ont parlé - de transformer ce site en un terminal de réception pour grands méthaniers, il n'en est pas question. On y a déjà pensé d'ailleurs; on a regardé cela, il faut penser à un moment donné pour se rendre compte que cela ne marche pas mais il faut regarder.

Y. DALLAIRE: Est-ce que je comprends que vous avez pensé faire de ce site un site de réception?

J.G. FREDETTE: Oui.

Y. DALLAIRE: Est-ce que l'idée est abandonné ou est-ce qu'elle reste...

J.G. FREDETTE: Elle est abandonnée actuellement. Parce que, on a commencé par regarder; plus on a regardé, plus on s'est rendu compte que cela ne marchait pas. Pour ce qui est de l'expansion... Pardon?

UNE VOIX: Est-ce que vous pourriez préciser pourquoi ça ne marchait pas?

J.G. FREDETTE: Pour des raisons techniques, surtout.

UNE VOIX: Ou surtout le risque?

J.G. FREDETTE: Pour des raisons techniques, cela devenait très difficile d'amener des bateaux de cette ampleur jusqu'à Québec.

Pour répondre à votre question spécifiquement, il est possible qu'il

y ait de l'expansion. Il est possible, par exemple, qu'à un moment donné il y ait deux bateaux. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y aura deux réservoirs. Mais, avant toute expansion, avant l'augmentation de la capacité de stockage qu'il pourrait y avoir là, il faudra obtenir les autorisations.

Y. DALLAIRE: Est-ce que votre superficie de 300 acres que vous avez choisie n'était pas reliée directement à cette perspective d'expansion?

J.G. FREDETTE: Non.

Y. DALLAIRE: Ma deuxième question serait au service de l'environnement, pour savoir si vous avez tenu compte, justement, dans votre étude d'impact, de la possibilité d'expansion justement dont on vient de parler? Est-ce que vous avez considéré cette possibilité d'expansion?

Y. PAGÉ: C'est une des questions, lorsqu'on demande des précisions à la compagnie...

PRESIDENT: Plus fort, s'il vous plaît, M. Pagé.

Y. PAGÉ: Lorsqu'on demande des précisions à la compagnie, on lui demande de préciser - je peux référer à mon texte, si vous permettez - dans les détails supplémentaires que nous demandons, présentation du projet et explication de l'encadrement du projet, soit accroissement des installations physiques des usines et des ports méthaniers, y compris l'implantation d'un superport méthanier. Nous avons demandé à la compagnie de considérer, dans son étude d'impact, cette possibilité.

Y. DALLAIRE: Parce que pour vous c'est une possibilité, le superport méthanier? Comme projet d'expansion?

Y. PAGÉ: Non, ne me faites pas dire des choses que je n'ai pas dites.

Y. DALLAIRE: Mais est-ce que c'est une possibilité, pour vous, qu'il y a lieu de considérer?

Y. PAGÉ: Oui, il y a toujours lieu de considérer, dans l'implantation d'une activité ou d'une industrie, qu'elle puisse avoir de l'expansion.

J.G. FREDETTE: Je pense que la raison pour laquelle cette question-là est posée, dans l'étude d'évaluation technique, c'est qu'il n'a jamais été, au fond, indiqué clairement parce que nous, on n'envisageait plus l'hypothèse. Alors, il n'a jamais été indiqué clairement au gouvernement, qui en voyait encore la possibilité, qu'effectivement il n'y aurait jamais de terminal méthannier là.

Y. DALLAIRE: Une autre question aux gens de Trans-Canada Pipelines et je reviendrai aux gens de l'environnement tout à l'heure.

Est-ce qu'il a été considéré, dans votre projet, la possibilité de desservir de l'industrie située en périphérie de votre usine? Avez-vous étudié l'impact de l'utilisation du gaz par ces usines aux alentours de votre usine?

J.G. FREDETTE: Dans la mesure où il y aurait une industrie ou des particuliers qui ont une demande de gaz, non seulement sur ce site mais dans la région, il y a du gaz qui va être disponible, il y a un gazoduc qui va passer là, il va y avoir disponibilité de gaz.

Y. DALLAIRE: Est-ce que ça entre pour une partie importante de ce que vous appelez la demande de pointe, l'utilisation que pourraient faire les usines dans un éventuel parc industriel situé à la périphérie de votre usine?

J.G. FREDETTE: Actuellement, les estimations de demande sont des estimations de demande d'industries déjà existantes et d'un potentiel de pénétra-

tion dans un marché domestique et commercial et non pas des industries en particulier qui sont anticipées dans l'avenir.

Y. DALLAIRE: Je comprends que votre usine ne desservira probablement pas l'industrie?

J.G. FREDETTE: Ce n'est pas l'usine qui dessert l'industrie, c'est le gazoduc qui dessert l'industrie et les distributeurs qui, ensuite, distribuent du gaz naturel sous sa forme de gaz.

Y. DALLAIRE: Est-ce que votre quai pourrait être utilisé par d'autres que par vous?

J.G. FREDETTE: Ce quai-là est un quai à vocation unique, qui n'est utilisé que pour des fins de chargement, dans ce cas, de gaz naturel liquéfié. Il ne peut pas être utilisé par d'autres navires.

Y. DALLAIRE: Merci. La même question revient à l'Environnement: Est-ce que vous avez tenu compte de la possibilité d'un complexe industriel autour de cette usine comme au plan de l'impact que cela pourrait avoir?

Y. PAGÉ: Cette question, nous l'avons disposée, dans nos directives, nous avons demandé comment ce projet s'intégrait dans l'ensemble du développement de la région. C'est une question qui est posée.

Y. DALLAIRE: Et c'est une question à laquelle vous n'avez pas eu de réponse, si j'ai bien compris?

FREDETTE: Bien, c'est parce qu'on n'a pas eu la question. On a eu la question hier soir. On nous a fait part du contenu des commentaires du comité technique de révision, on a vu cela hier soir.

PRÉSIDENT: Excusez, juste pour éclaircir ce point, est-ce que cela faisait partie des directives du mois de...

Y. PAGÉ: Je dois dire, ce que j'ai dit tantôt qu'il n'était pas dans l'étude faite par la compagnie, c'étaient des éléments...

PRÉSIDENT: Parlez plus fort, s'il vous plaît.

Y. PAGÉ: ... qui étaient déjà identifiés dans le document du 18 avril. Au chapitre 1, à l'item 1.2, on dit: Relation avec d'autres projets ou développement et phase ultérieure de développement. L'évaluateur devra indiquer comment son projet s'intègre au cadre économique et social et au schéma de développement futur du secteur. De plus, l'évaluateur devra inscrire s'il y a lieu les phases ultérieures de développement de son projet. 18 avril.

PRÉSIDENT: Je veux juste faire remarquer, M. Dallaire, au tout début - je ne sais pas si vous étiez là - qu'effectivement, quand le Bureau d'audiences publiques et les gens de l'environnement, les gens d'une compagnie se présentent, on essaie de s'en tenir à l'intérieur du cadre de la loi. Par contre, on a certaines difficultés, comme vous pouvez le constater, parce qu'on ne peut pas non plus penser à ne pas discuter d'un certain nombre de choses, dont cette référence de parc industriel.

Par contre, j'ai aussi mentionné dans mon introduction que le Bureau d'audiences publiques n'est pas l'unique endroit où on peut intervenir et lorsqu'on parle de zonage, je pense bien que la responsabilité première revient à la municipalité. Cela, je pense qu'on est tous d'accord.

Par contre, est-ce que la réponse vous satisfait là?

Y. DALLAIRE: La réponse me satisfait, sauf que la municipalité nous dit que le zonage n'est pas son problème.

PRÉSIDENT: Ah! bon.

G. COTÉ: Mon nom est Gustave Côté, encore une fois. Je voudrais poser une

question au nom de M. Adrien Fournier qui possède une pêche à anguilles à la Pointe-de-la-Martinière. Ce monsieur voudrait savoir ce qui arriverait à sa pêche à anguilles advenant l'installation d'un quai ou d'une usine, ce que vous voudrez? Je ne sais pas qui peut me répondre à cette question.

PRÉSIDENT: On va demander au monsieur de Trans-Canada.

J.G. FREDETTE: Où est la pêche à anguilles justement?

G. COTÉ: A peu près où vous allez construire votre quai.

J.G. FREDETTE: Si c'est où le quai va être construit, la pêche à anguilles va disparaître.

G. COTÉ: Elle va disparaître.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous réferez au monsieur qui avait une pêche à anguilles au bas des tours de transmission hydroélectrique auparavant?

G. COTÉ: C'est cela, elle est encore là la pêche à anguilles.

J.G. FREDETTE: Si c'est au même endroit, bien sûr. Si c'est, cela dépend de la distance, cela pourrait continuer à coexister avec un quai dans la mesure où ce n'est pas au même endroit.

G. COTÉ: Je voudrais savoir ce que ces messieurs des Services de protection de l'environnement pensent de cela, faire disparaître une pêche à anguilles?

Y. PAGÉ: Cela fait partie d'une des ressources qui pourraient être affectées et une des utilisations qui pourraient...

PRÉSIDENT: Plus fort, s'il vous plaît, M. Pagé.

Y. PAGÉ: Cela fait partie d'une des ressources qui pourraient être affectées et, en partie, un des éléments négatifs que nous voulons que l'étude d'impact mette en évidence.

G. COTÉ: Merci beaucoup, monsieur. Pour continuer la question que

M. Lamontagne a posée aux gens de Trans-Canada Pipelines, alors que vous avez demandé s'il n'y avait pas de quai, est-ce qu'il y aurait quand même une usine de liquéfaction? Ma question s'adresse au monsieur de Trans-Canada Pipelines. Que pensez-vous du commentaire de votre vice-président, M. Archambault, qui dit ceci: "Il se peut qu'on obtienne la permission de construire un gazoduc mais qu'on n'ait pas la permission, c'est-à-dire qu'on obtienne le contrat pour un gazoduc mais qu'on n'obtienne pas la permission pour une usine de liquéfaction." Il répond à une question à ce moment-là en disant: "Alors nous continuerons par pipeline."

Vous dites, vous: Peut-être qu'il y en aura une, peut-être qu'il n'y en aura pas.

A. LIZOTTE: Je peux vous dire, M. Côté, que je vais tenter d'obtenir la transcription des propos de M. Archambault.

PRÉSIDENT: Nous l'avons ici.

A. LIZOTTE: Vous l'avez ici en main. Peut-être pourriez-vous me la passer à ce moment-là. Nous l'avons au bureau. D'accord.

Je peux justement vous dire qu'effectivement, quand M. Archambault mentionne qu'on peut très bien obtenir, par exemple, l'autorisation de construire un gazoduc sans, effectivement, obtenir aussi l'autorisation de construire les installations de gaz naturel liquéfié, à Lauzon ou ailleurs, à ce moment-là, cela ne remet pas en cause le projet de pénétration du gaz naturel, par exemple, dans la région de Québec.

Cependant, ce que ça fait, c'est que, écoutez, s'il n'y a pas d'usine de liquéfaction, il y a soit rien, avec justement les conséquences que M. Fredette a mentionnées tout à l'heure dans le cas de la sécurité d'approvisionnement et pour l'écrêtement des pointes, où justement un gros

réservoir de propane, pour l'écrêtement des pointes et la sécurité d'approvisionnement.

G. COTÉ: Merci. Basé sur votre expérience, un gazoduc brise à quelle fréquence? Est-ce que c'est à peu près comme l'électricité, advenant du ver-glas ou une panne? Cela brise à quelle fréquence, un gazoduc?

A. LIZOTTE: : Est-ce que vous parlez de l'usine ou du gazoduc?

G. COTÉ: Du gazoduc lui-même. Vous avez dit tantôt: Si le gazoduc manque à Drummondville, par exemple.

A. LIZOTTE : Oui.

G. COTÉ: Quelles sont les chances qu'il manque à Drummondville ou ailleurs, ce gazoduc, qui est en cuivre, vous avez dit, à 30 pouces ou 40 pouces sous terre.

A. LIZOTTE: Environ trois pieds.

G. COTÉ: Trois pieds. Quelles sont les chances qu'il manque?

A. LIZOTTE: Ecoutez, honnêtement, moi, personnellement, je ne peux pas répondre à cette question puisque je n'ai pas l'information suffisante. D'accord?

G. COTÉ: Est-ce que l'autre monsieur pourrait répondre?

A. LIZOTTE: Je vais vérifier, attendez une seconde. On va avoir l'information.

PRÉSIDENT: Je vous fais remarquer qu'il nous reste cinq minutes pour vous. Après cela, on passe aux deux autres et c'est terminé.

J.G. FREDETTE: Dans l'histoire de Trans-Canada Pipelines, c'est-à-dire ni plus ni moins depuis 1959, il y a eu six défaillances majeures qui ont nécessité des arrêtes de l'ordre de quatre, cinq, six jours. Il y a, par

ailleurs, un certain nombre d'arrêts, . . on n'a pas les données ici...

G. COTÉ: Alors, dans vingt ans, vous avez eu six bris.

J.G. FREDETTE: ...beaucoup plus nombreux qui ne sont pas des défaillances majeures. Une défaillance majeure, cela veut dire qu'il y a un bris et tout s'arrête pendant une longue période de temps.

Pour ce qui est des défaillances mineures, je ne peux pas vous dire cela ici, mais il y en a qui arrivent périodiquement.

G. COTÉ: Vous avez mentionné aussi, durant la discussion, que possiblement la Davie Shipbuilding recevrait des contrats de construction ou x, y, z. Est-ce que vous allez procéder sans soumission, c'est garanti que Davie Shipbuilding va le recevoir ou si vous allez demander tout simplement des prix?

J.G. FREDETTE: Actuellement, il y a des discussions à cet effet avec Davie. Est-ce qu'il va y avoir la construction d'un bateau comme anticipé? Ce n'est rien de définitif encore. Mais on veut faire faire des estimés par Davie Shipbuilding du coût de construction de ces bateaux.

G. COTÉ: Ce sera sur soumission; si leurs prix sont meilleurs, vous faites construire là et s'ils sont plus hauts, vous faites construire ailleurs?

J.G. FREDETTE: Je ne suis pas certain là.

G. COTÉ: Ce n'est pas certain de ça.

PRÉSIDENT: M. Côté, si vous voulez, on va permettre une dernière intervention.

G. COTÉ: Simplement, ce que je voudrais dire, c'est qu'ici vous avez constaté ce soir, messieurs de l'environnement et messieurs de la commission de l'énergie, et la même chose s'est produite dans les cinq ou six assemblées

qu'on a eues, la population est très très très hostile à la venue de cette usine de GNL, quoiqu'elle souhaite la bienvenue à l'arrivée du gaz naturel à Québec. Merci.

PRÉSIDENT: Merci, M. Côté. .

J. LATULIPPE: Mon nom est Jean-Louis Latulippe. Je m'adresse à M. Fredette. Concernant le chaland et le remorqueur, est-ce que vous savez que ce genre de transport n'a jamais été utilisé sur le Saint-Laurent dans les mois de décembre, janvier, février et mars, à cause justement des glaces et des forts courants, et enfin à peu près tout le climat défavorable à ce genre de transport. Je me rappelle, à un moment donné, Irving avait un genre de barge comme cela de 10 000 tonnes avec un chaland, avec un remorqueur et dans une tempête il avait été obligé de laisser aller la remorque pour sauver l'équipage du remorqueur. A ce moment-là, si cela avait été du méthane, qu'est-ce qui serait arrivé?

Puis, concernant votre quai, est-ce que c'est un quai très sécuritaire? A Grenoble, ils ont fait des études concernant les méthaniers et pour accoster et démarrer, et pour le chargement, les navires doivent être dans une sorte de bassin très sécuritaire à cause justement des forts vents, du courant et de la glace parce que si un bris des amarres ou un bris du flexible, cela peut occasionner justement un désastre. Est-ce que vous avez pensé à ça?

J.G. FREDETTE: Le quai est construit de façon à agir comme protection pour le bateau.

J. LATULIPPE: Oui, mais les glaces poussent en-dessous du quai; ce n'est pas un quai plein, les glaces vont passer en-dessous, entre les caissons.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, là aussi, la personne qui a fait la conception

préliminaire du quai n'est pas ici ce soir. Je présume que ce sera un quai qui répondra aux exigences.

PRÉSIDENT: C'est une question qui me semble importante. Dans le document présenté par Trans-Canada, le quai ne laissait pas passer l'eau et vous disiez, à un endroit donné, que justement cela pouvait occasionner le dépôt de sédiments contaminés.

M. YERGEAU: Pour aller dans le sens de monsieur, et c'est une question que j'allais justement vous poser. A la page 5.7 de votre volume 4D, à l'avant-dernier paragraphe, vous notez qu'il risque d'y avoir une accumulation de sédiments en aval de la jetée de 150 mètres menant au quai à La Martinière. Vous dites que l'accumulation serait lente, les niveaux de contaminants pourraient devenir importants et rendre difficile l'obtention d'un permis pour le dragage éventuel des sédiments accumulés.

Vous ajoutez: Cet effet pourrait être réduit par l'installation de plusieurs ponceaux dans la route surjetée permettant un débit suffisant pour qu'il n'y ait pas d'accumulation de sédiments. Pourriez-vous me dire pourquoi vous n'avez pas déjà prévu l'installation de tels ponceaux sous la jetée pour éviter justement la conséquence que vous identifiez?

J.G. FREDETTE: Je n'ai pas de réponse à votre question. A ce moment-ci, je n'ai pas de réponse à votre question. On peut peut-être vous fournir une réponse, si vous le désirez.

J. LATULIPPE: Juste une dernière question: Est-ce que le chaland méthanier va être munis d'une coque double et puis de double-fond au cas d'écouement<sup>h</sup>?

J.G. FREDETTE: Oui, c'est un bateau qui, d'abord tous les méthaniers sont conçus de la même façon, pas de la même façon exactement mais ce sont des

bateaux à coque double et à double fond, dans lesquels les réservoirs sont suspendus.

J. LATULIPPE: Maintenant, la force de votre remorqueur, c'est combien de chevaux vapeur?

J.G. FREDETTE: Quelque chose de l'ordre de 4500 chevaux.

J. LATULIPPE: 4500 chevaux. Puis, une fois dans la glace, croyez-vous qu'il va se déprendre facilement? Ou s'il va être charroyé par la glace un peu partout, ce qui va représenter peut-être à ce moment-là un danger pour la navigation?

J.G. FREDETTE: Nous pensons que le bateau, avec son remorqueur, pourra négocier les glaces, telles qu'elles se présentent...

J. LATULIPPE: Je vous souhaite bonne chance.

M. YERGEAU: Relativement à la page 5.7 de votre volume 4D que vous ne pouvez pas me donner de réponse, j'aimerais avoir une réponse lorsque vous aurez eu l'occasion de vérifier avec votre expert, quand ce ne serait... je comprends que vous ne pouvez pas me donner la réponse immédiatement mais j'apprécierais recevoir aussi rapidement que faire se peut une réponse écrite.

J.G. FREDETTE: Oui, d'accord.

M. YERGEAU: D'autre part, parlant de réponse, est-ce que vous avez trouvé les réponses à mes deux questions de tantôt: la norme du 3000 pieds et, d'autre part, la norme bien claire qui permet de calculer la surface de la zone tampon?

J.G. FREDETTE: J'ai une réponse en tout cas, celle qui est la plus simple à trouver et la plus claire. C'est une exigence du code révisé NFPA 59-A,

qui n'est pas public encore. On n'arrive pas à trouver là. Mais qui, normalement, devrait devenir une exigence officielle.

M. YERGEAU: Allez-vous pouvoir me fournir, dans votre même lettre, une photocopie du projet d'article révisé du 59-A à ce sujet?

J.G. FREDETTE: D'accord.

M. YERGEAU: A la fois sur la distance de 3000 pieds minimum et à la fois sur le calcul de la surface de la zone tampon.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, là-dessus, sur le calcul de la surface de la zone tampon, il nous fera plaisir de vous transmettre un document expliquant la méthodologie et sur quoi cette méthodologie est basée.

M. YERGEAU: Mais est-ce que ce calcul de la surface de la zone tampon relève d'une norme ou d'un critère que vous vous êtes fixé vous-même?

J.G. FREDETTE: Non, cela relève d'une norme qu'on retrouve dans NFPA 59-A.

M. YERGEAU: Vous allez me faire parvenir cela par écrit?

J.G. FREDETTE: Oui.

M. YERGEAU: Merci.

J.G. FREDETTE: Toute la méthodologie, d'ailleurs, il faut l'expliquer. On l'a fait, on vient juste de le faire en réponse à une question semblable de l'Office national de l'énergie. Alors, ce sera relativement facile de reprendre cela en français.

M. YERGEAU: Merci.

PRÉSIDENT: Alors, nous allons entendre la dernière intervention.

J. GAUTHIER: J'ai quatre petites questions rapidement. M. Fredette, est-ce que le salaire moyen de ces employés, de la vingtaine de travailleurs que vous allez engager vont avoir un salaire plus élevé que la moyenne des

salaires au Québec? Disons, peut-être \$25 000 ou \$30 000 par année; est-ce que c'est au-dessus de la moyenne?

J.G. FREDETTE: C'est au-dessus de la moyenne. On n'a pas cela dans le document...

J. GAUTHIER: Voici ma deuxième question...

J.G. FREDETTE: ... 4C parce que cela ne se trouve pas ailleurs; cela se trouve ailleurs dans la requête de Trans-Canada, dans un autre volume qui, lui, décrit les activités techniques, le nombre d'employés, les salaires payés, etc. C'est un autre problème; il n'y a personne qui a jamais vu ce rapport, semble-t-il.

J. GAUTHIER: Outre le côté technique de ce point, outre la compétence technique, est-ce que c'est possible qu'il y ait peut-être un risque de danger ou d'accident au travail, étant donné que c'est une technologie assez particulière et peu, peut-être, complète ou assez à la dernière pointe. Au niveau des salaires, c'est peut-être en partie justifié par le risque qu'ils courent en partie simplement?

J.G. FREDETTE: Non, le niveau des traitements d'abord serait, semble-t-il, en moyenne de l'ordre de \$20 000. Donc, il y a un petit peu plus bas et il y a plus haut.

J. GAUTHIER: Cela n'indique en rien le risque qu'ils courent en travaillant chez vous.

J.G. FREDETTE: Non.

J. GAUTHIER: Il n'y a aucune probabilité même aussi faible que 1%?

J.G. FREDETTE: C'est les mêmes niveaux de salaire que les employés qui travaillent ou les professionnels qui travaillent dans des industries chimiques.

Dans une raffinerie ou dans une usine de GNL, c'est le même ordre de grandeur, ce sont les mêmes salaires.

J. GAUTHIER: Okay. Je me demandais si, étant donné, en l'occurrence s'il existe une probabilité, je me demandais éventuellement s'il y avait un risque, s'il y avait un accident, comme les assurances sont calculées sur une probabilité, advenant un tel cas, sûrement que les assurances des contribuables, des maisons autour, seraient augmentées ou, automatiquement, il y a une dévaluation des habitations advenant le risque d'un accident, advenant l'accident, une fois sur, disons, cinq ans. Cette probabilité existe bel et bien parce que vous l'avez mentionnée et elle est dans le rapport Cartier qui va au-delà de 1500 pieds et la probabilité est de 10% et plus.

J.G. FREDETTE: C'est quoi la question que vous posez?

J. GAUTHIER: Bien, la question, c'est que justement il va y avoir une dévaluation des maisons qui vont être autour parce qu'il y a un risque. Habituellement, dans une entreprise privée, quand vous engagez un employé...

J.G. FREDETTE: Ecoutez, je ne pense pas qu'il y ait une dévaluation plus grande d'habitations autour qui serait provoquée par toute installation industrielle. Je ne pense pas.

J. GAUTHIER: La réponse que vous me faites, est-ce qu'elle a été fondée à partir des compagnies d'assurance, est-ce que cela a été vérifié auprès de compagnies d'assurance ou si c'est strictement une appréciation de votre part?

J.G. FREDETTE: On nous indique qu'une usine conçue correctement, respectant toutes les normes, n'entraîne pas d'augmentation, généralement, dans les cas qui existent, des assurances dans la proximité de l'usine.

J. GAUTHIER: Pour le bénéfice de l'auditoire, en plus du "water bucket", est-ce que vous pourriez présenter ou expliquer aux gens peut-être un type d'accident qui est arrivé dans la baie de Tokyo, à propos du..., en 1974, où cela a pris plusieurs rockets et torpilles pour couler le bateau et le sortir de la baie. Pourriez-vous aussi présenter le film montrant les dangers qui se lient à cela et les risques à ce moment-là? Et demander aux agents d'assurance l'évaluation ou la probabilité pour la région de Québec, les habitations, est-ce que les coûts d'assurance seraient les mêmes une fois qu'ils auraient vu le film et auraient constaté le rapport. Est-ce qu'on pourrait avoir une évaluation correcte au Québec? Les compagnies d'assurance au Québec sont peut-être plus sensibles à certains points qu'ailleurs, on ne sait pas. Est-ce qu'il y aurait possibilité pour l'auditoire...

A. LIZOTTE: Il y a deux points. Premier point, concernant le test du "water bucket", ce que j'ai dit tout à l'heure, justement, c'est que nous fabriquerions du gaz naturel liquéfié ici, la semaine prochaine, évidemment pour autant que nous avons l'autorisation du Bureau des audiences publiques et que ceux qui participeront à la séance seront intéressés à l'avoir.

Concernant le test du "water bucket", je peux m'informer, je ne le connais pas. Je peux m'informer; on pourra poser la question la semaine prochaine si, bien entendu, vous êtes ici.

Deuxièmement, concernant justement le navire qui a été accidenté dans la baie de Tokyo, je vous ferai remarquer tout de suite, pour le bénéfice justement d'une bonne compréhension, que ce n'est pas un bateau de gaz naturel liquéfié.

J. GAUTHIER: C'est un pétrolier...

A. LIZOTTE: C'est un bateau de butane.

J. GAUTHIER: Propane, d'après ce qu'on...

J.G. FREDETTE: C'est un...

J. GAUTHIER: J'ai vu le film; on parlait du propane et avec du naphta; il y avait d'autres produits aussi combinés avec cela parce que le réservoir est réputé moins dangereux que le méthane à la conclusion des experts.

J.G. FREDETTE: Je peux vous donner des informations, justement, cela tombe bien, concernant ce bateau. Effectivement, disons, ce qui s'est produit, c'est une collision entre deux bateaux. C'est un bateau qui transportait de la ferraille, qui a justement percé la coque du bateau qui transportait du butane et dans les réservoirs, on transportait à ce moment-là, du naphta, comme vous le dites si bien. Dans le cas des méthaniers, c'est de l'eau qu'on transporte là. Alors, ce qui s'est produit, c'est qu'effectivement le naphta s'est enflammé à ce moment-là et il a provoqué un incendie dans le butane. Mais cela n'a aucun rapport avec un méthanier. Je voudrais justement que les personnes qui sont ici le comprennent très bien.

J. GAUTHIER: Tantôt, j'avais posé une question...

LE PRÉSIDENT: On va permettre une intervention.

J. GAUTHIER: ... et on ne m'a jamais répondu. C'est à propos du contact justement du fameux "water bucket". J'aimerais que vous répondiez à ma question, à savoir que l'explosion sans flamme et sans combustion, cela reste un peu un mystère pour la science présentement. Si vous me dites que si le méthane venait en contact avec l'eau, c'est justement le phénomène qu'on ne connaît pas. N'y aurait-il pas un risque pour des interrogations? Il semble que partout on n'ait pas de réponse à cela.

M. YERGEAU: Le phénomène existe et très rarement, il arrive.

A. LIZOTTE: De toute manière, je peux donner une réponse préliminaire parce que, semble-t-il, après consultation avec M. Silvestro, lui donne

l'impression que c'est un phénomène disons qui n'est pas scientifique mais plutôt imaginaire.

J. GAUTHIER: Vos spécialistes disent une chose et les spécialistes du US ... parce que tous les services dans le genre environnemental des Etats-Unis semblent assez unanimes, ils sont cités avec leurs noms et les divisions.

A. LIZOTTE : D'accord.

J. GAUTHIER: A ce moment-là, vous avez deux groupes de spécialistes. Vous en avez un mais là-bas il y en a plusieurs. Il y a deux théories différentes.

A. LIZOTTE : De toute manière, écoutez, en attendant je peux vérifier pour voir s'il y a possibilité de faire ce test la semaine prochaine. Je ne vous promets rien concernant ce test. La promesse que je peux vous faire, c'est concernant la fabrication du gaz naturel liquéfié ici.

PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît! J'aimerais dire un mot, par rapport au test, je n'ai rien contre effectivement mais il va falloir nous-mêmes évaluer les possibilités parce que la semaine prochaine sera consacrée, comme on va le mentionner tout à l'heure, à recevoir vos commentaires. On n'a rien contre les tests, les films, etc., mais il va falloir qu'on en discute à savoir si c'est possible techniquement et physiquement de le faire.

J. GAUTHIER: Pour le bénéfice de la commission, que quelques experts de la commission puissent vérifier les pour et contre aux Etats-Unis, je pense que je vous avance peut-être un bon voyage.

PRÉSIDENT: Tout à l'heure, je pense avoir mentionné au début - les beaux voyages, on va laisser faire, on n'a pas le temps - que les gens de la Direction générale de l'énergie traitent de sécurité et non pas d'environnement

et vice versa, sont ici ce soir pour vous informer d'un certain nombre de choses et sont ici aussi ce soir pour s'informer d'un certain nombre de choses, je pense bien.

Alors, nous espérons, effectivement, qu'à l'analyse de la situation au niveau de la sécurité, ce que vous avez mentionné, les interrogations que vous avez posées et que, pour certaines, sont restées sans réponse, je pense bien que ces gens de la Direction générale de l'énergie devraient s'assurer d'obtenir les réponses. On va être obligé de terminer.

M. FRANCOEUR: Est-ce que vous permettez un instant?

PRÉSIDENT: Oui.

M. FRANCOEUR: Je veux juste donner l'explication sur le phénomène dont monsieur fait référence, il est exact que le gaz naturel liquide, au contact avec l'eau peut faire une explosion froide, qu'on appelle. C'est une expansion rapide du gaz qui se produit et ça détonne, ça fait un bruit sourd, mais c'est tout ce qui se passe. C'est un phénomène qui a été étudié, qui est reproduit, qui est analysé et qui est relativement bien connu.

UNE VOIX: Vous avez dit, ça détonne?

M. FRANCOEUR: Oui, comme un pétard, ça détonne.

UNE VOIX: C'est quoi, détonner?

M. FRANCOEUR: Détonner, c'est comme un pétard. Cela fait un bruit...

UNE VOIX: Comme une explosion?

J.G. FREDETTE: Ce n'est pas une explosion, c'est une détonnation.

M. LAVERTU: Une détonnation est toujours plus puissante qu'une explosion. Je crois que c'est clair.

PRÉSIDENT: M. Francoeur, est-ce que vous avez d'autres informations?

M. FRANCOEUR: Non, c'est tout ce que j'avais à dire, monsieur.

PRÉSIDENT: Merci beaucoup. Ecoutez, pour terminer...

R. LAVERTU : J'aurais une intervention à faire parce que monsieur a mentionné que le méthane détonnait. Il peut détonner, d'après moi, dans des conditions très spéciales. Maintenant, le même monsieur nous a dit à Montréal l'autre jour que le méthane n'explosait pas à l'extérieur, c'est un phénomène que je ne comprends vraiment pas, qu'une réaction chimique puisse passer à l'intérieur et ne puisse pas passer à l'extérieur, cela dépasse vraiment mes connaissances.

Maintenant, la preuve qu'il dit que ça détonne, ce serait encore mieux. Cela me laisse perplexe. Maintenant, j'aurais une question à poser et une précision à apporter. M. Fredette a mentionné que Pointe de La Durantaye n'était pas acceptable parce que les bateaux seraient trop près du chenal. Ici, à Lauzon, en fait, le bateau serait dans le chenal. Probablement que c'est acceptable dans le chenal et non pas près du chenal. Vous avez mentionné tout à l'heure que c'était non acceptable à cause de cela.

Maintenant, s'il y a un quai de transport de méthane à un endroit, à quelle distance doivent être les autres quais d'après les normes?

J.G. FREDETTE: Actuellement, à 500 pieds.

R. LAVERTU : A 500 pieds d'un autre quai? Ce sont les normes de qui, toujours les mêmes?

J.G. FREDETTE: Toujours les mêmes.

R. LAVERTU : Merci.

PRÉSIDENT: Ecoutez, on va terminer. Avant de terminer cette séance d'information, j'aimerais vous mentionner la façon dont on va procéder pour la

semaine suivante, c'est-à-dire que pendant toute la semaine, au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, au 2360 chemin Sainte-Foy, dans les mêmes locaux que les Services de protection de l'environnement, les documents déposés pour la requête de Trans-Canada seront disponibles à toute personne qui voudra les consulter durant le jour.

Advenant que vous ne soyez pas disponible le jour, à ce moment-là il suffit de le mentionner et on demandera à quelqu'un d'être là le soir pour vous recevoir.

Maintenant, si vous désirez la semaine prochaine, c'est-à-dire lundi soir prochain, à la même place, présenter un mémoire ou un avis, nous aimerions - ce n'est pas une obligation - pour les fins de la préparation de la soirée que vous vous inscriviez ici, à la sortie. Effectivement, un exemple, s'il y a cinq ou six personnes ou s'il y en a 100, 150, on va prévoir deux soirs au lieu d'un. C'est tout simplement une question d'organisation. Ce n'est pas pour vérifier, ce n'est pas pour faire une sélection; c'est uniquement une question d'organisation.

Alors, pour ceux qui veulent présenter soit des mémoires ou donner leur avis, on aimerait que vous vous inscriviez à la sortie.

Pour terminer, je remercie les membres de la compagnie Trans-Canada, M. Fredette qui a représenté les membres, et les gens des deux directions des services gouvernementaux. Merci. Je voudrais aussi remercier tous les gens qui étaient ici, vous avez été bien gentils. Au début, on était un peu inquiets mais finalement cela s'est bien passé. Merci.

- - - - -



AUDIENCE PUBLIQUE DE LAUZON  
SOUS-SOL DE L'ÉGLISE SAINT-JOSEPH  
DEUXIÈME SÉANCE  
LUNDI 29 OCTOBRE 1979. - 20H



PRÉSIDENT (M. Lamontagne): Lundi dernier, pour faire un bref résumé de la situation, il y avait donc ici, dans la même salle, la première partie de l'audience publique sur l'environnement concernant le projet de Trans-Canada Pipelines d'un port méthanier et d'une usine de liquéfaction et de gazéification à Lauzon. Nous avons donc entendu, d'une part, le promoteur, c'est-à-dire la compagnie Trans-Canada présenter son projet et, deuxièmement, les Services de protection de l'environnement et la Direction générale de l'énergie du gouvernement du Québec qui vous ont donné un résumé des critères qu'ils ont considérés dans le cadre de l'analyse de ce projet.

Nous débutons ce soir la deuxième partie, c'est-à-dire que nous écouterons toutes les personnes ou les groupes qui veulent prendre une position ou donner leur avis sur le projet. Nous avons donc demandé, la semaine dernière, de s'inscrire, si possible, au bureau durant la semaine; on a donc, actuellement, dix inscriptions officielles, et je vais les nommer.

Cependant, s'il y en a qui auraient oublié de nous avertir, on va vous demander de le faire immédiatement après que nous ayons nommé les différentes personnes qui nous ont demandé de les inscrire.

Les personnes sont les suivantes, et ce sera par ordre, effectivement, que vous aurez à vous présenter: M. Gustave Côté, en tout premier lieu, M. Yvan Roy, M. Alain Turgeon, M. Gaston Cadrin, M. Gilles Castonguay, M. Jacques Lemieux, M. Mathieu Vachon, Mme Anne-Marie Hallé, M. Lorne Giroux et M. Bertrand Crête. Je vous demanderais immédiatement s'il y a des personnes qui voudraient... On ajoute ici M. Jean-Louis Latulippe.

Oui?

J. BEAUPRÉ: Jacques Beaupré.

PRÉSIDENT: M. Jacques Beaupré.

Voici comment va se dérouler cette soirée. En tout premier lieu, des personnes viendront au micro pour nous exposer leur avis. Les personnes qui préféreraient être assises pour lire un texte pourront venir à la table, ici, si elles le veulent. Soit pendant ou après la lecture des mémoires ou des avis, nous nous permettrons, M. Yergeau et moi, de vous poser quelques questions pour soit améliorer la compréhension ou pour, du moins, scruter peut-être un peu plus en détail l'opinion que vous allez émettre.

On considère, d'après le nombre d'intervenants, douze, que l'intervention de chaque intervenant pourra se dérouler pendant environ 15 minutes. S'il vous est possible de prendre environ dix minutes pour l'intervention, il restera cinq ou six minutes afin que nous puissions vous poser quelques questions.

Pour ceux qui ont un mémoire, nous apprécierions que vous déposiez le mémoire auprès du bureau parce que, comme vous le savez, on l'avait mentionné la semaine dernière, tout ce qui sera dit sera enregistré. Par contre, lorsqu'on a un mémoire, on évite souvent un travail inutile; à partir de ce moment-là, c'est plus facile pour le bureau de transcrire intégralement votre texte. Par contre, il arrive quelquefois que des gens préparent un texte et, durant la soirée, ils changent. Si vous apportez des modifications, à ce moment-là, il suffit de nous le signaler.

Simplement à titre d'avertissement, parce que quelqu'un nous a posé

la question tout à l'heure, nous n'avons pas prévu, ce soir, de débat entre l'initiateur du projet et le public, c'est-à-dire qu'on avait consacré toute une soirée pour cela, alors on n'a pas invité la compagnie à venir discuter du projet. Par contre, il y a des gens qui représentent la compagnie qui sont ici dans la salle, alors durant la période de 15 à 20 minutes, à 9 h 30, pour la pause, vous pouvez discuter avec la promoteur ou après, si vous voulez, mais, officiellement, durant cette deuxième partie de l'audience, on n'a pas prévu comme tel un débat avec le promoteur.

Nous nous arrêterons à 9 h 30 pour prendre environ 15 minutes et, par la suite, nous reprendrons. C'est M. Jean Gauthier qui est le treizième intervenant.

Nous allons commencer, si vous voulez. J'appelle M. Gustave Côté. Je demanderais aux intervenants de bien vouloir s'identifier et, lorsqu'ils sont accompagnés, d'identifier les personnes qui les accompagnent et, dans certains cas, de mentionner les organismes qu'ils représentent.

G. COTÉ: Mon nom est Gustave Côté. Je demanderais à Mlle Carole Robitaille de lire le rapport qu'on présente devant vous, ce soir.

PRÉSIDENT: Vous êtes accompagné d'une autre personne?

J. GÉLINAS: Mon nom est Jean Gélinas, je fais partie du Comité pour la sauvegarde de la Pointe de la Martinière.

PRÉSIDENT: Votre nom, monsieur?

J. GÉLINAS: Jean Gélinas.

PRÉSIDENT: Merci.

C. ROBITAILLE: Projet d'implantation d'une usine de liquéfaction de gaz

naturel et d'un terminus pour bateaux méthaniers à Pointe de la Martinière. Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le Comité de citoyens pour la sauvegarde de la Pointe de la Martinière, présenté en septembre 1979 et révisé en octobre 1979.

La position du comité des citoyens pour la sauvegarde de Pointe de la Martinière est claire et précise, quant à la venue du gaz naturel au Québec, et plus particulièrement à Lauzon.

Compte tenu de la conjoncture nord-américaine en ce qui a trait aux approvisionnements énergétiques, nous justifions la venue du gaz naturel au Québec. Elle aura comme conséquence de réduire notre dépendance face aux approvisionnements étrangers, tout en nous assurant d'une source énergétique fiable. Cependant, nous refusons le projet de TCPL quant à l'implantation d'une usine de liquéfaction et d'un terminus méthanier à Pointe La Martinière pour les raisons qui suivent dans ce présent mémoire.

Ce mémoire est basé sur l'examen du volume 4D de la Trans-Canada Pipelines quant à l'implantation d'une usine de liquéfaction de gaz naturel à Pointe de la Martinière. Elle rapporte ainsi des commentaires recueillis au cours de plusieurs réunions publiques et des témoignages de différentes personnes ressources.

Nous allons élaborer sur le côté écologie. A la lecture du rapport technique, préliminaire à l'implantation de l'usine de GNL, l'on peut y découvrir cette citation: "L'environnement terrestre et marin du site de Pointe de la Martinière n'a pas d'importance écologique et n'est pas exploité intensivement pour des fins commerciales et récréatives." Une telle affirmation nous apparaît comme étant biaisée, démunie de toute

connaissance du milieu et orientée vers un but unique: justifier le projet. Examinons de plus près la configuration géomorphologique du site afin d'en faire ressortir ses caractéristiques fondamentales.

La paroi rocheuse s'étendant de Bécancourt à Beaumont, bordant le fleuve au sud et atteignant à plusieurs endroits une hauteur de plusieurs centaines de pieds s'adoucit pour être presque inexistante à Pointe de la Martinière, de telle sorte que, de la route 132 aux battures, il y a continuité dans le relief. Cette particularité morphologique a certainement contribué pour une large part dans la décision des promoteurs de retenir Pointe de la Martinière comme site favorable à l'implantation de l'usine.

Venir affirmer que l'environnement terrestre ne présente aucune importance écologique nous semble être bien gratuit, car on oublie dès lors que l'être humain fait partie d'un certain écosystème et qu'il est lui-même régi par un ensemble de facteurs inhérents à sa survie, et desquels dépend son mieux-vivre.

Pointe de la Martinière possède un très haut potentiel environnemental. En effet, sur la partie nord du territoire en question, une forêt adulte de bois franc et de résineux croît sur une centaine d'acres.

Sans être le refuge d'espèces en voie d'extinction, il n'en demeure pas moins qu'il s'y trouve nombreuses familles de pinsons, fauvettes, pics-bois, gros-becs, perdrix, lièvres, ratons-laveurs, rats-musqués, mouffettes, Aux limites de la forêt sur les rives du fleuve, il y a une quarantaine de résidences d'été, dont quelques unes sont habitées l'hiver par des rentiers. La partie sud bornée par la route 132 est suffisamment riche pour permettre la culture de grains et plantes fourragères et ce, pour trois fermes agricoles.

Le long de la même route et de la rue Saint-Joseph, on y trouve au moins six maisons centenaires. Enfin, tout le territoire étant une colline s'inclinant au nord et vers l'est, il est possible d'embrasser du regard un panorama s'étendant de Saint-Vallier sur la rive sud, en passant par Saint-Jean, Saint-Laurent et Sainte-Pétronille de l'Ile d'Orléans et jusqu'à Charlesbourg sur la rive nord, sans oublier les chutes Montmorency et la vaste étendue des majestueuses Laurentides.

Relativement peu connu de la part de la population, il n'en demeure pas moins que ce site est voué, s'il est intégré à l'intérieur d'un plan d'aménagement rationnel, conçu par des gens soucieux d'améliorer le mieux-vivre de la population, à un avenir des plus enviables.

Déjà, de nombreux sentiers de randonnées pédestres sillonnent les boisés environnants. L'hiver, on y découvre plusieurs pistes de ski de fond, témoignage indiscutable d'une participation communautaire à l'environnement.

Bien entendu, la société d'ingénierie Cartier se devait d'inclure dans l'étude qui nous intéresse une évaluation de l'impact de ce projet sur l'environnement. Ces divers renseignements sont confinés à l'intérieur d'un tableau, planche A-1, que vous avez sans doute consulté.

Les conclusions apportées, compte tenu de la méthodologie employée, sont des plus discutables. D'après leurs conclusions, l'implantation de l'usine n'aurait qu'un impact mineur sur l'environnement à Pointe de la Martinière, alors qu'intermédiaire à Pointe Saint-Vallier. Les caractéristiques communautaires, lors de l'exploitation de ladite usine, n'auraient qu'un impact mineur à Pointe de la Martinière, alors qu'intermédiaire pour

les autres sites considérés.

L'impact sur la sécurité publique serait considéré comme non significatif, mineur, à Pointe de la Martinière, alors que majeur, c'est-à-dire affectant d'une manière durable et permanente celle-ci à Pointe de la Durantaye et aux battures de Beauport. Rappelons qu'il existe à moins de deux kilomètres du site proposé deux institutions publiques, soit l'Institut Mgr Guay pour enfance inadaptée et l'école primaire de Sainte-Bernadette; à moins de quatre kilomètres, un imposant CEGEP accueillant plus de 2000 étudiants, une école secondaire de 800 étudiants et le chantier maritime de la Davie Shipbuilding.

De plus, cette matrice de comparaison, pierre d'assise pour le choix du site, présente d'autres faiblesses. Ainsi, il nous semble injustifiable que la cotation des caractéristiques choisies ne soit pas pondérée en fonction de l'importance relative qu'elle occupe dans la matrice. A titre d'exemple, l'esthétique, l'habitat aquatique, la sécurité publique ont tous le même poids dans la balance, alors que nous jugeons que certaines caractéristiques devraient être considérées comme plus importantes que d'autres et pondérées en conséquence.

Nous mettons en doute la rigueur de cette étude et croyons à la subjectivité des conclusions. Aucune simulation par voie informatisée n'a été effectuée. Les conclusions qu'on y retrouve ne sont valables, si on admet qu'elles le soient, qu'à très court terme.

Quelle est la potentialité de ce site en comparaison des autres pour les 20 prochaines années? Nul ne saurait le dire. Peut-on se permettre de prendre une décision sans entrevoir les possibilités à long terme qu'engen-

drerait un tel projet? Peut-on se permettre de comparer certains sites, alors qu'aucun n'a été clairement défini?

Nous croyons que le site a été choisi uniquement pour ses caractéristiques morphologiques et qu'une fois de plus, la population a été ignorée.

Au nom du droit que possède chaque citoyen d'occuper, de s'insérer à l'intérieur d'un écosystème qui lui est des plus favorables, au nom de la rigueur scientifique à laquelle nul ne peut s'abstraire en ce siècle qui le caractérise, nous nous objectons aux conclusions formulées et revendiquons ces espaces qui nous sont dus.

Côté sécurité. Afin de bien situer le problème et de ne pas être accusés à tort d'effrayer la population, nous aimerions citer la première phrase d'un rapport publié par une autorité en la matière, le Centre d'études et de recherches des Charbonnages de France, sur les phénomènes d'explosions: "Les catastrophes dues au gaz naturel et aux gaz combustibles sont suffisamment relatées dans la presse d'information générale ou technique pour qu'il soit inutile d'insister sur les risques d'explosion de gaz".

Usine de liquéfaction. L'implantation projetée d'une usine de liquéfaction de gaz naturel aux portes de Lauzon, à Pointe de la Martinière, et d'un terminus méthanier pour son transport par bateau vers Sept-Iles est un risque qu'on ne peut imposer à la population.

Cette usine de liquéfaction aurait une capacité de stockage de 300 000 barils, soit 12 millions de gallons de gaz naturel liquide. Suite à la défaillance naturelle ou provoquée du réservoir - foudre, attaque, sabotage, etc. - ce liquide redeviendrait rapidement gazeux et pourrait

produire un milliard de pieds cubes de gaz. Ce gaz naturel, dispersé dans l'air dans des proportions de 5 à 15%, formerait un nuage inflammable pouvant exploser à la rencontre d'une flamme vive ou d'une étincelle.

La Société d'ingénierie Cartier a calculé qu'une fuite ou un bris du réservoir principal pourrait produire avec l'air des nuages inflammables contenant plus de 5% de gaz naturel avec un dépassement annuel de 10%, pouvant s'étendre jusqu'à 638 mètres du site. De tels nuages, suivant la direction du vent, mettraient en danger les résidents de la Martinière situés à 440 mètres du site, et ceux de la sortie de Lauzon, sur la rue Saint-Joseph, qui vivent à 524 mètres. Ces nuages s'approcheraient dangereusement du Centre résidentiel Mgr Guay, à 770 mètres.

Les nouvelles normes proposées par le ministère américain des transports pour l'implantation d'un site exigeraient que la concentration du gaz naturel aux limites de la zone tampon soit inférieure à 2,5% dans l'air. La compagnie Cartier évalue que cette concentration serait atteinte à 884 mètres du réservoir pour un épanchement mineur, et au-dessus de 1000 mètres pour un effondrement du réservoir. Ces nuages couvriraient donc le centre résidentiel Mgr Guay, l'école Sainte-Bernadette et la sortie est de Lauzon.

La zone tampon de Pointe de la Martinière est trop petite. Suite à un accident de l'usine, des nuages explosifs pourraient la franchir et exposer la population avoisinante.

La Société Cartier évalue ces risques minimes pour la population de Lauzon. Par contre, elle juge, à l'appendice A-6 de son rapport, le site de Pointe de la Durantaye inacceptable parce que le terrain disponible est

trop petit pour permettre de disposer d'une zone tampon adéquate entre l'usine et les zones peuplées dans le voisinage immédiat. Le rapport précise pourtant, à la même page, que le village Saint-Michel, d'une population de 1700 habitants, est situé à plus de deux kilomètres de ce site. Cette limite de deux kilomètres, appliquée au site de Pointe de la Martinière, passe par le quai de Sainte-Pétronille et l'église de Sainte-Bernadette, à Lauzon, et implique plus d'un millier de personnes. Ce qui est inacceptable à Pointe de la Durantaye le serait-il à Lauzon? Ce site nous est donc absolument inacceptable.

Trans-Canada Pipelines propose de transporter du gaz naturel entre Québec et Sept-Iles, avec une péniche poussée ou tirée par un remorqueur. Après avoir fait ressortir les conséquences d'une catastrophe près de Pointe de la Martinière, nous montrerons l'impossibilité de naviguer sécuritairement avec une péniche dans ce secteur en hiver.

Supposons un accident à un méthanier. La Société Cartier calcule que la collision ou l'échouement d'un bateau méthanier et du déversement d'un seul de ses quatre réservoirs pourrait produire des nuages gaz-air inflammables contenant plus de 5% de méthane jusqu'à 4.3 kilomètres du site de l'accident. Un accident au large de Pointe de la Martinière pourrait donc former des nuages explosifs couvrant la paroisse de Sainte-Pétronille et une partie importante de la ville de Lauzon, mettant ainsi en danger des milliers de personnes.

Elle a omis d'étudier un accident impliquant plus d'un réservoir ainsi que l'explosion des autres réservoirs suite à un incendie prolongé du liquide enflammé.

Navigation. Afin de s'enquérir de la sécurité de la navigation sur le Saint-Laurent avec une péniche et de l'utilisation du quai proposé à Pointe de la Martinière, nous avons consulté des pilotes et un capitaine de brise-glaces ayant plus de 25 années d'expérience dans le secteur à l'est de Québec. Ces marins affirment d'abord que les courants moyens au large de Pointe de la Martinière sont très importants, 3.0 à 4.0 noeuds, et plus forts sur la rive sud du fleuve que sur la rive nord. Ces courants s'intensifient en hiver et également à l'occasion des grandes marées.

Ancrer un océanique au large de Pointe de la Martinière peut même être dangereux en automne. Ainsi, le 13 novembre 1968, le navire allemand Carpathia a dû être déplacé de Pointe de la Martinière à Saint-Nicolas. Durant la marée montante et en présence de forts vents du nord-est, les deux ancres utilisés ne suffisaient à retenir ce bateau.

Lors des saisons froides, de véritables quais de glace de 20 à 22 pieds de hauteur se forment à Pointe de la Martinière et ont un effet d'accélération sur les courants. Ces courants et les glaces entraînées rendraient l'accès et le départ des méthaniers excessivement difficiles, et même dangereux.

Il est également prouvé que malgré les techniques modernes et une longue expérience, il est difficile d'estimer la densité des glaces libres qui changent d'une marée à une autre et qui peuvent ainsi former une prison flottante pour un méthancier. Nous avons vu, disent-ils, des bateaux de la ligne Manchester et CP Ships emprisonnés et entraînés par les glaces, même avec une puissance motrice de 18 000 cv. Un pétrolier géant entraîné par des glaces s'est échoué au large de la Martinière l'hiver dernier.

Le brise-glace d'Iberville, dépêché pour lui frayer un passage, s'est aussi emprisonné dans la glace. La catastrophe a été évitée, car le pétrolier s'est échoué dans près de 40 pieds d'eau.

De la Pointe de la Martinière à la Pointe-Noire, Sept-Iles, on projette de faire 36 voyages par année. On calcule 280 milles, en milles marins, environ, et une vitesse normale de 10 noeuds. Il faudra au moins 30 heures pour atteindre ce point et cela dans des conditions ordinaires. Il est donc possible qu'en hiver ou par mauvais temps, un voyage atteigne les 50 heures et même plus. Donc, le méthancier serait omniprésent durant plus de 1000 heures sur les eaux du Saint-Laurent et ceci à pleine charge.

Alors que les pilotes consultés sont encore actifs et préfèrent garder l'anonymat, le capitaine Gérard Mercier qui a navigué durant 35 ans comme officier, puis capitaine sur des brise-glaces canadiens, nous a fait les déclarations suivantes:

"Il est impossible de naviguer sécuritairement de Québec à l'Île Rouge et encore moins de Québec à Cap aux Oies avec une péniche poussée ou tirée par un remorqueur durant la navigation hivernale. Les champs de glaces deviennent trop compacts et atteignent des vitesses trop grandes lorsque entraînés par le courant et de forts vents. Un bateau ne pourra être maintenu au quai proposé à Pointe de la Martinière lorsque les glaces seront entraînées par la marée montante et un fort vent du nord-est. Aucune péniche ne navigue dans le secteur de l'Île d'Orléans durant la période hivernale."

Pour le capitaine Mercier, le dessin du quai de la Martinière - planche 2-4 - et la proposition de naviguer durant l'hiver avec une péniche

ne peuvent avoir été faits que par des gens ne connaissant aucunement les conditions de navigation hivernale dans ce secteur du Saint-Laurent.

Les opinions de personnes compétentes démontrent qu'il serait très dangereux d'accoster un méthanier à Pointe de la Martinière, et de naviguer une péniche de GNL à l'année longue à l'est de Québec. Les risques imposés aux citoyens de Lauzon et de Sainte-Pétronille, ainsi qu'à tous les riverains du Saint-Laurent habitant près du chenal seraient trop grands. Les divers paliers de gouvernement doivent donc s'opposer à la navigation de méthaniers à l'ouest de l'Île Rouge et, par conséquent, à l'implantation d'un quai pour méthaniers à Pointe de la Martinière.

Du côté économie, nous reconnaissons que la municipalité de Lauzon connaît depuis nombre d'années de très sérieux problèmes financiers. Considérant cette optique, on comprend dès lors que les administrateurs actuels de la cité ont entériné le projet de Trans-Canada Pipelines par une résolution prise lors de la réunion du conseil tenue le 23 mai 1979.

Toutefois, ces mêmes administrateurs devaient nous avouer, lors de la séance du 10 septembre 1979, leur peu de connaissance du dossier et leur incapacité d'évaluer tangiblement les retombées économiques ainsi que les implications possibles de ce projet pour la municipalité. Afin de se sortir du marasme dans lequel la ville est présentement plongée, le conseil en est rendu à prendre des décisions capitales sur l'orientation du territoire, sans même avoir étudié globalement les dossiers pertinents, première étape logique lors d'une prise de décision.

Cette attitude implique une orientation à bien court terme de la chose publique, et une fois de plus est confirmé l'adage voulant que l'orientation

à long terme de la municipalité correspondre au mandat de ses administrateurs.

Certes, la zone I/7 est déclarée industrielle depuis 1962. Depuis lors, deux projets se sont fait valoir, soit celui de la compagnie Irving, et maintenant celui de la Trans-Canada Pipelines. Voilà maintenant 17 ans qu'on assiste à un gel inutile de cette zone au profit d'espérances industrielles.

Parallèlement, la municipalité de Lauzon possède déjà un parc industriel dont approximativement 55 acres sont développés. Le projet d'implanter une usine de GNL sur le site de Pointe de la Martinière reviendrait à restreindre cette zone pour cette seule utilisation. En effet, l'analyse des caractéristiques propres à ce genre d'usine met en évidence certaines particularités: Les installations portuaires sont à usages spécifiques, donc aucune industrie ne pourrait bénéficier de celles-ci; aucun édifice public ne peut s'établir dans un rayon de 3000 pieds de l'usine.

De plus, compte tenu des difficultés et, par conséquent, des coûts qu'occasionnerait l'élaboration d'infrastructures nécessaires à l'implantation d'autres industries, il est permis de croire que celles-ci seront canalisées vers le parc déjà existant. La présence de l'usine ferait en outre perdre le caractère sylvicole et champêtre du site, éliminant d'emblée toute possibilité dans ce sens. Aucune possibilité de développement domiciliaire, vu le caractère de la zone et même si celui-ci était changé, la présence d'une telle industrie affecterait sans aucun doute l'intérêt du site.

Il est donc permis de croire que 13 590 720 pieds carrés seront

hypothéqués pour des installations qui occuperaient, à toute fin pratique, 50 acres, soit 16% de la superficie totale de la zone. Tout cela pour récolter quelque \$300 000, selon les dires du maire, soit \$0.02 du pied carré. A ce bilan, il faudrait néanmoins soustraire l'apport annuel des expropriés, les coûts additionnels de protection publique, de luttes contre les incendies, des plans de protection civile et ceux des infrastructures nécessaires, sans compter l'intérêt des emprunts effectués.

En ce qui concerne la création d'emplois, la firme Cartier en prévoit 20, soit un emploi par 679 536 pieds carrés. La majorité de ces emplois relevant du domaine de l'ingénierie ou de la technique, très peu seront puisés à même le potentiel de main-d'oeuvre de Lauzon.

Concernant les investissements probables au chantier maritime de la Davie Shipbuilding, il faut noter que le navire affecté au transport, le Massachusset, existe déjà et que le voisinage des installations n'est pas une garantie d'investissement. Les chantiers fabriquent actuellement des plates-formes de forage pour une compagnie sud-américaine, ce qui prouve que la proximité des clients éventuels compte pour peu dans ce domaine.

Pointe de la Martinière est un site exceptionnel, sa vocation fondamentale devrait être sylvicole et champêtre. Toutefois, nous croyons que si l'on doit capitaliser sur son sol pour rentabiliser l'administration municipale, ceci ne devrait pas être fait au profit de l'industrialisation qui le condamnerait à tout jamais.

Ainsi, un développement rationnel et bien intégré, faisant de cette partie de la ville une zone convoitée par la population, aurait d'après nous un impact financier considérable et la vision du domaine public

revêtirait un tout autre aspect.

Nous énumérons ci-après des anomalies, imprécisions, que nous avons retrouvées dans le rapport 4D de la Trans-Canada Pipelines, ainsi que des questions qui auraient dû être traitées.

Le rapport de la Société Cartier n'est pas complet et n'a pas étudié toutes les situations. Ainsi, la collision d'un pétrolier et d'un méthanier n'a pas été simulée. Il est réaliste de penser que la collision de ces deux vaisseaux pourrait causer une catastrophe majeure.

La Société Cartier a utilisé plusieurs statistiques qui ne reflètent pas la situation réelle de Pointe de la Martinière. Les statistiques utilisées pour les collisions maritimes et échouements sont basées sur une circulation annuelle, alors que la circulation est plus importante, mais plus sécuritaire en été. La répartition des vents prise à l'aéroport de Québec ne reflète pas la situation à Pointe de la Martinière. En effet, les vents légers du nord et du nord-est sont beaucoup plus fréquents à l'est de la ville de Québec qu'à l'ouest.

Les risques de la navigation hivernale et de l'amarrage de la péniche à Pointe de la Martinière ont été à toutes fins pratiques ignorés.

Les conséquences des dommages simultanés à deux réservoirs de la péniche n'ont pas été évalués. Le rapport a aussi ignoré que les autres réservoirs du bateau pourraient être attaqués à la suite d'un incendie résultant de dommages à un seul réservoir.

A la réunion de 22 octobre, le représentant de Trans-Canada Pipelines nous a informés qu'on réduirait la zone tampon incluant celle de l'usine à 50 acres. La sécurité que le rapport Cartier présentait comme marginale

à 325 acres deviendrait-elle sécuritaire à 50 acres? Nous croyons que Trans-Canada Pipelines est vraiment en train d'abuser de la population.

La distance de l'usine à la limite de la zone tampon confinée à 50 acres serait d'environ 735 pieds. La distance de 3000 pieds spécifiée par M. Fredette, représentant de Trans-Canada Pipelines interdisant la construction d'édifice public ne mentionne pas la présence possible de résidence privée occupée 24 heures par jour.

Le plan du réservoir, ainsi que celui de la digue, advenant la réduction de ladite zone à 50 acres, n'a pas été explicité.

Suite à du sabotage, il n'est pas mentionné que la digue pourrait être aussi détruite, occasionnant un écoulement du gaz liquide vers le fleuve.

La méthodologie employée pour l'élaboration de la matrice de comparaison - planche A-1, volume 4D - est fort discutable et l'analyse des caractéristiques proposées nous semble très subjective.

PRÉSIDENT: Merci bien. Nous allons vous poser quelques questions, et il vous appartient de déterminer la personne qui pourra répondre.

Vous avez mentionné, à un certain moment donné, que les questions de sécurité, effectivement, étaient importantes et que, selon l'étude qu'on a, comme proposition, actuellement, il n'y a rien qui démontre d'une façon valable qu'il n'y a pas de danger pour la population. Ma question est la suivante: Advenant que la compagnie Trans-Canada revienne devant les gens du gouvernement, les administrateurs avec une étude qui démontrerait que l'espace qu'ils veulent conserver, c'est-à-dire l'espace tampon autour de l'usine ferait en sorte que nous aurions une situation sécuritaire,

démontrée techniquement, etc, est-ce qu'à ce moment-là, vous croyez qu'il serait tout de même admissible que ce projet soit accepté ou si vous croyez que de toute manière, même si cette preuve était faite, il ne faudrait pas que ce projet ait lieu dans votre région?

J. GÉLINAS: M. Lamontagne, je tiendrais tout d'abord à dire que le Dr Lavertu qui est notre personne ressource dans le domaine de la sécurité est absent, malheureusement.

Pour répondre à votre question, même advenant le cas où on démontrerait officiellement que la zone tampon est sécuritaire, ce qui me surprendrait énormément, de toute façon, il n'en demeure pas moins que le méthanier irait quand même circuler sur le fleuve. Les 4.3 kilomètres qu'on a donnés comme zone susceptible de cataclysme ou de danger demeureraient quand même. Notre réponse, définitivement, c'est qu'on s'objecterait à la présence d'un terminus méthanier à Pointe de la Martinière.

PRÉSIDENT: Ma question n'était pas assez précise, je pense bien, je parlais de l'usine de liquéfaction.

J. GÉLINAS: L'usine de liquéfaction, d'après nous, implique nécessairement la présence d'un quai avec des installations portuaires. Il nous apparaît assez difficile de dissocier ces deux concepts.

PRÉSIDENT: C'est-à-dire qu'advenant que la compagnie - c'est la même question - présente uniquement une usine de liquéfaction. C'est l'exemple que je donne parce qu'on peut dissocier les deux projets, dans une certaine mesure.

G. COTÉ: Je ne verrais pas, à moins d'enfouir tout cela sous terre très profondément, qu'on puisse arriver à un moyen d'implanter une usine là

tout en respectant la sécurité du public. Même si on changeait le mode de cuvette autour, je ne verrais pas de moyen connu qui pourrait protéger ce machin advenant du sabotage, advenant une collision avec un avion ou quoi que ce soit.

Encore une fois, à moins d'enfouir tout cela sous terre, de faire disparaître cela sous plusieurs pieds de terre, je ne vois pas quel moyen on pourrait prendre pour nous prouver que cela peut être sécuritaire. D'ailleurs, on a tenté de nous le prouver dans le rapport Cartier, et on ne l'a pas cru. Est-ce que cela répond à votre question? PRÉSIDENT: Oui. En fin de compte, ma question touchait le fait que la compagnie elle-même a mentionné, lors de la première séance qu'on a eue, qu'effectivement, elle va reprendre un certain nombre d'études - on n'a pas spécifié lesquelles - qui permettraient peut-être de mieux démontrer la sécurité de l'usine et du port.

Je ne vous ai pas demandé - et il ne faudrait pas le faire non plus - si vous croyiez qu'il y avait une méthode, je vous ai simplement demandé si, advenant qu'on ait une étude prouvant techniquement, scientifiquement, qu'il y a une certaine sécurité, effectivement, parce qu'il y a toujours des risques... la notion de risques, à tout moment donné, était exprimée, on parlait d'une chance sur 5 millions, je pense toujours en termes de risques et ma question était la suivante: Advenant qu'on ait démontré clairement et scientifiquement auprès du gouvernement que c'est sécuritaire, dans le vrai sens du terme, est-ce que vous croyez que le groupe que vous représentez s'opposerait toujours au projet?

C. ROBITAILLE: M. Lamontagne, je pourrais peut-être essayer de vous répondre

par une question. Le rapport Cartier a essayé de nous montrer une certaine sécurité dans 312 acres, et il n'a pas réussi. D'après la réunion de la semaine passé, il a dit qu'il allait tenter de nous montrer la sécurité dans 50 acres. Y croyez-vous?

PRÉSIDENT: Simplement, je voulais vous faire mention...

J. GÉLINAS: On pourrait peut-être compléter, M. Lamontagne, je m'excuse.

PRÉSIDENT: D'accord.

J. GÉLINAS: Il demeure quand même deux autres points majeurs à l'intérieur de notre mémoire, il y a l'aspect sécurité. Bien entendu, nos appréhensions, il faut l'avouer, sont un peu intuitives face à la sécurité; on s'est basé sur des recherches qu'on a effectuées auprès de certains autres organismes. Il demeure quand même les deux autres aspects qu'il faut considérer, c'est la raison pour laquelle on se bute à refuser, même du côté sécuritaire. Il y a quand même le côté écologique qu'il ne faut pas ignorer. Même si on nous prouve que l'usine est sécuritaire, il n'en demeurera pas moins que l'usine va quand même être sur des terres qui font l'orgueil d'une partie de la population de Lauzon.

D'autre part, économiquement, sans être fondamentalement économiste, j'ai l'impression, comme on le disait dans le mémoire, qu'on va hypothéquer 16% de 17 000 pieds carrés de terrain uniquement pour une industrie. Personne ne nous a démontré d'une façon rigoureuse la rentabilité possible de cette usine. Si on avait eu des chiffres à l'appui, si on avait eu des projections dans le futur pour une dizaine ou une quinzaine d'années, peut-être aurait-on une autre optique, mais aucune étude n'a été faite dans ce sens.

Pour des raisons écologiques et économiques, on s'objecterait de toute

façon à la création de cette usine.

PRÉSIDENT: Merci.

M. YERGEAU: Vous dites que vous avez une connaissance peut-être plus intuitive des questions de sécurité qu'une connaissance fondée scientifiquement. Est-ce que vous avez quand même consulté des personnes relativement aux questions que vous vous posez?

M. Côté, vous dites, évidemment, que jamais une usine - on ne parle pas du quai - ne pourra être sécuritaire. Est-ce que vous avez consulté, de votre côté, est-ce que vous avez rencontré des experts dans ce domaine?

G. COTÉ: La présence de la zone tampon elle-même avoue que l'usine n'est pas sécuritaire puisqu'on met une zone tampon autour. Il n'a été démontré en aucun endroit qu'advenant des vents de rafale, par exemple - on a vu, lorsqu'on chauffait nos maisons au bois, que des vents de rafale ramenaient la fumée vers le sol - ne pourraient pas ramener le gaz vers le sol, également.

Par contre, lors d'une visite à Montréal, il a été dit que du gaz naturel, même entre les mains d'experts, pouvait exploser. Leur usine, même leur bureau, a explosé. Je me demande pourquoi ces mêmes ingénieurs pourraient nous amener un machin sécuritaire avec lequel la population pourrait dormir sans aucun risque possible, à moins, comme je l'ai dit au départ, qu'il soit enfoui sous terre, et très profondément.

Il reste toujours la question des méthaniers. Plusieurs pilotes qui n'ont pas voulu mentionner leur nom, puisqu'ils étaient toujours actifs, sont venus nous dire que c'était impossible de naviguer sur le fleuve durant la saison d'hiver avec un méthanier poussé par un remorqueur.

M. YERGEAU: C'était une autre question que je voulais vous poser.

Est-ce qu'ils vous ont expliqué pourquoi?

G. COTÉ: Je l'ai vu moi-même à plusieurs reprises, j'ai vu le bateau de la traverse qui est tout de même assez puissant être pris dans les glaces, prisonnier dans un champ de glaces. Qu'est-ce qui serait arrivé si cela avait été un méthanier? Ce même méthanier, au large de la Pointe de la Martinière, pris dans ce qu'on appelle, en termes maritimes, un bouchon de glace, pourrait être entraîné à peu près n'importe où et aller s'échouer n'importe où et mettre les populations de l'Ile d'Orléans, de la Pointe de la Martinière, de Lauzon, de Saint-Vallier en danger.

On ne peut pas nous le prouver et on ne tentera pas de le faire. Il va falloir attendre qu'une catastrophe se produise pour être sûr que ça peut arriver. Naturellement, ces possibilités peuvent se produire dans 1000 ans, dans 100 ans, mais cela peut aussi se produire au lendemain de l'installation de cette usine, et je n'aimerais pas être autour lorsque ça va arriver, et vous non plus, d'ailleurs, je ne le crois pas.

PRÉSIDENT: Dans un ordre d'idées un peu plus général, vous avez dit dans votre document que la zone dont on parle, la Pointe de la Martinière était maintenant zonée industrielle. Est-ce que votre groupe favoriserait d'autres genres d'industries plus sécuritaires?

G. COTÉ: Excusez, M. Lamontagne. Pointe de la Martinière est zonée industrielle au point de vue municipal.

PRÉSIDENT: Oui, exactement...

G. COTÉ: Au point de vue provincial, elle est zonée à peu près aux trois quarts de sa superficie en zone agricole.

PRÉSIDENT: D'accord.

G. COTÉ: Le bord du fleuve est presque à la longueur zoné zone agricole depuis toujours, depuis longtemps, en tout cas. Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

PRÉSIDENT: Il y a tout de même une partie, actuellement, qui demeure zonée industrielle, même s'il y a une partie zonée agricole. D'une façon générale, est-ce que votre groupe s'oppose à cette vocation industrielle, ou si vous vous opposez surtout à l'aspect sécurité concernant l'usine de liquéfaction? Est-ce que vous faites une distinction? Dans votre document, à un certain moment donné, vous passez de l'un à l'autre assez subtilement, de façon à démontrer, je pense bien, que de toute manière vous semblez vous opposer à un aspect industriel dans cette région.

J. GÉLINAS: Présentement, Lauzon est bornée à l'ouest par Lévis qui est une municipalité relativement propre. Nous avons présentement, ici à Lauzon, le chantier maritime de la Davie Shipbuilding, et nous avons un parc industriel. Le parc industriel est utilisé sur une superficie de 55 acres, pour une possibilité d'au-dessus de 300 acres. Si je me trompe, il faudrait qu'on me reprenne.

**M. CRÊTE** : C'est 55 acres utilisés présentement au maximum du parc. Sur 180 acres, il y a 130 acres qui ne sont pas utilisables à l'heure actuelle à cause du déversement des eaux... Le parc industriel de Lauzon ne pourra s'agrandir à cause de ce déversement. Ils ont entamé des démarches il y a quelque temps...

J. GÉLINAS: C'est ce que le ministre Garon nous a dit lors du déjeuner-causerie qu'on a eu, que des subventions seraient accordées. De toute façon,

cela ne met pas notre thèse en contradiction, à savoir que, présentement, je crois qu'il y a des industries, à Lauzon, qui ont été refusées étant donné la difficulté qu'avait la municipalité pour faire les infrastructures.

Je me demande vraiment s'il est logique de s'étendre, de s'éparpiller au profit des industries. La conception qu'on a, c'est que si, à Lauzon, on veut implanter des industries sur le bord du fleuve et envoyer les gens qui demeurent à Lauzon dans les terres. Vous allez me dire que c'est une position très intuitive, mais on entrevoit la possibilité qui paraît logique que les gens s'intègrent à l'intérieur du meilleur écosystème possible qui puisse leur être donné, c'est-à-dire dans les endroits qui sont les plus majestueux. Ces endroits, Pointe de la Martinière en est un.

Tout à fait écologiquement parlant, ce serait aberrant de voir des industries sur le site proposé, sur le site qu'on défend maintenant et les gens aller rester en arrière. Je conçois mal cette philosophie d'approche. D'accord, cela prend, à ce moment-là, beaucoup d'engagements de la part des directeurs municipaux, ou beaucoup d'engagements de la part des directeurs en général, et beaucoup d'imagination, de la ressource et des capitaux, mais on croit que ça pourrait se faire, éventuellement, si les gens impliqués participaient vraiment à leur milieu et ils sont conscients que...

M. YERGEAU: Une usine logeant sur un site de 50 acres, au sud de la route 132, le projet deviendrait acceptable.

J. GÉLINAS: Est-ce que vous pourriez préciser votre question, s'il vous plaît?

M. YERGEAU: Si la compagnie TCPL vous arrivait avec un projet d'une usine tenant dans 50 acres, mais logée au sud de la route 132, est-ce que le projet vous deviendrait plus acceptable, à ce moment-là?

J. GÉLINAS: Je ne le sais pas. Ici, on a des rapports sur les usines qui sont implantées un peu partout aux Etats-Unis, trois usines. On ne croit pas que ces machins devraient être implantés autour d'une forte concentration de population. On verrait plutôt... On se demande pourquoi Quebec Maritime, par exemple, qui est un des soumissionnaires possibles, n'a pas d'usine de liquéfaction alors que Trans-Canada Pipelines en a une. On nous a donné les trois raisons majeures, l'autre jour, mais il reste quand même que le projet pourrait être concevable. A ce moment-là, si vraiment ils ont besoin d'une usine de liquéfaction pour transporter le gaz à Sept-Iles, qu'ils l'implantent à un endroit où il n'y a personne, dans un endroit qui n'a pas de vocation agricole, dans un endroit où des habitants ne vivent pas.

G. COTÉ: Il faut bien se rappeler, encore une fois, que le gaz naturel liquéfié, lorsqu'il est libéré dans l'air et qu'il est mélangé à cet air, est transporté par le vent. On dit que cela monte tout droit dans les airs, cela dépend des vents. Toute cette salle pourrait être remplie de gaz naturel jusqu'à trois pieds au-dessous du plafond, et vous ne le sentiriez pas du tout. Il pourrait aussi bien pénétrer dans votre maison, à un mille de là. Vous ne sentez absolument rien, il ne peut pas être détecté par le nez, cela ne sent absolument rien. On a visité l'usine de Gaz métropolitain, et on n'a rien senti du tout.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous parlez du gaz liquéfié ou du gaz...

M. COTÉ: Du gaz libre. Le gaz liquéfié, lorsqu'il est mis à l'air libre, se mélange à cet air libre et devient du gaz libre. Il est invisible, il est incolore et inodore. Vous ne pouvez pas le détecter. Cela peut dire que vous pouvez avoir, dans votre propre résidence, trois pieds de gaz à partir de la hauteur du plafond, et vous n'en serez pas du tout incommodé, mais allez placer une allumette à cette hauteur et tout saute, tout explose. Le PRÉSIDENT:

A titre d'information, je pense bien qu'il faut distinguer ce dont parle le document qui a été présenté. Le gaz qui est utilisé pour la consommation contient une substance qui permet de détecter à l'odeur.

G. COTÉ: C'est possible. Il y a toutefois une chose qui nous a été prouvée lors de notre visite à Gaz métropolitain, c'est que <sup>quatre</sup> employés de Gaz métropolitain, plus trois clients n'ont pas détecté, n'ont pas senti ce gaz. C'est lorsqu'on a allumé une allumette que tout a sauté: les quatre murs de l'usine, la pompe, tout s'est ramassé dans le champ. C'était leur salle de contrôle qui était entre les mains d'experts.

Dans la population de Lévis, je ne crois pas qu'il y ait d'experts, je ne crois pas que personne ne va se procurer un explosimètre pour se protéger contre cette accumulation de gaz dans sa propre résidence.

M. YERGEAU: Remarquez que je ne parviens pas à mettre le doigt sur le problème, exactement, mais cet argument ne me convainc pas. Ce n'est pas parce qu'un produit est explosif qu'automatiquement on ne doit pas le loger nulle part. Je ne vous suis pas dans cet argument, je l'avoue. Je vais vous dire bien franchement, bien sincèrement, je sais que ça peut produire une explosion, évidemment, toute source d'énergie peut produire un incendie, l'électricité aussi en produit beaucoup sans même qu'on le sache. J'avoue que cet argu-

ment me laisse un peu sur ma faim. Voulez-vous préciser?

J. GÉLINAS: Les dangers que peut présenter l'électricité, c'est qu'un câble vous tombe sous la tête alors que vous marchez dessous, et vous allez peut-être mettre la vie de quatre ou cinq personnes en danger si elles s'adonnaient à être en dessous au même moment.

La gazoline que vous avez dans le réservoir de votre automobile peut aussi exploser, alors c'est encore quatre ou cinq personnes dont la vie est en danger, à ce moment-là. Lorsqu'on parle de milliards de pieds cubes de nuages qui se promènent au-dessus d'une ville et qui attendent seulement une étincelle pour s'enflammer, on parle de la vie de milliers de personnes, le problème ne doit pas se situer au même niveau.

PRÉSIDENT: C'est une question qui touche un peu plus l'aspect environnement. Le territoire étudié, c'est-à-dire le territoire de Pointe de la Martinière, au strict point de vue biophysique, c'est-à-dire tous les éléments qu'on retrouve, les arbres, le sol, etc, qu'est-ce qu'il représente - vous êtes des citoyens de Lauzon - pour les gens de Lauzon, et qu'est-ce que les gens de Lauzon désirent en faire, à votre avis, de cette région? Vous avez dit tout à l'heure qu'il était possible de faire un certain nombre de choses. Mais jusqu'où on est allé dans ces possibilités?

J. GÉLINAS: Cela fait 17 ans que c'est zoné industriel, cela fait 17 ans que les gens essaient...

PRÉSIDENT: Non, mais actuellement, est-ce qu'il y a des gens qui s'installent quand même, en cours de route?

J. GÉLINAS:

M. Lamontagne, M. Yergeau, depuis ma tendre enfance - vous m'accuserez peut-être de faire du sentimentalisme - j'ai fait mes premières cabanes de

cow-boy en haut dans ce bois, j'ai rencontré ma première blonde dans ces bois, sans compter tout ce que j'ai connu...

PRÉSIDENT: C'est un lieu historique.

J. GÉLINAS:

C'est un lieu extrêmement historique.

Comme on le sait, à Lauzon, la population, à venir jusqu'à ces récents événements, ne s'est jamais montrée très démonstrative. Comme on le cite dans le rapport, seuls les habitants ou les résidents immédiats en connaissent la valeur. On a eu confiance que beaucoup de gens sont allés visiter le site présentement. S'il y a eu des projets dans le sens que vous le dites, je ne crois pas qu'aucun projet n'ait été commandé pour la simple raison que le terrain est zoné industriel. Il aurait pu y avoir des projets d'installations domiciliaires, mais le terrain étant zoné industriel, on les refusait au conseil municipal.

Qu'on ne m'enlève pas de l'idée - et cela, j'y tiens mordicus - que ce site a une grande valeur écologique. Imaginez-vous, par exemple, que vous partez, grosso modo, de 15 ou 20 milles de Bécancourt et que vous descendez jusqu'à Pointe de la Martinière. De Bécancourt à Pointe de la Martinière, il y a une falaise qui longe le fleuve, au sud. Elle s'atténue relativement au chantier pour redevenir inexistante à Pointe de la Martinière, ce qui fait une continuité dans le relief. Les possibilités qu'offre ce site sont nombreuses, étant à proximité de l'eau, il présente des végétations incroyables. On parle des épinettes noires; je ne sais pas s'il y a des gens qui s'y connaissent, mais il n'y a pas d'épinettes noires à Pointe de la Martinière, entre parenthèses.

Il y a quand même des essences relativement favorables à des activités

culturelles et récréatives. Je pense que d'ici peu, des gens vont s'implanter définitivement sur ce site pour le protéger.

PRÉSIDENT: Je vais aller plus loin dans ma question. Vous avez parlé de...

En principe, si on part d'un strict point de vue de principe, est-ce qu'on devrait s'opposer à tout projet d'urbanisation et d'industrialisation sur le bord du fleuve? Je pose cette question sans avoir une réponse derrière la tête, mais tout simplement parce qu'on peut dire, à un moment donné, que pour une ville donnée, le secteur sur le bord du fleuve est extrêmement important quand on parle de récréation, etc. Est-ce qu'en principe, à partir de ce moment-là, on devrait catégoriquement - que ce soit une municipalité ou des groupes - s'opposer à toute industrialisation ou s'il y a un genre d'industrialisation qui pourrait être compatible?

G. COTÉ: On nous a dit, comme argument à l'industrialisation, que Pointe de la Martinière était le dernier port en eau profonde sur le Saint-Laurent. C'est aussi la dernière place où l'être humain a le droit de vivre au bord du fleuve. Alors, il faut choisir. Sur les battures de Beauport, on a arrêté un projet formidable pour sauver des poissons.

PRÉSIDENT: Quand vous dites "un projet formidable" vous parlez de quoi?

G. COTÉ: La construction de la route sur les battures de Beauport, on a arrêté cela pour sauver des poissons et des oiseaux. Nous, on se bat pour sauver des êtres humains qui auraient le droit, si c'était zoné normalement, d'aller se construire, d'aller manger leur pain et qui gagneraient dans des usines situées à l'arrière et aller manger dans la paix,

le soir, quand ils reviendraient chez eux.

PRÉSIDENT: Advenant qu'on ne parle pas d'usine, vous jugez quand même acceptable que ce site soit employé pour la construction.

G. COTÉ: Comme premier choix, qu'on lui fiche donc la paix à ce site, il est beau comme il est là, tout simplement. Comme deuxième choix, puisqu'il faut le sauver de la rapacité des industriels, qu'on fasse donc un domaine domiciliaire; au moins, ce sera un moindre mal et ça ne protégera à jamais contre l'industrialisation.

PRÉSIDENT: Vous ne sembliez pas d'accord.

J. GÉLINAS:

Non, j'entérine la position, mais j'aimerais quand même généraliser la question que vous avez posée. Le gouvernement québécois va présentement investir des milliards dans la dépollution du fleuve Saint-Laurent; on est tous conscients des déboursés qui seront occasionnés. Je trouve un peu aberrant, maintenant, qu'on construise des usines aussi polluantes sur les rives immédiates de ce fleuve Saint-Laurent. Cela répond peut-être à votre question.

Peut-être que si cela avait été IBM qui avait eu un projet d'usine, à ce moment-là, je ne dis pas que notre position aurait été automatiquement différente, mais l'approche l'aurait peut-être été, par exemple.

PRÉSIDENT: Vous me dites, pour en terminer avec cette question, que dépendamment du type d'industrie qui pourrait s'installer dans cette région, on pourrait avoir une attitude différente, c'est-à-dire que le site lui-même varie en importance selon ce qu'on veut mettre dessus.

J. GÉLINAS: Cela fait partie du troisième choix qu'on peut envisager. Je prends, par exemple, les caisses populaires de Lévis. Il reste qu'il y a certaines personnalités, à Lévis, qui sont entourées d'industries qui sont

fort louables. Les caisses populaires, je mets cela au rang des industries. C'est une drôle d'industrie, vous allez me dire, c'est un secteur tertiaire, etc, mais c'est quand même une source d'emploi pour la population. Les conséquences environnementales sont beaucoup moins fortes pour ce type d'industrie que pour ce qu'on nous propose. J'espère que tout le monde en est conscient.

PRÉSIDENT: Est-ce que ce serait acceptable?

J. GÉLINAS: Il faudrait voir les modalités pour cela.

PRÉSIDENT: D'accord. Ce n'est pas un refus catégorique.

J. GÉLINAS: Non, non, il faudrait voir les modalités.

PRÉSIDENT: On pourrait continuer longuement; votre texte était assez complet. Pour ne pas empêcher les personnes de se présenter, nous allons passer à la...

Est-ce qu'il y a une autre question?

M. YERGEAU: Est-ce que vous aviez des copies de votre texte?

G. COTÉ: Vous en voulez combien?

PRÉSIDENT: J'avais demandé...

J. GÉLINAS: Je m'excuse, on n'a pas eu \$6 millions pour faire ce travail, alors les copies sont un peu restreintes.

PRÉSIDENT: ...

G. COTÉ: Avec plaisir. On va en faire photocopier d'autres, et si des gens sont intéressés à avoir des copies, on leur en distribuera.

PRÉSIDENT: Je vous remercie de votre présentation. Je vais demander maintenant M. Yvan Roy.

M. Roy, est-ce que vous représentez un groupe?

Y. ROY: Non. Je me présente à titre individuel. Je suis résident de Pointe de la Martinière depuis plus de 33 ans, de façon passagère, parfois, mais j'ai l'intention d'y finir mes jours.

M. le Président, mon intervention aura d'abord un aspect scientifique un peu, puisque je rapporterai des citations tirées d'un magazine scientifique. Vous m'excuserez, à ce moment-là, puisque je devrai traduire des phrases de l'anglais au français, et peut-être que pour en arriver à une traduction exacte, je devrai prendre quelques instants de réflexion; c'est toujours assez ardu d'en arriver à la traduction.

Finalement, en deuxième point, je produirai une sorte de plaidoyer en vue de préserver ce territoire de la Martinière.

Je vais prendre mon temps, mais je vais vous citer des articles du "Engineering News and Record Magazine". Je vais passer du plus récent au plus ancien, pour les citations.

Me YERGEAU:

C'est une publication de quel endroit?

Y. ROY: C'est une publication américaine. Je regrette, je pourrai peut-être vous donner cela plus tard, mais présentement je ne l'ai pas. Peut-être que je pourrai l'attraper, à un moment donné. Je peux vous confirmer que c'est une publication américaine.

"La Commission fédérale de l'énergie a approuvé en principe le site de Pointe Conception en Californie comme site d'un terminal pour recevoir le gaz naturel liquéfié de l'Alaska et de l'Indonésie. Le terminal de \$700 millions sera construit conjointement par Pacific Gas & Electric Company de San Francisco, et Pacific Lightning Corporation de Los Angeles. Il fournira les besoins estimés à 25% de ceux de la Californie dans les années quatre-vingts.

Le projet collectif de la Western L.N.G. Terminal Association fait face à l'opposition, dans son projet, de groupes environnementaux et d'Indiens locaux. La commission a ratifié une décision initiale soumise le 13 août par le juge, recommandant le site de Pointe Conception, un endroit isolé situé à 45 milles à l'ouest de Santa Barbara, en Californie.

En recommandant ce site, le juge de la Commission fédérale de l'énergie, Samuel Z. Gordon, a pris en considération la Loi californienne de 1977 concernant les terminaux de gaz liquéfié qui - et ici, c'est important - interdit le stockage de gaz naturel liquéfié dans les régions en haute densité de population." Cet article avait déjà été traité dans la même revue le 23 août, à la page 5.

On dit, dans ce même magazine, le 13 septembre 1979: "En choisissant un endroit éloigné et peu peuplé pour un site de gaz naturel liquéfié où les coûts de terminaux peuvent être beaucoup plus grands, la Californie a fait un choix délibéré en faveur de la santé humaine et, également, de la sécurité contre du gaz moins cher. Le bureau fédéral - je reviens, ici, à la référence que je vous ai donnée tout à l'heure - a approuvé le site de Pointe Conception qui est situé à 45 milles à l'ouest de Santa Barbara, - donc la région densément peuplée la plus proche - grandement sur le fait que la Loi sur le gaz naturel liquéfié de 1977 prohibe que de tels terminaux soient dans des endroits à haute densité de population."

Ici, il s'agirait de se poser une question: Est-ce que la région de la capitale nationale - et j'insiste là-dessus - est une région hautement peuplée ou non?

Le 11 janvier 1979: "La proximité d'une population fut le facteur-clé,

l'an dernier, lorsque la Commission de la Côte de la Californie a rangé le site de Canyon Deer parmi les quatre finalistes."

Ceci m'amène à souligner un point qui a été soulevé, tout à l'heure, par le président, je crois; il demandait: Si l'usine était démontrée comme étant sécuritaire, est-ce qu'on devrait l'implanter? Je crois qu'à l'heure actuelle, en Amérique du Nord, la Californie semble être l'endroit où les législateurs sont les plus prévoyants concernant la sécurité des populations. Cela devrait peut-être inspirer nos législateurs, ici, et également ceux qui régissent, interprètent et appliquent les lois, pour faire en sorte de prendre connaissance de ces règlements avant de prendre une décision.

La question que je formulerai directement, c'est: Est-ce que le gouvernement du Québec se propose de suivre les règlements californiens qui empêchent l'implantation de telles usines dans les zones densément peuplées? Est-ce que ma question est comprise?

PRÉSIDENT: Elle est claire.

Y. ROY: Est-ce qu'on peut avoir l'assurance que ça va être transmis à qui de droit?

PRÉSIDENT: Tout ce que vous dites est enregistré et sera transcrit. Je pense bien que vous pouvez en avoir l'assurance.

Y. ROY: Il semble qu'un point n'ait pas été éclairci lors des discussions avec la Trans-Canada Pipelines. Est-ce qu'il existe des usines de GNL qui obligent les méthaniers à circuler dans des fleuves aux rives habitées et où les conditions hivernales seraient semblables à celles du Saint-Laurent, à l'est de Québec?

Je termine le côté technique pour rapporter certains faits qui se sont

passés ici. Plaidoyer devant le Bureau des audiences publiques.

"L'anse Guilmour, c'est comme une "dompe" à déchets et c'est aussi l'endroit où la plage reçoit les égouts de toute la ville de Lauzon." Ainsi parlait l'honorable Jean Garon, ministre de l'Agriculture, et député de Lévis à l'Assemblée nationale, le dimanche 21 octobre du mois courant, devant une trentaine d'électeurs du comté réunis au restant "Le Bock" à Lauzon.

"De plus, d'ajouter le ministre, les terres sont rocailleuses, à chaque fois que je passe devant l'Institut Mgr Guay, je le remarque à cause des roches dans les champs."

Voilà, M. le Président, une description fidèle des abords du territoire de Pointe de la Martinière. C'est également une excellente illustration du proverbe qui s'énonce ainsi: "Au pays des aveugles, les borgnes sont rois." PRÉSIDENT: S'il vous plaît, on va laisser poursuivre, parce qu'on va manquer de temps.

Y. ROY: Il est vrai, M. le Président, que l'accès à Pointe de la Martinière se fait au nord par un genre de dépotoir à ciel ouvert où, depuis des années, la ville de Lauzon décharge tonne sur tonne de débris de ciment et pierrailles de toutes sortes. Il est vrai, également, que pendant une dizaine d'années, la ville de Lauzon arrêta son collecteur d'égout à la marée haute, déversant ainsi à mi-marée des tonnes de déchets organiques qui polluèrent l'air des citoyens de cette partie de la ville.

Cependant, en s'aventurant vers l'est et en suivant la batture du Saint-Laurent, le promeneur attentif pourra balayer du regard les Laurentides, la chute Montmorency, le clocher de Sainte-Pétronille pour finalement arrêter son

attention sur la longue plage où, le printemps venu, oies et canards sauvages refont leurs forces avant de s'envoler pour leur nidation estivale.

A sa droite, le marcheur dépassera une quarantaine de résidences où, l'été, parents et enfants s'adonnent à leurs jeux et repos de vacances. Plus tard, après un mille, il observera la cage et le long filet du dernier pêcheur d'anguille opérant entre Saint-Nicolas et Beaumont.

Cent pas plus loin, il devra gravir le cap baigné par la marée à l'endroit où la plage s'y termine. Dans son escalade, par-dessus son épaule, il verra le soleil, miroitant à la surface de l'eau, chutant sur Québec et les Laurentides, préparant son lit entre les nuages et les montagnes ombragées. Hâtant le pas, toujours vers l'est, il entendra le chant nocturne des oiseaux du bois environnant où pins, érables, peupliers, cèdres, bouleaux s'entremêlent pour abriter des centaines de petits rongeurs vivant à la limite des zones civilisées. A cet endroit comprendra-t-il peut-être l'équilibre et la sagesse de la Martinière.

Songeant au retour, notre promeneur obliquera vers le sud où, après quelques minutes, il débouchera sur les champs de foin, d'avoine et de blé, sur les pâturages de quelques fermes agricoles typiques. Il saluera au passage les occupants de six ou sept maisons ancestrales. Enfin, dans le crépuscule, il reviendra par la route principale à son point de départ, rejoint et dépassé à l'occasion par quelques coureurs solitaires qui, heureux comme lui, viennent de puiser à la grandeur, l'équilibre et la sagesse de ce petit morceau de pays.

M. le Président, depuis le début de la révolution industrielle, au milieu du XVIIIe siècle, la terre, avec ses plantes et ses arbres, ses rivières et ses

lacs, ses animaux et ses hommes, s'est imposée d'énormes sacrifices pour l'avancement de l'industrie. Après 200 ans de ce régime, de plus en plus de gens se lèvent pour exiger que l'industrie fasse à son tour ses propres sacrifices.

M. le Président, alors qu'à Montréal on démolit les entrepôts du vieux port pour donner aux Montréalais un territoire sur le fleuve, alors qu'à Québec une grande partie des quais sont déserts, alors qu'à Québec les citoyens ont perdu tout accès au fleuve entre Cap-Rouge et les chûtes Montmorency, alors que le ministre délégué à l'Environnement annonce l'investissement de milliards de dollars pour dépolluer nos rivières et nos lacs, certaines sociétés privées et publiques s'appêtent à introduire à Lauzon et le long du chenail entre les deux rives la plus fatale et pernicieuse forme de pollution, celle du stress, cette tension intérieure créée par l'appréhension d'une catastrophe qui ne se produira peut-être jamais, mais qui demeure quand même possible.

En terminant, M. le Président, je voudrais vous inviter personnellement, ainsi que les gens de votre commission, à venir arpenter ce territoire avant qu'une décision ne soit rendue. Vous y découvrirez que loin d'être une "dompe", le territoire de Pointe de la Martinière a été comblé par une nature heureuse depuis le début des temps. Puisse-t-il, grâce à la Providence et à la sagesse de l'homme, en être ainsi jusqu'à la fin des siècles.

PRESIDENT: Merci. Si vous me permettez, j'aurais une question. Vous avez mentionné au début de votre allocution, lorsque vous avez cité une référence, qu'il y avait un règlement californien, et que vous supposiez que le Québec, du moins, s'il était sage, suivrait à peu près, ou du moins dans son contexte,

le règlement californien. A quel règlement avez-vous fait référence, exactement?

Y. ROY: J'ai fait référence à la Loi des terminus de gaz liquéfié, Californie, 1977.

PRÉSIDENT: Ma question était la suivante...

Y. ROY: Elle était probablement plus précise, mais je ne peux pas vous donner...

PRÉSIDENT: D'accord. Advenant que les responsables du gouvernement suivent cette réglementation - je fais une hypothèse - est-ce qu'à ce moment-là, vous considèreriez ce projet comme étant acceptable?

Y. ROY: Inacceptable.

PRÉSIDENT: Même si on suivait les règlements que vous avez cités.

Y. ROY: Oui.

M. YERGEAU: Même si on les suit?

Y. ROY: Oui, parce que vous allez détruire le plus beau territoire qui reste encore vierge dans la région de Québec.

PRÉSIDENT: D'accord.

Y. ROY: Ecoutez, vous pourriez peut-être...

PRÉSIDENT: Je comprends que la question peut sembler bizarre, parce que vous allez me dire: Ce ne serait pas là. J'ai parlé en général.

Y. ROY: C'est cela. On ne le fait pas pour les Plaines d'Abraham, même s'il y a une zone tampon assez grande; c'est la même chose ici. C'est un territoire exceptionnel et on ne peut pas prétendre installer quelque chose là-dessus. On ne peut pas le détruire. Que ce soit par une usine de béton précontraint ou par une fabrication de tuyaux d'amiante, c'est un territoire exceptionnel,

on ne peut pas prétendre le détruire.

Me YERGEAU

: Je vous invite seulement à vous méfier des références parce que si je vous ai posé la question comme je vous l'ai posée, c'est que je ne suis pas sûr que la loi californienne appliquée à Pointe de la Martinière ne permettrait pas la construction. Cette loi doit être beaucoup moins sévère que ce que vous en dites présentement. J'aimerais que vous remettiez la photocopie des documents que vous avez cités au début de l'audience.

Y. ROY: J'en ai seulement une copie.

Me YERGEAU

: Je vais vous la remettre.

Y. ROY: D'accord.

PRÉSIDENT: Je vous remercie, M. Roy.

Y. ROY: Il vient d'être dit quelque chose de très important. Dans une loi, il y a l'esprit de la loi et il y a la lettre de la loi. Le juge, dans son application, s'est plutôt penché sur l'esprit de la loi pour protéger les populations. C'est ce sur quoi je crois que cette loi permet beaucoup de sévérité à ceux qui veulent interpréter la loi. La jurisprudence est là, je pense, à ce moment-là, il s'agit de s'en servir.

PRÉSIDENT: On retient de votre intervention que même si un règlement était plus sévère ou plus acceptable, votre position est la suivante: A tout événement, ce territoire devrait rester vierge.

Y. ROY: C'est catégorique.

Me YERGEAU

: Cela me convainc plus que de citer des lois qui ne sont pas de chez nous, finalement. L'intervention que vous avez faite quant à la beauté du site est plus efficace, quant à moi, que des citations de lois californiennes.

Y. ROY: Merci.

PRÉSIDENT: Merci, M. Roy. Je demanderais maintenant M. Alain Turgeon.

A. TURGEON: M. le Président, je vais être quand même très bref. Je me présente en tant que maire de Sainte-Pétronille.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous êtes maire de Sainte-Pétronille?

A. TURGEON: Oui, jusqu'à lundi prochain. Mon remplaçant est maintenant choisi, mais je le suis encore jusqu'à son assermentation.

Je voudrais vous dire que nous faisons nôtres les remarques qui ont été présentées par le comité de citoyen, au début: - je ne connais pas le nom du comité comme tel parce que je suis arrivé un peu en retard - et aussi les problèmes soulevés par M. Côté. Evidemment, je ne pense pas qu'on puisse être contre le fait qu'on diversifie les sources d'énergie, quand même, il faut vivre avec notre temps, on ne peut pas être contre, non plus, l'implantation de nouvelles usines, il faut quand même fonctionner en 1980.

Cependant, dans le projet tel que soumis par Trans-Canada Pipelines, nous avons nettement l'impression qu'il y a encore trop de questions auxquelles on n'a pas répondu, entre autres, des questions de sécurité, des questions de bruit, des questions de sécurité sur le fleuve. On n'a aucunement fait de simulation en cas de catastrophe, de collision entre un méthanier et un autre cargo. Ce sont quand même des questions qui ont l'air importantes et qui, nous croyons, doivent avoir une réponse avant d'en arriver à la conclusion qu'une usine de ce genre doit être implantée quel que soit l'endroit.

Je ne veux pas, non plus, cependant, m'immiscer dans les questions de politique municipale, ce n'est pas du tout dans cette optique; la question de l'aménagement du territoire, je pense que c'est quand même quelque chose qui

relève d'un conseil municipal au niveau du zonage comme tel. Mais, sur les questions de sécurité, parce que, comme je le disais la semaine dernière, nous sommes quand même dans le 4.3% dangereux, à Sainte-Pétronille, et c'est pour cela que nous intervenons.

Si on se place sur l'aspect environnement, sur l'aspect écologique, encore là, j'ai l'impression que la Pointe de la Martinière devrait rester au profit des gens qui vivent autour, et je pense que dans un projet de \$60 millions, il y aura peut-être possibilité d'envisager quelques millions de plus et de déplacer l'usine afin qu'elle ne soit point dans un centre fortement urbanisé, comme c'est le cas actuellement.

Donc, M. le Président, je pense qu'on doit tenir compte, à cette période-ci, en 1980, non seulement des aspects économiques d'un projet, on doit tenir compte de la qualité de la vie, de la sécurité des gens qui vivent autour, et de l'environnement en général, et du patrimoine régional que représente Pointe de la Martinière.

C'est ce que j'ai à dire.

PRÉSIDENT: Merci. M. Turgeon, s'il vous plaît...

A. TURGEON: Je ne suis pas un spécialiste des questions.

PRÉSIDENT: Non, cela va bien. Je pense bien que votre allocution concernant la sécurité est assez claire, vous entérinez un peu ce qui a été dit par les différents intervenants.

A. TURGEON: Oui.

PRÉSIDENT: Par contre, il y a une question que je vous pose, en tant que personne de Sainte-Pétronille, c'est l'aspect esthétique. Croyez-vous que dans la présentation même du projet, ce que vous en savez, en fin de compte - peut-être

avez-vous vu les maquettes, la semaine dernière - j'aimerais avoir votre avis sur l'aspect esthétique de cette usine par rapport à la municipalité de Sainte-Pétronille.

A. TURGEON: Je n'ai pas vu la maquette comme telle, mais je n'ai pas d'idée de la hauteur que peuvent avoir les réservoirs et l'idée d'ensemble qu'a l'usine comme telle. Il va de soi qu'un réservoir, cela n'a jamais été très esthétique, qu'on le colore en rose, en noir ou en jaune, c'est un réservoir, c'est une immense masse qui sera installée sur le bord du fleuve. Je pense que c'est un autre aspect, effectivement, l'aspect esthétique n'a pas été soulevé.

Evidemment, cela a son importance dans le cadre d'un patrimoine, de la protection, de la sauvegarde du patrimoine, aussi, un patrimoine bâti qui peut démolir un patrimoine naturel. Effectivement, l'intérêt d'installer cette usine en-dehors d'une zone urbanisée éviterait aussi de démolir l'esthétique de l'environnement.

PRÉSIDENT: Je vous pose cette question parce qu'on a mentionné, je pense, la semaine dernière, ou du moins dans les documents, que comparativement à d'autres types d'usines telles que les raffineries de pétrole, l'usine de liquéfaction, en tant que telle, est plus petite, premièrement, et est beaucoup moins inesthétique. C'est pour cela que je vous pose la question.

A. TURGEON: D'après la photo que j'ai vue, cela semble moins inesthétique que la Golden Eagle, je pense, que les tours de raffinage, etc; au départ, oui. Mais cela demeure quand même une entreprise avec des bâtiments d'une dimension importante, et qui est difficilement maquillable par des arbres.

PRÉSIDENT: M. Turgeon, merci bien. Nous allons appeler maintenant M. Gaston

Cadrin. Je crois que la présentation est divisée en trois, il y a M. Cadrin, M. Castonguay et M. Lemieux. Vous pouvez venir, MM. Castonguay et Lemieux, si vous voulez.

G. CADRIN: Gaston Cadrin, professeur au CEGEP Lévis-Lauzon, en géographie. Je m'intéresse particulièrement à l'espace urbain puisque c'est un des cours que je dispense. Dans ce cours, c'est bien sûr qu'on aborde les questions de développements résidentiels comme de développements industriels pour la région de Québec. J'ai cru bon, en étant professeur au CEGEP, et j'ai cru normal que les professeurs s'impliquent un peu dans leur milieu. C'est pour cela que j'ai travaillé personnellement surtout sur l'aspect industriel. Mes collègues vont surtout traiter de l'aspect environnemental et écologique.

Je pense que depuis le début du projet, c'est un aspect qui a été un peu négligé, je vais vous parler surtout de l'aspect planification industrielle, ce soir. J'ai intitulé le mémoire - c'est peut-être un peu prétentieux de dire que c'est un mémoire - "Le développement industriel improvisé se poursuivra-t-il dans la région métropolitaine de Québec?" Cela va se diviser en quatre parties: les tendances récentes de l'industrialisation dans l'agglomération de Québec; l'implantation du complexe industriel de la Trans-Canada Pipelines à la Pointe de la Martinière; l'avenir du site de la Martinière, qui peut se diviser en trois points: l'aménagement d'une zone portuaire, un vaste espace récréatif pour la rive sud et recommandation pour l'avenir de ce site; une conclusion.

En préambule: Dans ce bref exposé, nous traiterons bien sûr du projet qui intéresse la présente assemblée, mais nous en profiterons pour dégager

quelques idées plus générales sur le développement industriel récent et futur. Nous soulèverons, par la même occasion, la nécessité d'analyser toute cette question de l'implantation industrielle dans une perspective globale de l'aménagement du territoire.

Premier point, les tendances récentes de l'urbanisation dans l'agglomération de Québec. Dans la région immédiate de Québec, l'industrialisation ne se développe pas à un rythme affolant, mais chose indéniable, il y a une volonté manifeste d'accueillir des industries. Chaque ville, petite ou grande, se fait un devoir d'aménager des parcs industriels ou de prévoir des zones éventuelles pour ce genre d'établissements. En 1975, d'après une étude de M. Gilbert, on comptait pas moins de 13 parcs industriels et 31 zones industrielles dont seulement 18 sur 44 étaient remplis à plus de 50%. Parc industriel, ça veut dire que c'est aménagé, zone, cela peut être seulement zoné, au total, cela fait 44 et il y en avait seulement 18 qui étaient, à ce moment-là, remplis à plus de 50%.

De ce tableau se dégagent les points suivants:

1. La multiplication inutile des espaces industriels et des infrastructures connexes. Ceci a pour effet d'entraîner un gaspillage de terrains et surtout de prolonger démesurément le tissu urbain en périphérie. On a l'exemple du parc de la Communauté urbaine de Québec, à Saint-Augustin, qui, naturellement, amène aussi des développements résidentiels dans cet axe-là.
2. L'absence de planification industrielle pour l'ensemble de la zone métropolitaine, malgré les créations de la Communauté urbaine de Québec et de la Société Inter-Port. Peut-être y a-t-il une volonté de planification, mais il n'y a pas encore eu de résultat concret.

3. L'improvisation totale, cette fois, face à l'implantation des industries nécessitant des installations portuaires. On est tellement fier de les accueillir, celles-là, qu'on ne leur refuse aucun site, d'où l'éparpillement des équipements portuaires aménagés à grands frais au détriment du fleuve et de la population.

On peut citer quelques exemples. En 1970, il y a eu l'aménagement d'un terminal pour conteneurs dans la zone des Foulons. La superficie restreinte de cet espace et peut-être d'autres facteurs entraînent le départ, en 1978, de CP Navigation. Aujourd'hui, c'est vide à l'Anse-aux-Foulons.

Comme deuxième exemple que les gens de la rive sud connaissent peut-être davantage, en 1971, établissement de la raffinerie Aigle d'Or qui était une filiale de ULTRAMAR, d'ailleurs, et qui s'appelle maintenant ULTRAMAR, et d'un quai pour pétroliers, et cette raffinerie bénéficie de subventions importantes des gouvernements. Je pense qu'au total cela a été chercher au moins \$21 millions. Personne, aujourd'hui, n'est prêt à justifier cette localisation tant de l'industrie qui pollue l'agglomération urbaine de la rive sud - parce qu'on sait que les vents dominants, ici, sont des vents du sud-ouest, donc toute la zone Saint-David, Lévis, Lauzon, la senteur se rend même à Beaumont, à certaines occasions - que des pipelines et des quais qui constituent une pollution visuelle en plein tissu urbain. Il faudrait aller demander aux gens du quartier Saint-Laurent, entre autres, s'ils sont satisfaits de cela.

Et que dire des risques effroyables de marée noire lorsqu'on remonte des pétroliers qui frôlent les 150 000 tonnes qui ne peuvent naviguer qu'à marée haute? Est-on conscient du danger? Cela a été soulevé, tout à l'heure.

En 1975, un autre exemple, le projet avorté d'aluminerie à Saint-Augustin. Encore là, on projetait la construction d'un autre quai pour desservir cette entreprise, sans prévoir un développement portuaire intégré.

En 1979, le dernier-né des politiques d'improvisation, l'usine de liquéfaction de TCPL et son port méthanier. Cette compagnie a bien le droit à des quais exclusifs; n'est-ce pas là équité et continuité? Après tout, elle ne crée que dix fois moins d'emplois que l'Aigle d'Or - c'est un détail - mais n'est-ce pas le même domaine que les combustibles?

Le deuxième point de mon exposé, l'implantation du complexe industriel de la Trans-Canada Pipelines à la Pointe de la Martinière. Voilà un projet qui illustre bien que le mode d'implantation industrielle dans la région n'a guère changé. Nous conservons toujours le même modèle, mais avec des précautions plus grandes pour l'environnement, comme nous le démontrent les audiences actuelles; c'est déjà un progrès. Cependant, le processus demeure fondamentalement traditionnel, il se résume à ceci:

Une puissante compagnie - ça aurait pu être une aluminerie, maintenant, c'est une usine de gaz - décide de s'établir dans notre région en raison de certains avantages économiques évidents, surtout pour elle-même, en vue d'appliquer son plan d'expansion. Elle choisit le site, lequel est le plus grand possible - 312 acres, dans le présent cas - et tente d'obtenir le feu vert des gouvernements provincial et municipal, et je devrais ajouter fédéral, pour le permis; je crois que le fédéral, aussi, a son mot à dire pour le prolongement des oléoducs.

Le rôle de la ville, dans tout cela, quand une grosse compagnie arrive et veut avoir ses équipements portuaires, et tout cela, c'est quoi?

Le maire et les échevins s'empressent d'accorder leur appui à tout projet puisque ça va rapporter, sinon des emplois, du moins des taxes. On se pose peu de questions sur les aspects sécuritaires et les dangers éminents que peut représenter cette entreprise pour la population urbaine du milieu, ceci est laissé aux spécialistes en la matière. - belle façon de se couvrir - même si ces spécialistes sont plus ou moins convaincants, comme on l'a vu la semaine dernière; ils ne répondaient pas toujours.

PRÉSIDENT: Excusez, M. Cadrin. J'aimerais que vous passiez un peu plus rapidement, étant donné que votre texte est écrit. Je vais vous dire pourquoi: je pense qu'on va peut-être manquer de temps. Pour permettre aux autres de venir, j'aimerais que vous lisiez votre texte, et après on passera aux questions.

G. CADRIN: Ah bon, d'accord.

On se pose encore moins de questions sur les potentialités réelles de ce site dans une stratégie d'aménagement pour l'avenir. C'est à croire que le monde s'arrêtera avec nos générations. N'est-ce pas là un bel exemple de soumission aux forces économiques et au développement industriel à n'importe quel prix?

Quelques mots sur le rôle de la Société Inter-Port. Cette société provinciale-fédérale née en 1974 a reçu comme mandat de favoriser le développement industrialo-portuaire dans la région de Québec. D'après notre dossier de presse sur le projet TCPL, il nous semble que cet organisme s'est réveillé sur le tard puisque la compagnie de gaz naturel s'apprêtait à acheter les 312 acres de la Pointe de la Martinière pour elle toute seule. Récemment, la Société Inter-Port informait le public et surtout les propriétaires concernés

qu'elle procéderait à l'expropriation de ces terrains zonés industriels. Il nous paraît évident que l'appropriation de l'espace de cette zone se fera en vue de réserver pour l'usine de GNL, ses réservoirs et quais, au moins 50 acres. Il ressort clairement que cette société s'apprête plutôt à jouer le rôle d'intermédiaire pour l'industrie que d'être un véritable moteur de planification pour le développement portuaire de la région. Inter-Port doit-elle accueillir la première venue au détriment de la vocation future de ce site?

L'avenir du site de la Martinière. Le site de la Pointe de la Martinière, dans l'ensemble de la zone urbaine de la rive sud, présente un intérêt pour de multiples fonctions. Il s'agit de déterminer de quelle manière, dans l'avenir, cet emplacement fort convoité pourra le mieux servir la population de notre milieu. Si nous pouvons élaborer certains projets d'aménagement pour ce site, c'est justement parce qu'il a été zoné industriel en 1962. Ainsi, il a été conservé, faute d'industries. Dans cette optique, le zonage s'est avéré fort positif puisqu'il a empêché l'éparpillement domiciliaire de Lauzon en ce lieu. A l'encontre du Comité de citoyens de ce secteur, nous croyons que la ville de Lauzon possède suffisamment d'espaces à potentiel résidentiel et commercial autour de la zone agglomérée pour son développement d'ici la fin du siècle. Examinons maintenant les fonctions nouvelles que pourrait recevoir cette superficie de terrain en bordure du fleuve.

Premièrement - c'est une hypothèse - l'aménagement d'une zone portuaire. Le développement des activités portuaires sur la rive sud nous paraît un objectif valable et bénéfique pour insuffler un dynamisme nouveau à l'économie locale, tout en étant un puissant facteur de localisation industrielle

pour les entreprises d'importation de matières premières ou d'exportations de produits transformés. Si ces activités s'avèrent nécessaires pour notre région, il faut se mettre devant l'évidence que les sites comme les battures de la Martinière n'abondent pas sur la rive droite. Toutefois, nous n'entrevoions point de développement industriel majeur dans cette zone, contrairement aux idées des fonctionnaires de l'OPDQ. Dans un document récent de consultation, cet organisme gouvernemental de planification nous propose ceci: C'est paru en 1979, Orientation de développement de la région de Québec, document de consultation.

"Prévoir l'extension des activités portuaires sur la rive sud, à même le site de Lauzon, pour le transbordement de vracs solides, le prolongement des chantiers maritimes, la réalisation d'une nouvelle cale sèche et l'implantation d'un éventuel complexe industriel d'envergure. A cette fin, des dépenses d'immobilisation pourraient être prévues à court terme pour acquérir en priorité 315 acres de terrains industriels considérés comme stratégiques à Pointe de la Martinière." C'est à la page 37.

Une autre citation: Sans mentionner un site précis, l'OPDQ préconise "un projet de port de transbordement pour méthanier et d'une usine de regazification et d'activités connexes." C'est en page 35.

Pourquoi les industries liées à la fonction portuaire ne s'installeraient pas au sud de la route 132, ou même de l'autoroute 20? Le parc industriel de Lauzon, à proximité, possède 320 acres, avec possibilités d'agrandissement et son taux d'occupation actuel ne dépasse guère 25%.

Deuxième hypothèse, un vaste espace récréatif pour la rive sud. La Pointe de la Martinière représente un site au potentiel récréatif de plein air assez exceptionnel. Cet espace naturel constitue un patrimoine environnemental

bien conservé avec son terrain vallonné, ses champs en culture, ses plages, ses crans rocheux, ses collines boisées, etc - voir Yvan Roy pour la suite.

Dans la conurbation Lauzon-Saint-Romuald, la population atteint 44 000 habitants, mais ici comme ailleurs, le Saint-Laurent est devenu moins accessible. Cotoyer le fleuve devient un véritable privilège réservé, bien sûr, aux plus fortunés. Si peu de gens de la région ont dénoncé l'éventuel gaspillage de ce site, c'est parce qu'il est peu connu en raison de sa privatisation actuelle. Cependant, cela n'empêche pas sa mise en valeur à des fins collectives dans les années futures. L'idée de sacrifier totalement un des derniers beaux espaces de notre coin constituerait une autre grave erreur de notre urbanisation anarchique. Le géographe François Hulbert, dans une étude sur la localisation industrielle dans notre région, affirmait ceci, c'est très important, comme citation:

"D'une manière générale, on peut dire que les grands équipements réalisés ont eu tendance à dégrader le milieu de vie de l'agglomération, ainsi que son potentiel récréatif et touristique, sans lui apporter une contrepartie satisfaisante dans le secteur du développement industriel et portuaire." C'est tiré de Espace et industrie dans la région de Québec, tendances récentes et perspectives. Cahier de géographie de Québec, Vol. 20, no 49, avril 1976.

Recommandation pour l'avenir de ce site, recommandation que je fais à titre personnel. Dans l'aménagement futur de ce site, il faudrait tenir compte à la fois des impératifs du développement économique et des besoins profonds des milieux en zone riveraine. Ainsi, une partie des 312 acres ou moins - on peut en exproprier moins - pourrait être réservée à des installa-

tions portuaires, quais et entrepôts, et l'autre partie, particulièrement à l'est, serait aménagée en espaces naturels et marina publique, espaces naturels publics, aussi. D'ailleurs, il ne faut pas croire qu'un aménagement portuaire est nécessairement laid et répulsif pour la population. Ne se prépare-t-on pas à développer l'habitation dans le vieux port de Québec face aux silos à grain? L'harmonisation des fonctions de travail et de loisirs devrait être réalisable en autant qu'on en tienne compte au départ.

En guise de conclusion, suite à cette analyse, le projet de Trans-Canada pipelines n'a plus sa place à Pointe de la Martinière en raison de ses dangers pour l'écologie et la population, des effets répulsifs sur cet environnement et du gaspillage d'espace.

Où s'implantera ce complexe industriel? Il n'est absolument pas souhaitable que ce projet tel que conçu s'établisse plus en aval, c'est-à-dire à Saint-Michel ou Saint-Vallier, car le fleuve est aussi vulnérable à ces endroits qu'à Lauzon. D'après les informations communiquées par la compagnie le 22 octobre dernier, il ressort que cet aménagement industriel répondra à des besoins à court terme, soit pour les dix prochaines années, afin de commercialiser le gaz naturel de l'Alberta, et surtout l'acheminer vers Sept-Iles, entre parenthèses.

A partir de 1990, on prévoit que des approvisionnements proviendront de l'est de l'Arctique, ce qui entraînera inévitablement des modifications importantes au parcours de cette ressource énergétique. Dans ce contexte, pourquoi ne pas envisager le site de Gros Cacouna où le gouvernement fédéral lésine dans l'aménagement d'un port à eau profonde? De ce lieu, l'acheminement du gaz naturel vers Sept-Iles sera plus facile et moins dangereux.

PRÉSIDENT: Merci.

G. CADRIN: Voilà, en vrac, les quelques idées... Je pense que je vais terminer, parce que c'est assez important.

PRÉSIDENT: Excusez-moi.

G. CADRIN: Voilà, en vrac, les quelques idées que nous voulions livrer à l'occasion de ce débat qui s'est avéré à maintes reprises fort émotif.

Espérons que ces quelques suggestions, même si elles ne créent pas de consensus, amèneront une réflexion plus large sur l'aménagement de notre territoire.

PRÉSIDENT: Merci bien. Avant de passer aux questions que nous voulons formuler à M. Cadrin, je pense que nous allons prendre quinze minutes, et pas plus, de repos, parce que notre horaire est assez bouleversé pour le moment.

PRÉSIDENT: S'il vous plaît!

M. Cadrin, à la page 4 de votre texte, vous mentionnez, au deuxième paragraphe, qu'il serait possible de prévoir certains projets d'aménagement.

Vous revenez un peu plus loin, à la page 7, au niveau des recommandations, et vous parlez d'une possibilité d'installations portuaires. Vous avez fait la démonstration, tout au long de votre texte, que des installations portuaires éparpillées, ce n'est pas une bonne façon de planifier la question. J'ai un peu de mal à saisir votre conclusion par rapport au texte que vous avez...

G. CADRIN: Je le vois comme une installation portuaire future, si on en a besoin, mais quelque chose de bien intégré pour l'économie régionale de la rive sud, et non un projet de compagnie comme on a trop souvent vu. C'est dans cet esprit que j'ai développé. Si on analyse, à ce moment-là, les possibilités d'implantation de quais à eau profonde sur la rive sud, compte tenu de l'urba-

nisation qui est déjà avancée dans certaines parties du territoire, il reste que ce site représente une possibilité, si on pense aux générations futures qui vont avoir besoin, aussi, d'économie. C'est bien beau le développement domiciliaire, mais sans économie... même à la Martinière, le développement domiciliaire se fait assez lentement parce que l'économie de la rive sud commence peut-être à être essoufflée à cause, justement, qu'il manque certains projets industriels; on regarde le parc industriel de Lauzon, il est assez clairsemé. Je le vois dans ce sens.

Si on considère que c'est vraiment nécessaire pour la rive sud d'avoir des quais à eau profonde - là-dessus, je ne me considère pas spécialiste, mais je me suis basé sur des études faites par l'OPDQ, il doit quand même y avoir certains spécialistes dans ce domaine qui recommandent que ce serait nécessaire pour la rive sud d'avoir des quais en eau profonde - il faut penser pour l'avenir, il ne faut pas commencer à développer cette zone en résidences et en chalets tout de suite, il faut planifier pour l'avenir. Dans ce sens, je dis qu'il faudrait réserver... Si la Société Inter-Port considère qu'il y a vraiment un besoin de ce côté-là, elle ira avec l'expropriation, ce n'est pas à moi à juger. Cela va peut-être prendre 20 ans avant qu'on en ait besoin, mais ce qui est important, c'est qu'il soit là dans 20 ans pour pouvoir en faire ce qu'il est bon de faire avec.

M. YERGEAU: M. Cadrin, à la page 6 de votre mémoire, vous parlez de la privatisation des terres, finalement, du fait que vous dites: "Cotoyer le fleuve devient un véritable privilège réservé, bien sûr, aux plus fortunés." Vous parlez, d'autre part, d'un espace récréatif pour la rive sud. Comment pourriez-vous établir cet espace récréatif?

G. CADRIN: Si vous vous êtes déjà promené sur le bord du fleuve, un peu partout - je connais plus la rive sud - vous savez que les accès, par exemple, du pont de Québec jusqu'à Montmagny, deviennent de plus en plus rares. Il y a beaucoup de zones de chalets; les accès publics ou les zones publiques sont très rares, si bien qu'on peut observer le fleuve, mais on doit se limiter à cela et encore là, bien souvent, on se fait barrer le champ visuel par d'autres habitations.

Je pense que le projet qui est là-dedans, qui n'est pas définitif, mais ce sont des hypothèses et cela permet une discussion sur la planification qu'on doit faire à long terme, dans mon esprit, si on considère économiquement que c'est valable d'avoir des ports à eau profonde, à ce moment-là, on ferait de la Martinière une zone portuaire intégrée, mais il ne faut pas ruiner tout ce site parce que, justement, il a une qualité d'environnement qu'on a très bien décrite, ce soir, et il faut peut-être, à ce moment-là, développer une zone récréative publique. J'ai été voir la Martinière, je n'ai pas été encombré parce qu'habituellement, durant l'automne, bien sûr, les chalets sont fermés. Si j'avais été pour voir la Martinière en plein été, même pour faire une étude, il aurait fallu que j'explique assez longuement mon étude et le but de ma visite à certains propriétaires privés. A ce moment-là, je ne suis pas du tout surpris que les gens de l'agglomération, les 15 000 de Lauzon ou les 15 000 de Lévis n'aient pas encore compris la valeur de ce site, ils n'ont pas de possibilité d'y avoir accès et d'aller vérifier sur place les qualités...

M. YERGEAU: Est-ce que cela voudrait donc dire, pour installer l'espace récréatif en question, qu'il faudrait exproprier quand même les quelque

40 résidences qui sont au bord du fleuve?

G. CADRIN: Je dis bien dans le texte que ça peut être moins. A ce moment-là...

M. YERGEAU: Cela implique tout de même un certain nombre d'expropriations.

G. CADRIN: Oui, si la Société Inter-Port juge que c'est nécessaire, actuellement ou dans dix ans, de faire un quai à eau profonde et que ce serait la place la plus propice pour l'avenir. Tout le texte s'inscrit un peu dans le sens d'une planification régionale.

M. YERGEAU: Mais d'une façon ou d'une autre, il pourrait toujours ne pas y avoir de port en eau profonde à cet endroit et vous suggèreriez quand même d'en faire un espace récréatif.

G. CADRIN: Oui, d'idéal. Pourquoi je veux continuer, c'est parce que je veux vous expliquer pourquoi j'ai proposé, en même temps, un quai en eau profonde. Essayez donc de proposer cela au conseil de ville de Lauzon, par exemple, de dire: Achetez donc cela, la zone de la Martinière, pour faire un vaste espace public, quand même ce serait 20 acres. Ils vont répondre: On n'a pas les moyens. A ce moment-là, j'arrive avec une formule mixte, c'est-à-dire un gros projet, peut-être la Société Inter-Port qui nous donne des installations portuaires qui seraient bénéfiques pour notre économie régionale, cela peut vouloir dire densification de l'industrialisation dans le parc industriel, il y a l'amiante qui s'en vient, peut-être qu'on pourra transformer l'amiante pas loin et l'exporter par l'entremise d'un port, ici sur la rive sud.

Cela permet, en plus de donner du travail, de donner de la récréation aux gens. C'est l'optique dans laquelle je le dis.

M. YERGEAU: Ce serait donc que cette zone récréative serait à la charge de la municipalité.

G. CADRIN: Cela veut dire qu'une fois qu'elle est expropriée, qu'elle est publique, qu'elle appartient à la Société Inter-Port, la Société Inter-Port fait un beau plan d'aménagement pour ne pas gâcher ce site et en conserve une partie...

M. YERGEAU: Ce n'est pas la Société Inter-Port qui va construire le port. Elle va favoriser le développement, elle va homologuer, elle va exproprier, mais ce n'est pas la Société Inter-Port qui va le construire. A ce moment-là, est-ce que vous allez faire la zone récréative sur le terrain appartenant à une société privée?

G. CADRIN: A ce moment-là, il faudrait que ce soit la ville qui exproprie.

M. YERGEAU: Une dernière question à ce sujet. Est-ce que vous pensez que sur un espace, finalement, pas immense, seulement quelques acres, est-ce que vous croyez qu'il soit possible d'installer un port en eau profonde sans installer aussi des industries immédiatement connexes? Permettez à un barbare qui ne s'y connaît pas en aménagement de vous poser la question. Est-ce que c'est possible d'installer un port en eau profonde et de conserver en même temps, sur une toute petite parcelle de terrain, finalement, 300 acres, à l'est, comme vous le suggérez, une zone récréative importante et cohérente?

G. CADRIN: Je voudrais, tout d'abord, qu'il y ait une étude faite dans ce sens, un plan d'aménagement de toute cette zone. C'est bien sûr que je n'ai pas eu le temps de faire cela. Je pense que si on exproprie, il faudrait qu'on fasse un plan pour protéger certaines zones et, aussi, peut-être

assurer certaines installations qui seraient connexes au port. A ce moment-là, je ne préconise pas d'industrie dans l'immédiat - on verra bien en l'an 2000 - dans ce coin-là. Vous dites que les terrains sont restreints. C'est justement parce qu'ils sont restreints qu'on ne peut pas arriver et dire: On permet l'implantation d'industries, parce qu'il s'agit seulement d'avoir une industrie qui serait très polluante, une aluminerie, par exemple, qui serait installée en plein en bordure du fleuve pour tout gâcher le site. Par contre, il y a possibilité d'installer des industries qui seraient peut-être un peu polluantes, mais plus à l'intérieur des terres, peut-être au sud de la route 20, il y a des zones, quand même qui...

M. YERGEAU: Il faudrait quand même que ces industries aient un accès au port.

G. CADRIN: Elles auraient un accès, c'est possible, aussi, d'avoir des installations souterraines, des convoyeurs, etc. Tout dépend du genre d'établissement industriel.

M. YERGEAU: Vous dites que, au plan théorique, il vous semble possible d'avoir un port, et le fait de permettre un port à cet endroit n'entraînerait pas immédiatement de saboter tout le reste du projet.

G. CADRIN: Ce n'est pas totalement incompatible. Il ne faut pas penser que port, c'est toujours répulsif, comme je le dis dans le rapport. Tout dépend de la philosophie de l'aménagement et de ceux qui l'aménagent. C'est bien sûr que si on se garroche devant la première industrie multinationale qui peut avoir une certaine importance et on lui donne le plus beau site sur le bord du fleuve, c'est bien sûr qu'on vient de gâcher le site. Mais si on s'organise pour, justement, planifier un peu... Justement, je voudrais

que la Société Inter-Port ne confie pas à une entreprise privée la construction du port, mais que ce soit elle qui fasse l'aménagement d'ensemble de cette zone parce que les belles zones sont rares, à la fois pour les quais et à la fois pour la récréation dans la région.

PRÉSIDENT: Merci, M. Cadrin. Maintenant, nous allons demander à M. Castonguay ou à M. Lemieux... M. Castonguay.

G. CASTONGUAY: J'ai divisé l'analyse en quatre points particuliers. D'abord, la première chose, c'est la pertinence de la construction d'une usine de GNL et d'installations portuaires à Pointe de la Martinière. Le deuxième point dont je vais traiter dans ce bref exposé, c'est l'analyse de l'aspect insécurité, et non pas l'aspect sécurité, par la suite, l'analyse de l'aspect environnemental, quelques remarques et une conclusion.

La pertinence d'une usine de GNL à Pointe de la Martinière. Je mets en doute la nécessité de construire une usine de GNL dans la région de Québec pour un très proche avenir. Beaucoup de gens intéressés à faire fructifier un capital rapidement veulent profiter d'une prétendue crise de l'énergie pour, entre autres, développer des marchés nouveaux. Mais, pas d'énergie sans risques, cela veut dire énergie nouvelle, et aussi risques nouveaux.

Il faut bien être conscient que nous vivons dans une société fondée en partie sur le gaspillage. Une simple réduction du gaspillage éhonté que nous faisons de nos ressources naturelles réduirait à elle seule la demande énergétique d'au moins le tiers de ce qu'on consomme actuellement, probablement davantage. Juste à titre d'exemple, aux Etats-Unis, si on faisait simplement la récupération des déchets domestiques, on pourrait, en brûlant ces déchets, soutirer environ 8% de l'équivalent en énergie électrique qui peut être consommé

dans une année aux Etats-Unis.

Non, je ne crois pas qu'il y ait une urgence à développer une technologie du GNL, et encore moins de transporter ce gaz liquéfié par bateau. L'urgence est d'éduquer les gens, éduquer les industries et éduquer l'économie à l'arrêt du gaspillage. Ce faisant, des sites comme celui de Pointe de la Martinière pourront encore être sauvegardés. Gaspiller ses ressources, c'est aussi gaspiller son territoire.

Je mets en doute la pertinence de construire une usine de GNL à Pointe de la Martinière, pour un proche avenir, pour une autre raison. La présence d'une usine de GNL en bordure du fleuve est soi-disant pour desservir en méthane la Côte-Nord, et particulièrement Sept-Iles. On ajoute même que cet élément devrait servir à rentabiliser le projet. On a dit cela aux audiences, la semaine dernière.

J'aimerais avoir la preuve que les investissements faits pour construire les quais et autres infrastructures portuaires à la Martinière et à Sept-Iles, que les investissements faits pour construire un méthanier et sa mise en service entre la Martinière et Sept-Iles, que de tels investissements soient vraiment rentables en ne desservant - cela, c'est important - que la Côte-Nord et ils pourraient être rentables dans combien de temps. Je mets en doute la rentabilité d'un tel projet, j'ai l'impression qu'il y a autre chose que le fait de desservir la Côte-Nord.

De plus, j'aimerais qu'on me cite combien d'autres entreprises québécoises ou non ont des infrastructures portuaires, situées au Québec ou ailleurs, visant à fournir quoi que ce soit, uniquement pour desservir la Côte-Nord. Je crois qu'une analyse très sérieuse doit être faite afin de déceler les

véritables objectifs, très probablement expansionnistes, de la compagnie TCPL. A noter que tous les autres objectifs qu'on nous a signalés la semaine dernière ne nécessitent en aucune façon un aménagement portuaire et, par conséquent, une situation en bordure du fleuve.

Troisièmement, je m'interroge aussi sur la pertinence du projet d'une usine de GNL à la Martinière car l'usine de liquéfaction étant la première à tenter de s'établir dans cette zone agricole réputée industrielle, et qu'elle constitue en elle-même un potentiel de danger pour les environs immédiats, je crains qu'elle ne soit la première, mais aussi la dernière, à être intéressée par ce site. C'est pourquoi je m'interroge, en effet, sur le type d'industrie qui verrait un avantage à se localiser près d'une zone rendue potentiellement inflammable par la présence probable - selon les termes de la semaine dernière - probablement probable ou très probable de nuages à caractère explosif. Il faudrait peut-être, aussi, penser qu'un bon capitaliste, c'est-à-dire celui qui, éventuellement, pourrait être intéressé à implanter son usine à Pointe de la Martinière après l'avènement de l'usine de GNL n'aurait pas nécessairement l'attitude des pompiers; ce ne sont pas des pompiers, les capitalistes.

Un autre point du document, c'est l'aspect insécurité. La Compagnie TCPL nous parle de la sécurité de ses installations dans les termes suivants. On nous a parlé d'années/réservoir, 900 années/réservoir par défaillance. On nous a dit qu'une digue autour du réservoir principal devait assurer la sécurité. On nous a aussi parlé d'un certain nombre d'acres, possiblement 50, constituant une zone tampon à l'intérieur de laquelle le danger réel devrait être négligeable. On nous parle aussi d'équipement contre les incendies

à l'usine, oui, c'est beau, mais...

On n'a fait aucunement mention des caractéristiques équivalentes à propos du méthanier. Combien d'années "méthanier sans incident? Existe-t-il une digue ou un équivalent autour d'un méthanier? Existe-t-il aussi un certain nombre d'acres qu'on devrait garder libres autour du méthanier? Par exemple, est-ce qu'un méthanier devrait naviguer de façon à garder une limite raisonnable, comme zone tampon, entre lui et un édifice public qui serait, par exemple, construit près des berges comme l'église Saint-Laurent, à l'Île d'Orléans, l'église Saint-Jean, à l'Île d'Orléans, l'école primaire de Saint-Laurent, à l'Île d'Orléans, qui sont des édifices publics? Le chenal n'est quand même pas très loin de ces édifices, de la même façon pour tout autre ville ou village entre Lauzon et Sept-Îles.

Si le méthane liquide ne peut être retenu par une digue autour du bateau - je doute qu'il y en ait une, c'est pour cela que je pose cela comme hypothèse - compte tenu que le contact entre le méthane liquide et l'eau doit grandement accélérer la formation d'un nuage de méthane, compte tenu qu'il y a des courants, la présence des vents, n'est-il pas logique de penser que la zone tampon qui devrait s'appliquer à un méthanier devrait être proportionnellement de beaucoup supérieure à celle de l'usine de GNL? Si la sécurité sur le fleuve a autant d'importance que la sécurité sur terre, ne sera-t-on pas obligé d'élargir le fleuve ou de changer le chenal à certains endroits?

La compagnie TCPL me semble faire l'autruche en ce qui a trait à la sécurité de son éventuel petit méthanier de rien du tout. Un méthanier sur

le fleuve, c'est une menace à un écosystème qui est au coeur même de l'enracinement du peuple québécois sur les rives de ce fleuve.

Un autre point, la compagnie n'a aucunement parlé des moyens techniques pour diminuer l'impact que pourrait avoir un bris d'un ou de plusieurs réservoirs du méthanier. A mon sens, on n'a pas tellement expliqué les moyens techniques en ce sens.

Un autre aspect qui manque de données, est-ce qu'on a des données précises concernant la façon dont se fait l'écoulement du méthane liquide lorsqu'il vient au contact de l'eau - il me semble que c'est quelque chose d'extrêmement important - et les effets que pourrait avoir le méthane liquide s'il entre au contact de la glace? Est-ce qu'on connaît les effets sur le méthane liquide qui caractérise la réaction qui se produit lorsqu'il est au contact avec l'eau?

Tenant compte d'une quantité donnée de GNL, de gaz méthane liquide, qui serait accidentellement déversé dans l'eau, connaît-on quelles seraient les caractéristiques particulières du nuage de gaz qui en résulterait quant à sa rapidité de formation, quant à sa rapidité de dispersion? Ce n'est pas compliqué, le problème, sans tenir compte des vents et des courants, le fait se présente que le méthane est déversé dans l'eau; est-ce qu'on connaît les effets que ça aura?

La compagnie TCPL serait-elle prête - cela, c'est un point qui est important, je pense qu'on n'a pas donné beaucoup de renseignements là-dessus, c'est un point que je considère des plus importants - à effectuer des expertises sur le fleuve, dans le genre de celle-ci: Par exemple, déverser 10 tonnes de GNL en face de la Martinière, ceci deux heures avant que la marée n'ait

fini de monter - pour que les nuages aient le temps de se promener un peu - et une autre fois, par exemple, deux heures avant que la marée n'ait fini de redescendre complètement, toujours dans un site voisin de la Martinière où on pourrait faire cette expérience en hiver, en été, etc, pour vérifier quel pourrait être l'impact éventuel, pour avoir une connaissance indiquée des événements possibles s'il y avait un problème avec un méthanier?

Le troisième aspect qui est traité dans le petit document, c'est l'aspect environnemental. Il ne faut pas nécessairement prendre panique devant le gaz méthane, c'est un gaz qui peut être produit par la décomposition des composés organiques. Il n'est pas nécessairement un élément polluant, il n'est pas incompatible avec l'existence de la vie. Il aurait probablement, même, joué un rôle important dans l'apparition des matériaux constituant les premiers êtres vivants. Donc, le méthane n'est pas un élément polluant très menaçant pour les êtres vivants.

Oui, mais il est un point, c'est que ce méthane n'était pas liquide et donc en concentration infinitésimale par rapport au GNL, c'est-à-dire au gaz naturel liquéfié. Alors, comme c'est la dose qui fait le poison, le GNL est une menace à la vie. Aucun être vivant et aucune forme de vie ne peut être compatible au méthane liquéfié par l'homme.

Si déversé en milieu naturel, le méthane liquide a tôt fait de retourner sous forme de gaz et devient alors une menace d'asphyxie ou une menace par le feu. Selon les dires de la compagnie, paraît-il que ces menaces sont accidentelles et seraient des événements peu probables.

L'utilisation du gaz naturel est certainement une source d'énergie intéressante et écologiquement acceptable. Pour stocker cette forme d'énergie,

les risques sont inévitables, mais il ne faudrait pas que les risques connus soient pris au détriment de la population et de l'environnement. S'il est plus facile de diminuer les risques dans les manipulations du GNL au sol, il n'en est pas de même en milieu marin. Il me semble que les risques - cela aussi, c'est important - ne sont pas du tout les mêmes quand on parle d'usine de GNL et de méthanier. On n'a donné aucun renseignement concernant les moyens employés pour rendre plus sécuritaire la navigation du méthanier.

Un autre point concernant l'environnement, c'est une question que j'aimerais poser aux gens de la compagnie. Ils ne sont pas là, en tout cas... J'aimerais, pour être mieux apte à juger de la pertinence de ses propres conclusions, que la compagnie TCPL puisse illustrer sur une carte de la région de Québec quelles sont les zones écologiques qui pourraient, selon elle, présenter des caractères importants. On a balayé la Martinière de la main en disant que c'était une zone qui était écologiquement insignifiante, si on veut. J'aimerais que la compagnie prenne la même carte, particulièrement dans les zones entre Saint-Romuald et Montmagny et nous montre s'il existe des zones qui sont écologiquement importantes.

Je crois que le récent zonage agricole et tout ce qu'on a dit tout à l'heure font que Pointe de la Martinière est une zone intéressante.

Une autre remarque qui est peut-être un peu en dehors de la question, ce soir, j'aimerais que les Services de protection de l'environnement se renseignent sur la façon dont les permis pour le transport de GNL par camion sont octroyés? La semaine dernière, on a vu un beau camion blanc qui se promenait dans la ville, la couleur blanche n'enlève pas la menace qu'il y a

dans le réservoir. Et aussi, quelles sont les normes de sécurité prescrites pour le transport de tels matériaux, particulièrement en milieu urbain?

On promène du GNL un peu partout.

Une autre remarque, et c'est quand même une remarque importante: Etant donné que la Direction générale de l'énergie et que les Services de protection de l'environnement en sont arrivés à la conclusion que les dossiers concernant un impact éventuel sur l'environnement des installations de GNL et du transport de GNL par méthanier sont incomplets, étant donné que la compagnie TCPL doit modifier ses plans pour n'occuper qu'une zone de 50 acres, étant donné que beaucoup de questions sont restées sans réponses de la part de la compagnie TCPL, je souhaite très fortement qu'avant d'accorder un éventuel feu vert à la compagnie, il y ait une nouvelle audience publique pour mieux évaluer les nouvelles positions prises par la compagnie, et ce même si un autre site devait être retenu. Je considère que c'est un point important.

En guise de conclusion, disons que l'impact de la construction d'une usine de GNL devrait être dissocié du dossier sur l'impact éventuel du transport de GNL par méthanier sur le fleuve Saint-Laurent.

S'il peut être écologiquement acceptable d'utiliser le gaz naturel comme source d'énergie, nous devons alors accepter la présence d'une usine de GNL dans un territoire donné, mais cela ne veut pas dire n'importe où sur le territoire. Nous devrions aussi avoir assez d'honnêteté pour saisir la portée nouvelle des risques que présenterait la présence de méthaniers circulant dans un chenal étroit allant de Québec à Sept-Iles. Si l'un ne va pas sans l'autre, aussi bien refuser les deux demandes de la compagnie Trans-Canada Pipelines Limited.

Espérant que vous prendrez ce document en considération.

PRÉSIDENT: Merci, M. Castonguay. Effectivement, je pense que votre rapport pose beaucoup d'interrogations qu'il aurait peut-être été préférable de soumettre la semaine dernière. Par contre, je pense qu'il y a des éléments intéressants qui en ressortent.

Juste une remarque - et vous allez me répondre - dans vos considérations, vous mentionnez toujours la question de sécurité par rapport au transport du méthanier. Effectivement, vous ne parlez jamais, par contre, du temps d'exposition. C'est important de faire une différence entre une installation fixe dont le temps d'exposition est de 100% et une installation qui est mobile dont le temps d'exposition, par rapport à un point donné, varie en pourcentage. C'est simplement une remarque par rapport à cela.

Aussi, je pense qu'il y a plusieurs de vos interrogations qui sont traitées dans le document de la compagnie Trans-Canada. Je ne dis pas qu'il vous apporterait nécessairement des réponses satisfaisantes, je n'ai pas à juger de cela, pour le moment, mais je pense qu'il y a plusieurs questions que vous laissez sous forme d'interrogations qui sont traitées d'une manière générale.

Si vous voulez, on va passer à la troisième intervention du groupe, M. Jacques Lemieux.

J. LEMIEUX: Mon intervention se veut plutôt une critique, même un commentaire, surtout établi sur le site écologique qu'on peut observer. C'est très beau, mais cela rejoint un peu quelques points de l'aspect environnemental que Gaston et Gilles ont développé, surtout Gilles. J'ai composé un petit commentaire.

Par son indifférence totale face au site écologique majeur que constitue Pointe de la Martinière, les dirigeants de Trans-Canada Pipelines semblent démontrer que leurs objectifs ne semblent être le fruit que d'impératifs économiques. Ces impératifs se démontrent facilement par le vocabulaire qu'ils emploient. Si étendu en termes d'offre et de demande, ce vocabulaire ne semble être basé que sur des faits peu probables, très peu probables, ou relativement très peu probables. On ne peut en dire autant de leur vocabulaire écologique. Ce dernier est si étroit qu'il est bon de se demander si ces prêcheurs d'emplois probables ne sont que des antagonistes naturels des gens qui se soucient le moins de leur environnement naturel. La négation de l'importance de ce site écologique ne peut tenir que d'un excès de démagogie et d'un manque flagrant de connaissances du milieu.

Il n'est cependant pas surprenant de voir que ces obsédés du béton, de l'acier de la dynamite et du bulldozer, ces destructeurs avides de profits et de pouvoir ont toujours su s'aménager des retraites vertes et fleuries loin des usines dangereuses, empoisonnantes et puantes qu'ils savent si bien imposer aux citoyens qui ne demandent que justice.

Par ce jugement critique, il n'est de mon intention que de démontrer l'importance écologique de la Martinière à partir, comme je le disais, de certaines remarques que j'ai observées moi-même. On peut donc caractériser quelques éléments qui sont propres à la Martinière.

Les points que je soulève ne se veulent nullement une analyse de l'impact d'implantation de l'usine sur le site choisi. Au contraire, comme je le disais, c'est plutôt pour démontrer un peu la richesse - je pense que M. Roy a très bien démontré la richesse du site - et la qualité presque unique

du site dans la région de Québec.

Je n'espère pas prendre ces gentils monsieurs de la Trans-Canada Pipelines aux tripes en leur parlant d'environnement, car je sais très bien que face à cette préoccupation peu lucrative, ils affichent une attitude de je m'en foutisse général. Ce qui les préoccupe, ce n'est pas de savoir dans quel état ils laisseront la terre, si elle existe encore, bien sûr, à leurs enfants le jour de leur mort venue; au contraire, l'état de leur richesse financière prouvera très bien que la seule préoccupation majeure qu'ils ont eue dans leur vie fut le massacre des ressources de la terre afin d'en tirer d'immenses profits. Devant cette attitude, comment s'étonner de leur prise de position face à ce projet?

Premièrement, l'importance du répertoire écologique, je pense que ce répertoire n'est plus à démontrer, plusieurs personnes en ont parlé, on peut parler à tous les points de vue, des petits mammifères, des arbres, des fleurs sauvages, des oiseaux, en voulez-vous, en voilà. Cela, comme Yvan Roy le disait, ça se côtoie dans un milieu, et c'est la proximité du site, un milieu tout près d'un milieu urbain, c'est déjà quelque chose, tout de même, s'il en existe encore en 1979.

La proximité du site, je pense qu'elle est importante, au moment où de plus en plus de gens sentent le besoin de s'évader pendant quelque temps, pendant l'été ou l'hiver, en campagne, les gens veulent fuir la ville. Je pense qu'il est surprenant de découvrir qu'un tel site puisse exister encore aujourd'hui. La proximité des sites non protégés comparables à Pointe de la Martinière dans l'écoumène québécois, mis à part les parcs et les réserves du gouvernement, je mets au défi les dirigeants de Trans-Canada Pipelines de

me nommer une brochette de sites comparables à Pointe de la Martinière par leur proximité des zones de dense population. Je parle, bien sûr, de sites situés dans l'écoumène québécois; on peut en trouver à 300 milles au nord de Québec, mais tout le monde n'a pas les moyens de se payer une petite sortie dans le Nord. Que je sache, il n'en existe pas des tonnes; c'est encore un autre point.

Ensuite, il y a la dégradation des sites écologiques depuis quelques années dans la région de Québec. Depuis quelques années, le développement des infrastructures économiques dans la région de Québec s'est fait plus souvent qu'autrement aux dépens de l'environnement. Le meilleur exemple, je pense, c'est la construction de l'autoroute sur la rive nord du Saint-Laurent et l'implication d'industries sur les battures de Beauport. Cela s'est traduit par une perte d'accessibilité au fleuve pour tous les citoyens de la région de Québec du pont de l'Île jusqu'au pont Pierre Laporte.

On sait que depuis ce temps, les résidences d'été, les gens qui avaient des résidences d'été à l'Anse-aux-Foulons, aujourd'hui, s'ils veulent aller au fleuve, il faut qu'ils traversent un bel autoroute, un beau boulevard Champlain. C'est une perte complète, une dévaluation, en tout cas, en termes monétaires, parce que ça compte encore, tout de même. Si on prend les battures de Beauport - les petits canards, ça compte pour moi, dans ma vie, en tout cas - on a perdu probablement une des meilleures aires de nidification qui existaient dans la région de Québec, et même dans la vallée du Saint-Laurent pour la sauvagine. A ce point de vue, la situation de Pointe de la Martinière n'est pas tellement différente, on sait très bien que beaucoup de canards viennent nidifier à Pointe de la Martinière, et la sauvagine, en

général. A mon avis et à l'avis, je pense, de tous les habitants de Pointe de la Martinière, je pense qu'entre les canards et la bombe à retardement, les gens préfèrent encore les petits canards.

L'importance ornithologique du site, je le disais, encore, dans la région de Québec, Pointe de la Martinière - c'est reconnu, on pourra faire des démarches, si on veut, à la Société d'ornithologie de Québec - elle est reconnue comme un des sites où on peut compter un nombre d'espèces qui nidi- fient assez important, probablement un des plus importants dans la région de Québec. Bien sûr, on ne retrouve pas de poules aux oeufs d'or, pour les messieurs de Trans-Canada Pipelines, mais le site en constitue un impor- tant, même si le site est privé, il y a un certain groupe d'ornithologistes du CEGEP de Lévis-Lauzon qui fait, à chaque année, des excursions pour démontrer la riche variété de sauvagines qu'on y trouve.

En conclusion, devant la menace de ce projet qu'on pourrait surnommer le massacre écologique du siècle dans la région de Lévis-Lauzon, connaissant très bien les motifs d'ordre économique qui poussent ces individus à nous imposer leur usine dont la sécurité n'est absolument pas démontrable - on n'a absolument pas démontré que c'était sécuritaire - tenant compte de la richesse du site choisi, je m'oppose catégoriquement à la venue de cette usine à Pointe de la Martinière.

PRÉSIDENT: Merci, M. Lemieux. Après cette analyse que je qualifierais peut- être d'un peu émotive, sans être méchant, vous avez mentionné - il n'y a pas de page, je m'excuse - au chapitre 4, perte d'accessibilité au fleuve. Vous avez souligné fortement l'esprit que vous avez jugé un peu machiavélique des compagnies à venir s'installer en pensant uniquement en termes économiques, mais vous ne pensez pas, actuellement - je vous pose la question - que la

perte d'accessibilité au fleuve est déjà là? C'est-à-dire que nous avons actuellement sur le site, si je comprends bien, pour l'avoir visité et analysé, des gens qui n'ont pas d'entreprise privée, mais qui sont quand même de secteur privé, c'est-à-dire qu'il y a des propriétaires, et il y a actuellement un manque évident d'accessibilité au fleuve. A deux reprises, dans vos textes, vous mentionnez que si la compagnie n'est pas là, il va y avoir plus d'accessibilité, et c'est cela, tout à l'heure, qu'on a essayé de comprendre.

J. LEMIEUX: Si on parle de perte d'accessibilité au fleuve, je me dis que même si on n'a pas l'accessibilité au fleuve, présentement, parce que c'est privé, je tiens quand même à ce que le site reste là parce que peut-être que dans un futur projet d'inter-port, ces gens pourront récupérer cette accessibilité qu'ils n'ont pas. Tout de même, je pense que...

PRÉSIDENT: Vous trouvez la Société Inter-Port moins machiavélique.

J. LEMIEUX: Je n'irais pas jusqu'à dire cela, mais on ne sait jamais, dans ses projets futurs.

PRÉSIDENT: Merci.

M. YERGEAU: Vous parlez de la qualité unique du site - Est-ce que c'est récent, cet intérêt pour la beauté du site de Pointe de la Martinière?

J. LEMIEUX: Je peux vous dire que les sites écologiques, au Québec, j'ai confiance qu'il n'y en a pas à la tonne dans l'écoumène québécois.

M. YERGEAU: Monsieur...

J. LEMIEUX: Je vais répondre à votre question.

M. YERGEAU: D'accord.

J. LEMIEUX: Vous demandez si c'est récent, mon intérêt pour la Pointe de la Martinière.

M. YERGEAU: Pas la vôtre! Vous êtes de la région, vous connaissez bien la région, je vous demande cela pour l'ensemble de la population. Plusieurs personnes sont venues parler, depuis le début, de la beauté et de l'intérêt uniques du site. Est-ce que la population, avant les démarches de la Société Inter-Port et de Trans-Canada Pipelines, était sensibilisée? Est-ce que la population connaissait ce site?

J. LEMIEUX: Je vais vous dire, je ne le sais pas, j'habitais Charny qui est tout de même à 15 milles d'ici. Chez nous, j'habitais sur le bord de la rivière Chaudière. On s'est fait imposer par le gouvernement du Québec un bel autoroute, un autre boulevard Champlain. Je sais ce que c'est que de perdre un site, j'ai été élevé sur le bord de la rivière Chaudière, je m'y suis baigné; c'est la même chose que pour bien des gens réagissant par l'émotivité, ici. Je sais ce que c'est que de perdre un territoire quand ça fait dix-neuf ans que tu habites sur le bord ou quand ça va faire 30 ans.

Quant à moi, ma conscience était réveillée depuis longtemps et je souhaite seulement que ces gens de Pointe de la Martinière gagnent leur combat.

M. YERGEAU: Vous reconnaissez qu'actuellement, le site n'est pas accessible et vous craignez qu'avec l'implantation de l'usine de liquéfaction, il soit encore moins accessible et disparaisse complètement. J'ai noté que vous aviez parlé de la sauvagine et à la page 23 du volume 4D, la Société d'ingénierie Cartier note que: "L'habitat de la sauvagine autour de Pointe de la Martinière est pauvre.

J. LEMIEUX: S'ils ne savent pas différencier un canard d'un moineau, ils

seraient aussi bien de...

M. YERGEAU: Je vous demanderais seulement une opinion peut-être moins passionnée. Pour quelqu'un qui semble être un ornithologue averti, avez-vous eu l'occasion de constater qu'il y avait autre chose que des moineaux?

J. LEMIEUX: Oui, j'en ai eu l'occasion, justement, parce que j'ai toujours eu un certain goût pour l'ornithologie, j'ai eu le plaisir de faire des excursions avec le CEGEP de Lévis-Lauzon et j'ai eu le temps d'observer des sarcelles, des canards, des outardes, des oies blanches...

M. YERGEAU: Et vous avez observé cela sur le site de Pointe de la Martinière?

J. LEMIEUX: C'est sûr qu'ils n'étaient pas dans les terres, un canard se tient dans l'eau ou sur les berges.

M. YERGEAU: Vous l'avez bien observé sur le site actuel, en bordure du fleuve.

J. LEMIEUX: Oui.

M. YERGEAU: Par rapport aux autres sites que vous avez observés - puisque vous n'avez certainement pas observé les oiseaux seulement à cet endroit - dans la région, qu'est-ce que ça a l'air? Est-ce que c'est pauvre ou si c'est riche?

J. LEMIEUX: C'est un site très riches en oiseaux, comme je le disais, c'est un des milieux... c'est difficile de dire le nombre d'espèces, mais je suis certain qu'il y a au-dessus d'une centaine d'espèces qui nichent à Pointe de la Martinière dans le bois ou sur l'eau. Je pense qu'il est important qu'on conserve ces endroits de nidification parce que quand on a construit l'auto-route des Grèves, sur les battures de Beauport, on a perdu beaucoup de scirpe dont les bernaches se nourrissent, principalement, et le scirpe, on en retrouve

à Pointe de la Martinière, c'est un petit insecte dont les bernaches se nourrissent. La population de Bernaches est grandement menacée justement par la disparition du scirpe dans la région de Québec. Je crois que M. Delisle de Québec-Sciences est ici et qu'il pourra vous en parler.

M. YERGEAU: A votre connaissance, il n'y a pas d'inventaire à Pointe de la Martinière?

J. LEMIEUX: D'inventaire ornithologique?

M. YERGEAU: Oui.

J. LEMIEUX: Oui, il y en a certainement. D'après moi, la Société d'ornithologie de Québec que vous pourriez consulter en appelant, peut-être, au jardin zoologique, pourrait vous renseigner très précisément.

M. YERGEAU: Merci beaucoup.

PRÉSIDENT: Messieurs, merci bien de votre présentation. Nous allons appeler maintenant M. Mathieu Vachon. On m'avertit que M. Vachon a donné son mémoire, mais ne pourra pas le présenter. Habituellement, ces mémoires sont quand même déposés pour fins de rapport. Alors, M. Jean Gauthier.

J. GAUTHIER: Bonsoir mesdames et messieurs, M. le Président, M. Yergeau, mon mémoire est présenté au nom de la Société <sup>linnéenne</sup> de Québec, société à but non lucratif qui vise à sensibiliser les gens dans le domaine des sciences de l'environnement et du patrimoine naturel.

L'étude complète de tous les volumineux documents présentés par Trans-Canada Pipelines nécessite, à notre point de vue, plusieurs mois pour une équipe de spécialistes à temps plein. Imaginez donc la tâche pour un simple citoyen. Comment croire à la critique d'une équipe qui a travaillé ce dossier, a-t-on appris, à travers de nombreux autres dossiers, surtout lorsqu'il

s'agit d'un domaine technique tellement récent que les véritables spécialistes se font rares, que les connaissances font l'objet de controverses parmi les scientifiques, que, de part et d'autre, on spéculé, en termes de probabilités au sujet de la sécurité, et surtout de la sécurité des gens de Pointe de la Martinière, plus particulièrement, que seule la compagnie a des spécialistes, que le ministère de l'Environnement du Québec n'en a pas, que même le Bureau des audiences refuse d'aller rencontrer les spécialistes, entre autres, américains, pour mieux connaître les risques de cette nouvelle technologie, en disant qu'elle n'a pas le temps de voyager, alors qu'il s'agit de la sécurité des gens, de leur vie et de leur avenir?

La Société <sup>linnéenne</sup> s'inquiète lorsque le président des audiences - surtout lorsque cela touche à l'environnement - dit qu'on devrait s'attaquer aux impacts sur l'environnement plutôt qu'à la sécurité. Pourtant, les articles 19, 20, 21 et 22 de la Loi sur la protection de l'environnement sont bien clairs. Je pourrais citer seulement un petit passage: "Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent dans la mesure prévue par la présente loi, les règlements, les ordonnances, les approbations, etc." On pourrait citer d'autres articles.

A ce qu'il me semble, l'homme, en tout cas, je suis biologiste, et c'est bel et bien une espèce vivante, je puis vous en assurer. Vous me direz: Est-ce que c'est une pollution physique qui concerne plus la sécurité? C'est plus ou moins de l'environnement, parce que c'est de la sécurité. Je pourrais vous répondre que le pétrole détruit d'abord d'une façon physique avant d'être un contaminant chimique. Les émanations <sup>radioactives,</sup> les remblayages sont

des actions physiques préjudiciables à l'environnement. Le plus étonnant, c'est vous que vous montrez un intérêt pour les éléments de justification économique, à la page 7 du rapport qui a été déposé par l'environnement.

Disons que je suis fier de ces audiences, et je pense que c'est une première; il faut continuer de les encourager. Mais, il y a des petits détails qui, pour les prochaines audiences, pourraient peut-être être améliorés, en faisant attention. C'est dans ce sens que les critiques vont aux audiences publiques.

Je pourrais citer toute une série d'exemples tirés, entre autres, d'un volume dont j'ai parlé la semaine passée, Pine bound. L'auteur parle, entre autres, du Dr Edward Taylor, physicien nucléaire. - vous allez me dire: Qu'est-ce que ça vient faire ici? - dont les travaux ont conduit au développement de la bombe à hydrogène, et il dit que le niveau des connaissances techniques se rapportant aux accidents de gaz naturel liquéfié sont aujourd'hui ce que le niveau de sécurité pour le nucléaire était il y a 25 ans.

Je pourrais vous citer d'autres références, comme le capitaine Richard Simons qui est garde côtière sur la Côte de l'Atlantique. Il dit qu'un accident majeur doit survenir; il l'attend, c'est une question de temps. Ce n'est pas si on fait attention, c'est une question de temps.

Un spécialiste de LNG - on ne mentionne pas son nom dans le fameux document - dit: Il n'y a pas eu d'accidents majeurs avec ces bateaux parce qu'il y en a trop peu et qu'ils sont très vérifiés, mais avec le nombre grandissant, les inspections ne se feront plus aussi rigoureuses parce que les vérificateurs deviendront plus relax et l'erreur surviendra. On n'a qu'à regarder ce qui se passe dans le domaine de l'aviation, malgré toutes les

surveillances et les inspections. Or, ce nombre d'accidents, si vous comparez 900 années/réservoir versus les millions d'heures de vol que l'aviation a à son actif, je pense que ça vaut la peine de regarder ce qui se passe; il y a quand même des catastrophes majeures dans le domaine de l'aviation.

On peut parler, entre autres, des équipements, c'est excessivement technique. On mentionne: - c'est un peu par expérience, parce que j'ai travaillé pendant presque un an et demi sur les navires pétroliers; c'est régulier et vous pouvez avoir différentes références là-dessus - "L'équipement sur ces bateaux est très spécialisé et composé de parties venant de tous les pays." Vous remarquez que plusieurs capitaines de bateaux font souvent l'anecdote que lors d'un cas d'urgence, ils arrivent pour utiliser le matériel en question, souvent le mode de procédure est en allemand ou en japonais, dépendant de la pièce. Vous voyez, en cas d'urgence, les problèmes qui peuvent survenir.

Il ne peut y avoir de personnel aussi compétent pouvant parer à toutes les éventualités, accidents ou réparations sur un de ces navires. Une autre technologie où les techniciens sont très rares et où les chantiers équipés le sont encore plus. Qu'advierait-il, par exemple, lors d'un échouement avec bris majeur à Pointe de la Martinière? Je pense qu'il y aurait vraiment une situation d'urgence, qu'on l'imagine. Est-ce qu'on pourrait le remorquer jusqu'à la Davie Shipbuilding, par exemple? Où l'amènerait-on? Où est le prochain port? Ce sont des situations d'urgence qu'on ne semble pas avoir prévues. On n'a ni l'équipement, ni le personnel. Même si le personnel arrivait, ça prend des équipements.

Vous voyez, on pourrait remorquer quelque chose qui est en très mauvaise situation. Cela prendrait un second navire, il y aurait des risques, etc, une chose qu'on n'a pas prévue.

Entre autres, il y a une déclaration du président de la El Pacho Energy Company. Il affirme que dans les approches portuaires, par exemple, cela nécessite un minimum de cinq pieds sous la quille des navires en question. Ici, on a le jeu des marées, on a une capacité, on dit qu'on a même des bateaux de 25 pieds de tirant d'eau. Si vous considérez, par exemple, un super pétrolier, on a déjà amené 150 000 tonnes le 23 décembre, cela fait deux ans. Le méthane étant beaucoup moins pesant, presque la moitié moins pesant, vous seriez capable d'amener l'équivalent de 250 000 tonnes. Qu'est-ce qui dit que la réglementation ne sera pas, encore une fois, assez souple pour permettre qu'un de ces navires, ou qu'une situation énergétique ne sera pas telle qu'on n'amènera pas un de ces bateaux, parce que le tirant d'eau pourra suffire pour amener un de ces navires. Personne ne pourra le contrôler.

Le tirant d'eau sera suffisant, mais si la coque passe à moins de cinq pieds d'eau, vous n'avez plus de maniabilité sur le navire, surtout dans la grosseur de ces navires.

On pourrait donner les statistiques de 1975, à partir de la Lloyd's. Sur 29 bateaux en service, 16 n'ont eu aucun problème durant l'année, mais 13 ont eu toutes sortes de problèmes, soit de fuite au niveau des réservoirs, ou tout simplement au niveau de l'appareil de navigation. Il y a autre chose dont on parle dans le rapport de la compagnie...

Me YERGEAU:

Pourriez-vous me donner votre source de référence?

J. GAUTHIER: C'est toujours dans le fameux volume, on cite les statistiques

de Lloyd's à la fin du volume, vous avez les références pour les statistiques de Lloyd's.

PRÉSIDENT: Dans quel volume?

M. YERGEAU: Toujours dans le même volume?

J. GAUTHIER: Oui, toujours dans le même volume, en vérifiant certaines données avec le rapport de Cartier Ingénierie.

PRÉSIDENT: Merci.

J. GAUTHIER: Pour les équipements, par exemple, on dit dans le rapport que c'est un équipement qui est à la dernière pointe, qui est vérifié, qui est inspecté. Présentement, toutes les grandes compagnies sont au courant que c'est le marché de l'avenir, c'est payant, c'est très lucratif et c'est la course sur le marché. Or, en fin de compte, on peut s'apercevoir qu'il y a une concurrence où les profits ne rencontrent pas tous les superlatifs qu'on leur accorde sur le plan de la qualité. Cela n'est pas vérifié parce que les expériences en cours ne sont pas au point, ce n'est pas vérifié, par exemple, la qualité des matériaux comme les doubles coques qu'on utilise sur les bateaux. C'est beaucoup plus une double coque pour le côté thermique que pour la protection.

Ce sont toutes des nuances techniques et ça demande des spécialistes pour vraiment évaluer le pour et le contre de ce que le spécialiste de la compagnie va avancer.

Le coût de transport par jour est très onéreux, d'où l'importance de gagner du temps, soit en circulant plus vite ou en circulant durant les temps de mauvaise visibilité. On dit dans le rapport de la compagnie qu'on va limiter la circulation, qu'avec toute la circulation sur le Saint-Laurent, on va

garder une certaine distance, on va geler en partie le trafic localement. Tous ces navires - il y a des navires qui sont assez dispendieux - le coût par jour de travail, dépendant de la grosseur et de la technologie du navire et du personnel, peut monter jusqu'à \$100 000 par jour. Vous voyez qu'un navire qui est retardé dans sa course, dans des conditions de visibilité ou - le Saint-Laurent est assez reconnu pour cela - dans des conditions de brume, un navire qui est retardé d'autant, ça représente des milliers de dollars pour les propriétaires de navires. Vous voyez toutes les contraintes des autres navires en fonction du méthanier qui sera sur le Saint-Laurent.

C'est entendu que les autres navires ne voudront pas respecter, ou auront beaucoup de difficultés à respecter la réglementation parce qu'ils perdent beaucoup de dollars. Est-ce que la Trans-Canada Pipelines va subventionner ou va donner des montants d'argent pour le retard que chacun de ces navires va perdre, économiquement, à chaque fois? C'est la contrainte qu'on a parce que le port, à la Martinière, est au bout d'un canal. Si on était en pleine mer, les autres navires pourraient prendre un autre circuit pour complètement l'éviter. Ce sont les points économiques sur lesquels ils vont s'argumenter, se défendre, pour pouvoir justifier de ne pas respecter les distances, ou de fonctionner de la même façon, sans s'occuper de quoi que ce soit au point de vue sécurité.

On dit, dans le rapport en question, que quinze municipalités sur les rives du Saint-Laurent risquent d'être affectées par un accident majeur à un moment donné ou à un autre, en supposant les pires conditions. Le rapport envisage des effets au-delà de 1500 mètres, même au-delà de 4.3 kilomètres.

Ces courbes ne sont constituées qu'à partir de phénomènes de petits déversements. Cela n'a pas été monté du tout à partir de grands déversements parce que les grands déversements, soit dans l'eau ou sur la terre, n'ont pas existé. On admet, chez les scientifiques, entre autres, que lorsqu'on contient le liquide à l'intérieur de la digue sans aucun vent, sans quoi que ce soit, à un certain pourcentage d'humidité, on dit qu'il n'y a pas de problème. Peut-être que déplacé légèrement, ou avec certains vents, le gaz pourrait se retrouver jusqu'à telle distance. Mais c'est strictement de la probabilité parce que le phénomène n'a jamais pu être vérifié techniquement. On ne sait absolument pas dans quelle condition, avec des conditions d'humidité de différentes teneurs, ce qu'il adviendra du phénomène; on ne sait rien de cela. Ce sont des courbes qui ont été strictement extrapolées, montées.

Quand on parle de calculs, on pourrait prendre ceux de spécialistes qui disent au moins un mille, il y en a même qui disent jusqu'à 10 milles. Ce sont encore des probabilités, parce que la preuve de ceux qui disent presque dix milles n'est pas plus valable que celle de ceux qui disent 1500 mètres ou moins. Personne n'a de données.

Si on prend la courbe des probabilités du pire désastre dans des conditions de 10 milles, combien de gens, de municipalités, risquent d'être affectés le long du Saint-Laurent? Cela s'évalue à plusieurs milliers de personnes. Ce sont des choses qui n'ont pas été faites. On a toujours parlé de la pire catastrophe au point de vue aviation, la compagnie citait régulièrement: S'il y avait un Boeing 747 qui s'écrasait sur le stade olympique rempli lors d'une partie de football. Je pense que dans son rapport, la compagnie n'a pas simulé,

elle dit qu'elle a simulé la pire des expériences, mais c'est faux, c'est basé sur une petite fissure, ce sont de petits problèmes.

Enfin, j'aimerais vous citer un interview de Radio-Canada, et j'aimerais situer l'entrevue. C'est une entrevue à l'émission Contre**champ** à Radio-Canada, dans le cadre de la circulation maritime sur le Saint-Laurent, quelques jours avant Noël 1978. Je dois dire que c'est strictement à titre d'information et je ne veux pas dire que ces gens endossent nécessairement ma position. Je voudrais bien situer cet interview par le journaliste de Radio-Canada.

Voici les propos tenus par le représentant des pilotes du Saint-Laurent, M. Charles Pouliot, président, aux questions du journaliste de Radio-Canada. Je vais citer textuellement les questions et réponses.

Question: Est-ce que vous prenez des risques?

Réponse: Oui, on prend des risques - c'est le représentant des pilotes du Saint-Laurent.

Question: Quels sont les risques que vous prenez?

Réponse: Les risques, on peut les qualifier de risques calculés, et c'est de prendre des navires et de les amener à leur destination dans des conditions de mauvaise visibilité, de tempête.

Question: Ce sont des risques d'accidents?

Réponse: Ce sont des risques d'accident, mais je dois dire que - on peut le dire, un peu - notre passé est garant de l'avenir. A ce jour, on a un excellent record, et je pense que c'est là le point fort des pilotes, et même avec tous les risques qu'ils prennent, ils entrent quand même les navires à bon port.

Question: Est-ce que les pilotes suivent méticuleusement toute la réglementation du ministère des Transports?

Réponse: On fait notre possible pour la suivre. Par contre...

Question: Est-il possible de la suivre?

Réponse: A mon avis, non.

Question: A cause de la grosseur des bateaux?

Réponse: Pas seulement à cause de la grosseur des bateaux, à cause du trafic maritime en général. Ce n'est pas, si on peut dire, rentable de suivre toute la réglementation.

Question: Est-ce que vous pouvez expliquer cela, un peu?

Réponse: Bien, si on prend toutes les réglementations qui régissent le trafic maritime sur le Saint-Laurent et les règles de route internationales, si on peut dire, il y a des contraintes sûres et certaines pour des navires qui sont dans des conditions atmosphériques qui ne sont pas bonnes, c'est-à-dire des conditions de visibilité réduites.

Question: Peut-on penser que si vous suiviez la réglementation du ministère des Transports du Canada, vous ne pourriez pas naviguer quasiment tous les bateaux?

Réponse: C'est sûr qu'on ne pourrait pas. Ce ne serait pas rentable pour les navires de venir ici parce qu'il y aurait énormément de retard.

Question: Est-ce que ça n'occasionne pas des dangers?

Réponse: Comme je vous le dis, cela occasionne des dangers. Par contre, il y a peut-être une possibilité que la réglementation soit un peu poussée, c'est-à-dire peut-être une idée du ministère d'un peu se laver les mains en cas de problèmes. Il dit: On a fait une réglementation, s'il arrive quelque chose,

c'est parce que les gens n'ont pas suivi la réglementation. Mais, je pense, ce n'est pas une façon pratique de regarder les choses.

L'émission se continue, on parle d'autres sites, des sites dangereux. Dans le rapport de Gaz métropolitain, on ne cite pas, par exemple, dans la région ici, près de la Martinière, près de l'Ile d'Orléans, les dangers ou les sites les plus dangereux. On demande dans l'interview: Où sont, d'après vous, les sites dangereux? On répond: Sainte-Croix et la pointe est de la région de l'Ile d'Orléans. Dans le rapport, ça ne figure pas, c'est plus ou moins clair; c'est effectivement une des régions les plus dangereuses, et aussi une région importante au point de vue écologique.

Je pourrais relever les statistiques qu'on rapporte dans l'interview, encore. D'après la carte côtière, dans le secteur s'étendant du lac Saint-Pierre à Gaspé, entre janvier 1976 et décembre 1977, il y a eu 20 échouements, deux incendies, 11 collisions, pour un total de 33 accidents majeurs, dont six pétroliers. De plus, 790 cas de défauts ont été enregistrés parmi lesquels 287 étaient des bris de machine, 44, de gouvernail, 319 de divers appareils de navigation.

Mes conclusions, brièvement; face à tout cela, je pense qu'il y a de quoi s'interroger, et on doit se demander qui croire et à qui se fier. Nous demandons au SPE de s'enquérir de spécialistes dans le domaine du GNL et en transport maritime, de façon à informer les gens de tous les dangers qu'ils risquent d'encourir. Je pense que c'est une question d'information, on aimerait être avisé, que les SPE aillent se chercher des spécialistes, ou qu'ils en forment eux-mêmes. C'est tout simplement cela.

PRÉSIDENT: Merci. Vous avez mentionné que vous étiez biologiste, et je

sais pertinemment que vous êtes ornithologue, alors on va en profiter pour vous poser une question précise, non pas de sécurité, mais d'ornithologie. Est-ce que vous croyez, actuellement, que le site de Pointe de la Martinière, tel qu'on l'a demandé tout à l'heure, est un site important en ce qui concerne les oiseaux migrateurs, ou les oiseaux locaux?

J. GAUTHIER: Il y a des inventaires réguliers qui existent au Service canadien de la faune, ce sont des inventaires aériens. Cela détecte principalement les oiseaux en migration; d'ailleurs, les inventaires ont été principalement tenus à l'automne et au printemps, bien qu'il y en ait eu au mois d'août, c'est quand même une période d'émigration pour différentes espèces.

Le secteur dont, entre autres, les battures de Beauport, avait été comparé à Sainte-Croix, du pont de Québec au port de Québec, au chenal nord de l'Île d'Orléans et jusqu'à Montmagny, et le secteur le plus pauvre était du pont au port, rive nord, rive sud. Un des sites qui était - j'y vais par dichotomie pour essayer de tout me rappeler - dans le secteur de la Davie Shipbuilding à Montmagny, le secteur le plus pauvre se situait entre la Davie Shipbuilding et à mi-chemin... avant les fameux sanctuaires qu'on retrouve comme Saint-Vallier, Saint-Michel-de-Bellechasse. Là, vous m'invitez...

PRÉSIDENT: Vous n'êtes pas obligé de répondre parce que, effectivement, ça sort de votre texte et de votre présentation. Par contre, si vous l'aviez su...

J. GAUTHIER: Sûrement qu'en appelant au Service canadien de la faune, les gens qui travaillent là...

PRÉSIDENT: Maintenant, vous avez parlé de probabilités - on va parler de ce que vous avez dit. Scientifiquement, est-ce que vous jugez que c'est facile, peu facile, compliqué ou très compliqué de calculer les probabilités au point de vue explosion sécurité, etc?

J. GAUTHIER: Les probabilités sont toujours montées sur une série de données.

PRÉSIDENT: Des données physiques et biophysiques.

J. GAUTHIER: Oui. Une probabilité, c'est une chance à un événement de se produire. Le problème, on n'a pas de données pour être capable de vraiment savoir dans combien de temps le phénomène va se produire.

PRÉSIDENT: On n'a pas de données. Vous considérez que les données employées au niveau...

J. GAUTHIER: Un gros accident...

PRÉSIDENT: Je parle des probabilités basées sur les risques d'épanchement total; je ne parle pas...

J. GAUTHIER: Un épanchement total, ce n'est pas arrivé, sauf l'accident qui est arrivé en 1944 à Cleveland, mais il y avait une digue qui la contenait. La probabilité que le phénomène arrive qu'une digue écrase est basée sur le calcul. Le calcul qu'ils ont fait pour établir une probabilité à partir de différents points, la grosseur de l'événement...

PRÉSIDENT: Oui.

J. GAUTHIER: Admettons que votre citerne est brisée, il y a une fissure d'un pied.

PRÉSIDENT: Excusez-moi, pour être plus précis, parlons des probabilités calculées au niveau du document, c'est-à-dire un épanchement total; cela a été fait. Est-ce que vous croyez que la façon dont ça a été fait, ce n'est

pas scientifique, il manque des données.

J. GAUTHIER: Je voudrais expliquer le phénomène en statistiques.

PRÉSIDENT: Avant d'expliquer le phénomène, parce que ce n'est peut-être pas nécessaire. Ce que je vous demande, c'est: Le calcul qui a été fait, est-ce qu'il a été fait de façon satisfaisante par la compagnie, tel que vous l'avez lu à l'intérieur du rapport? A votre avis, parce que vous êtes un scientifique, je vous pose une question plus technique.

J. GAUTHIER: C'est parce que c'est une question de point de vue.

PRÉSIDENT: Non, c'est parce que vous avez mentionné...

J. GAUTHIER: C'est un échantillonnage. Ils présentent un échantillonnage qui est très restreint, qui est basé sur de petits événements. D'une part, si vous comparez par rapport au nombre d'heures d'aviation le nombre d'avions qui se sont écrasés, ce n'est pas le même échantillonnage. Vous avez un échantillonnage de millions, une compilation statistique phénoménale, alors que là, vous avez une compilation de très peu de faits. Vous connaissez l'échantillonnage de l'eau, si vous faites, dans le cours d'eau, un échantillonnage ou trois échantillonnages, en surface ou en profondeur, vous allez dire: C'est très superficiel, l'état de la qualité de l'eau. Si vous avez fait un échantillonnage le long de la colonne d'eau à tous les 50 pieds, allant jusqu'au fond, c'est entendu que vous allez être capable de donner toute l'étendue des types de degré de la condition de l'eau; en profondeur, ce n'est pas la même qu'en surface.

C'est la même chose du côté des citernes. Les citernes, on ne connaît, comme événement, comme donnée prise, que quelques accidents mineurs, comparativement, et on parle d'accidents majeurs.

PRÉSIDENT: D'accord.

J. GAUTHIER: On ne les connaît pas du tout, on n'a pas de statistiques sur les accidents majeurs.

PRÉSIDENT: Je vais préciser un peu plus ma question. Advenant qu'il y ait un accident; vous me dites que c'est compliqué, qu'il n'y a pas d'échantillonnage, laissons faire cette partie, mais advenant qu'il y en ait un et qu'il y ait un épanchement total, on a parlé d'un nuage qui se déplacerait et qu'il y aurait un certain nombre de risques; on parle d'une chance sur 5 millions, à un certain moment donné, dans le texte, qu'une personne soit exposée aux nuages. Je vous demande, de la façon dont ils l'ont calculé, et de la façon dont vous l'avez peut-être lu ou regardé - peut-être n'avez-vous par approfondi cette partie - est-ce que vous considérez que c'est bien fait ou s'il manque des choses?

J. GAUTHIER: Avec l'échantillonnage qu'ils ont, ils ont fait ce qu'ils ont pu, mais ça ne veut pas dire que c'est...

PRÉSIDENT: L'échantillonnage, vous parlez des données météorologiques?

J. GAUTHIER: Non, sans parler des données météorologiques, seulement le nombre de données qu'ils ont. D'une part, la faiblesse, c'est qu'ils ont peu de données. Deuxièmement, ce sont de petits accidents; ils ne connaissent pas la probabilité d'un gros accident.

PRÉSIDENT: Je n'ai pas parlé d'accidents...

J. GAUTHIER: Troisièmement, vous me demandez: Advenant un gros accident, la probabilité que ça se rende plus loin. On ne connaît pas les événements physiques, on ne connaît pas le comportement en fonction de telle température,

de tel pourcentage d'humidité. C'est un domaine complètement inconnu. Tout ce qu'on fait, on l'extrapole à partir de petits événements, mais le comportement gigantesque de la matière mise en cause, c'est tout à fait autre chose, on ne le connaît pas du tout, on peut prédire quoi que ce soit.

PRÉSIDENT: Qu'est-ce qu'il nous faudrait pour le faire?

J. GAUTHIER: Le problème, c'est comme ailleurs, dans différents documents, la tentative, c'était peut-être de le faire, si on est prêt à le faire, à risquer quelque chose, comment va-t-on le contrôler, on ne le connaît pas. Si ce n'est pas dangereux du tout, tant mieux, mais si c'est dangereux, on perd le contrôle.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous voulez dire qu'il serait impossible, actuellement, de le prévoir, avec les données qu'on a, et que c'est impossible même si on ramasse d'autres données?

J. GAUTHIER: En fin de compte, c'est tout simplement de faire de la recherche, et essayer de calculer des événements un peu plus gros que ceux qu'on connaît, les petits qu'on connaît. C'est ainsi, en fin de compte, que la technique des compagnies va s'améliorer. Elles vont se faire battre si jamais elles sont devancées par une grosse catastrophe qu'elles n'auront pas prévue. C'est ainsi qu'elles vont se corriger, en voyant qu'elles vont être capables de reconstituer tranquillement la courbe en voyant des événements qui vont rentrer dans leurs données, qui vont améliorer leur courbe statistique.

M. YERGEAU: Je n'ai pas de questions. La seule chose, M. Gauthier, pour l'information du public, la semaine passée, quand vous avez parlé de l'accident de Cleveland, vous avez parlé de 300 morts...

J. GAUTHIER: Non, 140 morts et 300 blessés.

M. YERGEAU: Ah bon, d'accord, très bien. J'avais gardé dans l'idée que vous aviez mentionné 300 morts; j'ai trouvé que c'était un peu excessif, et j'y ai repensé, par la suite, quand vous avez été parti.

J. GAUTHIER: Je m'excuse si j'ai fait un lapsus.

M. YERGEAU: Effectivement, c'était 130 morts.

J. GAUTHIER: 130? Ah bon, d'accord.

M. YERGEAU: ...

PRÉSIDENT: M. Gauthier, Merci. J'appelle maintenant M. Lorne Giroux.

L. GIROUX: M. le Président, M. le commissaire, mon nom est Lorne Giroux, je suis ici en mon nom personnel, pour me permettre d'abord de remercier les fonctionnaires du Bureau des audiences publiques qui m'ont beaucoup facilité la tâche parce que j'avais des problèmes d'heures et ils m'ont permis de consulter des documents à l'extérieur des heures normales de travail.

Mon document concerne essentiellement les aspects maritimes du projet de TCPL, il ne concerne pas la question de la sécurité <sup>au site</sup> ni la question de l'environnement, ni la question de la sécurité des sites, parce que je n'étais pas en mesure d'apporter un éclairage valable sur cette question. Cependant, j'ai passé plusieurs heures à étudier des documents, notamment le volume 3D, ainsi que le volume 4D. J'ai relevé un certain nombre de questions, et dans certains cas, je me permettrai de formuler une opinion, fut-elle un peu profane, relativement à certaines affirmations qui ont été faites dans le document.

A la fin de mon exposé, d'ailleurs, j'aurai certaines remarques qui pourraient peut-être répondre en partie aux questions que vous avez posées

à Jean Gauthier concernant les statistiques, notamment les statistiques qui ont été faites concernant les risques de collisions et d'accidents sur le fleuve. En gros, je vais traiter de deux sujets.

Je vais d'abord traiter du terminus maritime de Pointe de la Martinière, d'abord la conception du quai maritime proposé, et ensuite les opérations. Deuxièmement, je vais traiter du transport maritime de GNL en quatre parties: la conception du transporteur lui-même, le mode de propulsion, les conditions de navigabilité et de sécurité ainsi que les statistiques de sécurité. Mon aspect touche exclusivement les questions de sécurité, surtout pour les aspects maritimes.

Le premier item, je voudrais m'intéresser au terminus maritime de Pointe de la Martinière, notamment la conception du quai maritime. Il apparaît, à première vue, à lire les documents, qu'il y a une faiblesse fondamentale dans la conception des installations portuaires elle-même. Si on regarde les plans qui ont été fournis avec les documents, on s'aperçoit immédiatement que le quai est protégé contre les glaces du côté ouest, ainsi que du côté nord du fleuve. Le seul motif indiqué dans le document, c'est à la page 3B, partie 1, paragraphe 5.2: "Les courants du fleuve à cet endroit sont généralement dirigés vers l'aval à une vitesse de 4 noeuds, ce qui signifie que la face nord du poste de mouillage sera soumise à des chocs de blocs de glace.

Cette hypothèse ne tient pas compte des facteurs suivants. Premièrement, deux fois par jour, au moins, la marée montante renverse le courant et crée un courant vers l'amont de 2 noeuds, ce qui veut dire que les faces ouest et sud du quai maritime proposé sont complètement exposées au mouvement des glaces, particulièrement les glaces de battures ainsi que les glaces flottantes

au printemps, dont il est question à la page 3-19 du volume 4D. On admet d'ailleurs dans le document - toujours dans le volume 4D à la page 3-62 - qu'en amont du Saguenay, le mouvement des glaces n'est pas conditionné par les vents, mais exclusivement conditionné par les marées. Dans la conception actuelle du quai, on n'a pas expliqué du tout quelles seraient les mesures prises pour protéger les installations contre les glaces montantes, dans le cas de marée montante si, à cet endroit, elle est de 2 noeuds.

Deuxièmement, en ce qui concerne les opérations elles-mêmes au quai de la Martinière, j'ai été fort surpris de constater, à la lecture des documents, que tel que le projet est présenté, il apparaît que les opérations de chargement sont commandées du navire et non pas de la terre ferme. J'ai été très surpris de lire cela et je réfère la commission aux sections 3.4 et 3.6 aux pages 34 et 35 du volume 3B. Cela m'a d'autant plus surpris que si les opérations se font à partir du navire, dans le cas du chargement - je ne parle pas de l'étape de déchargement à Sept-Iles - c'est surprenant parce que le flot liquide, à -240°, se fait de la terre vers le navire. J'ai été surpris de voir que ce flot est contrôlé à partir du récipient et non pas à partir du contrôle terrestre.

De plus, il m'a paru un peu illogique de faire la commande des opérations à partir de la partie mobile, c'est-à-dire l'embarcation qui est amarrée, qui est potentiellement mobile, entre des installations portuaires qui, par définition, sont fixes. Il apparaît, de plus, si on lit le document, que les pompes sont terrestres, mais qu'elles sont commandées de l'embarcation, et on dit tout simplement que le tout est coordonné par l'usine, mais il

apparaît très clairement, à la lecture du texte, que les opérations sont commandées à partir du navire, ce qui est, je trouve, une faiblesse de conception fondamentale.

Il apparaît également, à la lecture du document 4D, aux pages 2-19 et 2-20, que le bateau sera muni de crochets d'amarrage à dégagement rapide, plutôt que de s'amarrer à partir des bollards traditionnels qu'il y a sur le quai. Trois questions me viennent immédiatement à l'esprit. La première question, c'est: Quelle est l'attitude de ce système de dégagement rapide à résister aux pressions des glaces à la marée montante?

Deuxièmement, toujours dans une hypothèse où le contrôle se fait à partir du navire, il m'apparaît qu'en cas de dégagement, il peut y avoir un retard considérable entre le moment où le dégagement commence à se faire à cause des glaces, et le moment où le contrôle se fait pour la fermeture des soupapes de sécurité.

J'ai regardé également dans le volume 3B, qui est une étude plus technique, le système d'ancrage spécial dont on fait mention par rapport au système traditionnel d'amarrage à partir des bittes qu'il y a sur le quai, ce n'est écrit en aucun endroit dans le volume 3B, à ma connaissance.

Quatrième chose, en ce qui concerne les installations portuaires, les installations portuaires sont conçues de telle sorte qu'il y a de la circulation automobile sur le quai, en même temps que circule le liquide cryogénique à l'intérieur du pipeline. J'étais d'abord surpris de voir que le quai était conçu pour permettre la coexistence des deux, mais j'ai été encore plus surpris de constater qu'en ce qui concerne la circulation routière, on dit tout simplement qu'elle sera maintenue au minimum au cours des opérations

de transfert, ce qui indique très bien qu'on n'a pas l'intention de l'interrompre et, à mon avis, c'est un élément de sécurité très important.

Une dernière question qui me vient à l'esprit, c'est que dans le volume 3B, lorsqu'on décrit les installations terrestres, on explique qu'il y a un dispositif d'alimentation électrique d'urgence dans le cas de panne de secteurs desservis par le réseau de l'Hydro-Québec. J'ai regardé dans le volume 3B, lorsqu'on parle des installations maritimes, on ne dit à aucun endroit que le pipeline, en cours de transfert, que le circuit d'alimentation d'urgence sera relié à ce pipeline de telle sorte qu'on puisse au moins fermer les vannes si jamais il y avait une perte d'électricité et qu'il devenait urgent de fermer les clapets lors du transfert du liquide.

Il m'apparaît d'ailleurs un peu surprenant que le bras articulé qui permet le chargement soit sur le navire lui-même plutôt que d'être sur la terre ferme comme c'est le cas, par exemple, à Saint-Romuald. A mon avis, c'est une faiblesse de conception à laquelle on devrait remédier.

La deuxième partie de mon mémoire concerne le transport maritime lui-même. La première chose dont je voudrais parler, c'est de l'embarcation elle-même, à la lumière des renseignements qui sont fournis, particulièrement dans le volume 3B. La première chose qu'il apparaît, c'est que ce navire n'a aucune certification, à l'heure actuelle, pour la circulation dans un fleuve où il y a des conditions de glace. C'est curieux parce qu'on dit que la poupe, c'est-à-dire la partie arrière du vaisseau, de la péniche, a été renforcée pour permettre la poussée du remorqueur, mais on ne dit rien à savoir si la proue qui sera exposée aux glaces a été renforcée pour permettre

la navigation d'hiver.

Deuxième chose - et cela va revenir plus loin dans mon exposé - si on regarde le tableau qui est donné dans le volume 4D et dans le volume 3B, l'espèce de schéma de l'embarcation elle-même, à aucun moment on n'indique quel est le franc-bord sur ce bateau, c'est-à-dire la partie de l'embarcation qui est au-dessus de la ligne de flottaison. J'ai regardé dans le volume 3B, à la partie 2, Transport maritime, à la page 4, on est obligé de déduire le franc-bord, et ça donne les calculs suivants: La hauteur maximum du bateau est donnée comme étant 21 pieds; le tirant d'eau, lorsque le bateau est chargé, c'est-à-dire lorsqu'il circule de Pointe de la Martinière en allant vers Sept-Iles, c'est  $16\frac{1}{2}$  pieds. On peut immédiatement voir que le franc-bord de ce bateau est de  $4\frac{1}{2}$  pieds.

Si vous regardez les schémas qui sont donnés dans les documents, on voit immédiatement qu'il n'y a aucun château avant, il n'y a rien en avant de ce bateau qui permette d'écarter les glaces comme n'importe quel navire qui circule dans le fleuve Saint-Laurent. Si vous me permettez une comparaison, il existe effectivement des pétroliers qui circulent dans le fleuve Saint-Laurent, parce qu'ils sont chargés, le franc-bord est très bas. On voit fréquemment circuler des bateaux comme le Northern Shell ou encore le Texaco qui utilisent des facilités portuaires à Québec, effectivement, à pleine charge, le franc-bord de ces bateaux est bas, mais c'est le franc-bord latéral. Ces bateaux sont tous munis d'un château avant très élevé et d'une coque renforcée et arrondie pour permettre la circulation dans les glaces, ce qui n'est pas le cas sur une embarcation qui fait l'objet de la présente discussion.

Me YERGEAU: requérante

D'ailleurs, la requérante souligne que le bateau n'est pas renforcé

et n'est pas équipé pour affronter les glaces.

L. GIROUX: On peut prétendre...

PRÉSIDENT: C'est la seule précision qu'on a dans le document.

L. GIROUX: On peut d'ailleurs prétendre, M. le Président, que s'il est renforcé, sa ligne de flottaison va encore augmenter, ce qui veut dire que le franc-bord va être encore diminué.

Troisième chose, en ce qui concerne la conception du bateau, ce bateau est effectivement certifié aux Etats-Unis, il a effectivement circulé dans les ports côtiers des Etats-Unis, notamment entre le Rhode Islands et le Massachusetts. Si vous regardez la certification américaine qui apparaît dans le volume 3B, ce bateau n'est pas certifié pour circuler en conditions de poussée en haute mer. En haute mer, il doit nécessairement être remorqué au moyen d'une hauteière. On peut prétendre que les conditions de navigation d'hiver dans le Golfe du Saint-Laurent s'apparentent probablement plus aux conditions de haute mer qu'aux conditions d'un fleuve comme le Mississippi, par exemple.

Si on regarde les documents - ce n'est indiqué à nulle part, mais si on regarde les plans - je suis convaincu que l'hélice avant opère sur le plan latéral et non pas sur le plan longitudinal; c'est une hélice qui ne sert qu'aux opérations d'amarrage pour aider le bateau à se coller à quai. De plus, ce moteur est un moteur de 400 c.v. alors que la puissance requise pour remorquer l'embarcation est d'au moins, de l'avis même de l'initiateur, de 3500 c.v.

Un autre point, ce moteur est contrôlé à partir du remorqueur. Dans une situation où le remorqueur est détaché, par conséquent, le contrôle est

inexistant parce qu'on doit nécessairement détacher les câbles de contrôle lorsque le remorqueur va à l'avant. Egalement, cette embarcation...

M. YERGEAU: Pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire, s'il vous plaît?

L. GIROUX: Certainement. Le moteur avant, la seule hélice qu'il y a sur la péniche est une hélice qui est propulsée par un moteur de 400 c.v., un moteur diésel qui est à l'avant. Tel que c'est proposé, tout le contrôle de ce mécanisme se fait du remorqueur par l'intermédiaire de certains câbles de contrôle qui sont connectés. Comme on le verra plus loin, il peut arriver des situations où le remorqueur doit se désengager de l'arrière du bateau pour se rendre en avant si c'est nécessaire de le remorquer. A ce moment-là, pendant qu'il y a un désengagement, il y a probablement un filin pour garder, on l'espère, le contact entre les deux embarcations, mais rien n'est prévu pour que les câbles <sup>de commande</sup> soient toujours reliés au remorqueur pendant cette période.

Me YERGEAU: Je suis bien d'accord avec vous. On dit bien que le remorqueur doit toujours rester en contact avec la barge, mais on n'indique pas, s'il est en contact, s'il pourra aussi garder le contrôle sur leur appareillage sur la barge.

L. GIROUX: C'est cela.

Me YERGEAU: Ce n'est pas écrit, à ce que j'ai pu voir, dans aucun des volumes.

L. GIROUX: Non, et c'était difficile de le prévoir, d'ailleurs.

Autre point, la péniche est conçue pour naviguer sans équipage, et c'est très bien spécifié dans le volume 4D, à la page 2-35 et à la page 2-42, mais, en condition normale, l'équipage est dans le remorqueur, non pas sur la

péniche. L'équipage ne va sur la péniche que pour les opérations d'inspection et pour réfrigérer la péniche, pour abaisser sa température lorsqu'elle arrive à Pointe de la Martinière, pour préparer le transbordement. Cela veut dire qu'en condition normale, il n'y a personne sur cette péniche.

J'en arrive au deuxième point concernant la circulation, c'est le mode de propulsion. Je cite, si vous me le permettez, le rapport lu' même, aux pages 2-41 du volume 4D: "Sous des conditions normales et dans les ports, la péniche sera poussée par son remorqueur, mais elle peut être tirée si le mauvais temps rend dangereux de continuer à pousser." Je saute un paragraphe: "S'il devient nécessaire de remorquer la péniche, les câbles de raccordement et les raccords électriques seront dégagés, le remorqueur ira vers l'avant de la péniche afin de la remorquer à l'aide d'un câble métallique lourd. Ce câble d'acier sera installé de façon permanente et prêt à servir en tout temps durant les voyages, de sorte que le remorqueur et la péniche ne seront jamais entièrement séparés."

A mon avis, c'est le principal point de vulnérabilité de cet équipement. On peut prévoir que lorsque ça va être le temps de passer à l'avant, les conditions vont déjà s'être détériorées, soit les conditions de mer ou, en plus, les conditions de glace. Ce qui veut dire que pendant que cette manoeuvre se fait, les câbles de commande sont dégagés entre le remorqueur et la péniche, et le remorqueur doit nécessairement faire la manoeuvre de se rendre à l'avant de la péniche et, pendant ce temps, est laissée à elle-même.

On dit également que c'est une péniche à fond plat, ce qui la rend évidemment très vulnérable à la dérive de vents, et même à la dérive de courants. De plus, il est effectivement possible de réaliser une telle

manoeuvre et les informations que j'ai prises auprès de la garde côtière indiquent qu'il y a au moins un assemblage dans le fleuve qui circule comme ça, c'est la péniche de la Reed Paper, avec le remorqueur Laval. Cette péniche, effectivement, circule en conditions normales de poussée. Cependant, lorsque les conditions deviennent difficiles, il est possible pour le remorqueur de se dégager de l'arrière de la péniche de la Reed Paper et de se rendre à l'avant, au moyen d'un câble qui est installé en permanence, semble-t-il, et dont le dégagement est assuré par la faiblesse de certains fils, de sorte qu'on se dégage, on est relié par un câble qui se détache à mesure tant que le remorqueur est à l'avant pour que la pression revienne et que le remorquage se fasse.

Sur ce point, l'expérience de la <sup>barge</sup> de la Reed Paper et du remorqueur Laval n'est pas concluante pour cette étude parce que cette péniche ne circule pas pendant les mois d'hiver pour des raisons qui ne tiennent pas, actuellement, à la sécurité, mais qui tiennent au fait que l'approvisionnement en bois venant de Forestville, il est impossible, semble-t-il, de faire le chargement pendant l'hiver parce que la rivière est gelée. Il n'y a aucune expérience similaire qui puisse nous permettre, actuellement, de dire que pendant cette manoeuvre où la péniche est certainement en conditions de vulnérabilité, il n'y a pas de risques, soit qu'il y ait rupture de câbles, ou encore que la péniche, emportée par le vent, ou que des glaces s'infiltrerent entre le remorqueur et la péniche, sans parler du risque de collision entre les deux embarcations.

A mon avis, cette partie de l'étude de la technique proposée, qui est la plus faible, a été rapidement escamotée dans le rapport.

Troisièmement, en ce qui concerne les conditions de navigabilité et de sécurité, un point qui n'a pas été soulevé et qui est, à mon avis, très important, c'est la vitesse normale de croisière par conditions idéales est de 9 noeuds - je reviendrai là-dessus lorsqu'on étudiera les statistiques. On prévoit également que dans les glaces, la vitesse doit être réduite. On dit également qu'en cas de danger, les deux embarcations jeteront l'ancre. Je comprends que ça va être facile pour le remorqueur, mais si il n'y a personne sur la péniche, je vois difficilement comment on peut jeter l'ancre sur une péniche quand il n'y a personne dessus.

Troisième problème qui est, à mon avis, un autre aspect très faible de l'étude, c'est la question du givre de la superstructure. Là-dessus, si vous me permettez, messieurs les commissaires, je voudrais relire une partie du volume 4D, en page 2-46. On dit: "Le givrage de la superstructure se produit lorsque l'embrun gèle au contact de la superstructure d'un navire. Cela peut, en présence de conditions rigoureuses, déstabiliser le navire - même en présence de givrage modéré, on doit réduire la vitesse, etc. Le givrage dépend de la température, de l'air et des conditions de vents." On est maintenant à la page 2-50: "Le caractère climatique de l'estuaire du Saint-Laurent et la salinité relativement basse des eaux de surfaces sont tels que les conditions propices des givrages prévalent pendant une grande partie du temps au cours de la fin de l'automne et de l'hiver." On cite la classe 2-15, les pires conditions se retrouvant en février.

Là, on ajoute - ce avec quoi je ne suis pas d'accord du tout: "Cependant, sur le fleuve, la possibilité de givrage est réduite parce que les

vagues générées par le vent sont relativement petites. Bien que des conditions de vents et de températures peuvent être propices au givrage, la course du vent relativement plus courte ne lui permet pas de générer des vagues d'une hauteur suffisante pour engendrer un embrun important."

A mon avis, c'est très peu réaliste, si on tient compte que le franc-bord de la péniche qui est exposé aux embruns est seulement de  $4\frac{1}{2}$  pieds au-dessus de l'eau. Or, des vagues, dans le fleuve Saint-Laurent, qui excèdent  $4\frac{1}{2}$  pieds, avec des embruns qui sont emportés par le vent dans des conditions de glace, ce n'est peut-être pas une chose qui se rencontre tous les jours, mais ça se rencontre assez fréquemment pour que, à mon avis, ce passage soit nettement remis en question.

Signalons deux exemples, si vous me le permettez. Vis-à-vis, par exemple, de la petite rivière Saint-François, lorsque le vent est du nord-est et que la marée est baissante, ou lorsque le vent vient de l'ouest et que la marée est montante, les conditions de vague atteignent très facilement 10 pieds, et certainement une hauteur de plus de  $4\frac{1}{2}$  pieds, qui est la hauteur de franc-bord sur la péniche.

Tenant compte, également, du fait que le givre sur cette péniche va nécessairement être plus grave à l'avant qu'à l'arrière - parce que c'est la partie avant, dans des conditions normales de poussage, toujours, qui est exposée, et même en condition de remorquage - ce qui va se produire, c'est que l'avant de la péniche aura tendance à être plus bas que l'arrière de la péniche, ce qui va accélérer le même mouvement, jusqu'à ce que la péniche soit submergée ou encore devienne difficilement gouvernable.

De plus, les installations de pompage et le contrôle cryogénique sur

cette péniche sont à l'air libre ou sur le pont, et je pense qu'il aurait été nécessaire d'étudier, dans le rapport, qu'est-ce qui peut se produire lorsque le gel et le givrage rendent difficile non seulement la manoeuvre, mais rendent également difficile le fonctionnement des appareils de contrôle qui sont sur le pont de la péniche, qui ne sont pas abrités dans une superstructure quelconque.

Le quatrième et dernier point, si la commission me le permet, dans le volume 4D, et notamment aux pages 4-46 et suivantes, la compagnie qui a fait l'étude donne certaines statistiques relativement à la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent. Les statistiques qui nous concernent, ici, sont des statistiques de collisions, d'échouements, qui sont, d'ailleurs, les seules mentionnées; l'étude ne dit strictement rien des statistiques dans des conditions de glaces qui sont prévalentes pendant toute la partie de l'hiver sur le fleuve Saint-Laurent.

On en arrive aux résultats suivants, messieurs les commissaires:  $6.07 \times 10$  exposant  $-4$ , c'est-à-dire une fréquence d'accidents de un par 210 ans de service. Je ne suis pas un expert en statistiques, mais il est facilement apparent que ces statistiques ne sont pas fiables pour les raisons suivantes. Premièrement, les valeurs qui sont données pour le trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent sont des valeurs annuelles de moyenne. Or, il est évident que sur le fleuve Saint-Laurent, la fréquence de circulation des navires est beaucoup plus élevée pendant l'été que pendant l'hiver. Si vous faites une moyenne sur toute l'année, forcément, la fréquence va baisser parce que le creux de l'hiver va compenser pour le haut de l'été. Si on tient compte des risques de collision, à mon avis, il faut

prendre les risques pendant la période où les risques de collision sont plus élevés, c'est-à-dire pendant l'été.

Deuxièmement, si vous regardez le tableau 4-2 dans le volume 4D, on a divisé le fleuve en secteurs; c'est un tableau qui se déplie. Vous dépliez le tableau, et vous vous rendez compte que la péniche et son remorqueur vont circuler dans plusieurs zones qui sont divisées. La première zone qu'on rencontre, en amont, elle va à peu près jusqu'où sont les tours de l'Hydro-Québec, actuellement, les tours de 735 kv qui traversent le fleuve, de telle sorte qu'elle inclut le port de Québec et la Pointe de la Martinière. Or, si on regarde le tableau 4-2, on s'aperçoit que la fréquence de circulation, la densité de circulation, les chiffres sont inexistantes pour cette partie 3, alors qu'on dit même, plus loin dans le rapport, que c'est la partie où la péniche est théoriquement plus vulnérable.

Troisième point en ce qui concerne les statistiques, elles ne tiennent pas compte de la vitesse de l'ensemble péniche-remorqueur. C'est bien évident que si on fait une statistique, par exemple, sur le quai de Saint-Jean, et qu'on compte le nombre de bateaux qui passent dans un sens ou dans l'autre dans une journée, on va avoir une fréquence en ce qui concerne les rencontres. Mais cela, c'est faussé à la base parce qu'une péniche qui circule à 9 noeuds va continuellement être en situation de dépassement parce que la vitesse moyenne des embarcations qui circulent sur le fleuve Saint-Laurent varie entre 13 et 21 noeuds. Cela veut dire que pendant les 36 heures théoriques de conditions optimales de voyage, on doit tenir compte non seulement des navires qu'on va rencontrer, mais de tous les navires qui vont dépasser la péniche.

Or, c'est un fait connu que, en termes maritimes, dans une chenal

étroit, les conditions de dépassement sont aussi dangereuses, sinon plus dangereuses, que les conditions de rencontre. A toutes fins pratiques, vous pouvez être dans une situation où vous avez trois navires qui se présentent dans le même chenal, deux qui vont dans un sens - un qui est en dépassement - et un autre qui va dans le sens contraire. J'ai fait assez de voile sur le fleuve pour savoir que c'est une chose qui se présente pratiquement tous les jours.

Les probabilités, également, ne tiennent pas compte d'un ensemble qui est moins manoeuvrant. C'est évident que les navires pétroliers normaux, comme le Northern Shell ou le Texaco ..., sont des bateaux qui sont plus manoeuvrants parce que ce sont des bateaux automoteurs par rapport à une péniche qui dépend, pour sa motricité, d'un remorqueur qui la pousse ou qui la tire. C'est tellement vrai que dans les règlements sur les abordages, un navire qui est en situation de poussée ou de remorquage doit nécessairement avoir plus de priorités sur un autre navire, parce que la règle veut qu'un navire moins manoeuvrant ait toujours priorité sur le navire manoeuvrant.

Par conséquent, les statistiques ne tiennent pas compte du fait que l'ensemble qui va circuler sur le fleuve est moins manoeuvrant que le reste de la circulation sur le fleuve. Il aurait fallu, par exemple, qu'on fasse des statistiques sur les incidents qui ont pu se présenter depuis que la péniche, par exemple, de la Reed Paper et que le remorqueur Laval circulent sur le fleuve, toujours dans les conditions optimales de l'été, alors que cet ensemble doit circuler douze mois par année.

Les statistiques, également, ne tiennent pas compte des hasards plus grands de la circulation d'hiver.

Enfin, deux derniers points concernant les statistiques: Elles ne tiennent pas compte de la différence de tonnage entre les navires. L'ensemble péniche-remorqueur, d'après les informations qui sont communiquées, c'est un peu moins de 3000 tonnes. Par rapport au tonnage général qui circule tous les jours dans le fleuve Saint-Laurent, c'est un ensemble qui est beaucoup plus léger. Par conséquent, en termes d'impact de collision, il y a plus de chances qu'il y ait plus de dommages sur ces bateaux et que ce soit le bateau de 30 000, 40 000 ou 50 000 tonnes qu'il va frapper.

Pour ce qui est du calcul des statistiques d'accidents, on a tenu compte seulement des accidents, et non pas de tous les incidents susceptibles d'affecter la manoeuvrabilité du navire. On dit: "Pour les statistiques, on a tenu compte des seuls accidents, c'est-à-dire échouements et collisions." Or, à mon avis, pour des statistiques valables dans un tel ensemble, il faut également tenir compte des incidents qui affectent le bateau soit par perte de gouvernabilité, soit par perte d'instruments de navigation dans des conditions de brume et de glace, des incidents qui sont susceptibles d'avoir un impact immédiat sur une embarcation moins manoeuvrante qui circule douze mois par année, c'est-à-dire incluant pendant les périodes de glace les plus importantes sur le fleuve.

PRÉSIDENT: Merci. Effectivement, il serait difficile de détailler plus les informations que vous avez apportées. J'aimerais, dans le cadre d'une réponse générale, si vous le pouvez, savoir si votre expérience - vous avez parlé d'une expérience dans la navigation - vous permet de vous prononcer sur les zones que vous considérez les plus susceptibles d'être exposées, le long du trajet.

L. GIROUX: Là-dessus, pour la navigation d'été, la garde côtière estime que la zone la plus dangereuse, c'est entre Pointe de la Martinière et, je pense, Cap-aux-Oies, à cause de la densité de circulation. Semble-t-il qu'il est possible de réduire les risques de collision en assignant à cette embarcation une voie qui lui permette de passer par le chenal sud. Les problèmes du chenal sud, messieurs les commissaires, c'est que les bouées sont beaucoup moins fréquentes et, de plus, le chenal sud est impossible pendant l'hiver; cela, la garde côtière me l'a affirmé, parce que les conditions de glace sont telles qu'il est strictement impossible pour une telle embarcation de circuler du côté sud pendant l'hiver, il faudrait nécessairement qu'on vienne dans la voie la plus dangereuse.

Toutes les questions concernant strictement la collision, je ne peux pas comprendre qu'on puisse affirmer qu'avec une embarcation qui a un franc-bord de  $4\frac{1}{2}$  pieds, sans château avant, il n'y a pas de vague assez haute, l'hiver, pour engendrer des conditions de givre. Je ne suis pas un grand marin, ça fait quelques étés que je fais de la navigation, or j'ai déjà rencontré des vagues de 6 pieds juste de l'autre côté du pont de Québec, et des vagues de  $4\frac{1}{2}$  pieds, je suis convaincu qu'il s'en est déjà vu devant Québec, entre Lévis et Québec, dans certaines conditions de vents du nord-est.

Me YERGEAU:

Effectivement, j'ai essayé, tantôt, de retrouver les chiffres à cet effet, on parle de vagues jusqu'à 22 pieds.

L. GIROUX: Oui. Si vous regardez les statistiques, on dit que 99% des vagues n'excèdent pas 2.7 mètres, je pense, mais on ne dit pas quelle est la fréquence des vagues de plus de  $4\frac{1}{2}$  pieds. C'est à supposer, M. le Président, qu'il est possible qu'il y ait un                    dans le bas du fleuve qui ne pose pas tellement

de problèmes, à la condition que le haut de la vague ne soit pas plus étroit que l'ensemble de la péniche et du remorqueur, parce qu'avec un toueur, on monte et on descend, ça ne déferle pas. Mais dans des conditions adverses de marées, notamment à petite rivière Saint-François, vous avez ce qu'on appelle un "chuck", c'est-à-dire une vague qui a 6 pieds de haut, un déblaiement de 6 pieds entre les deux, de telle sorte que ce qui se produit, c'est que le bateau a continuellement le nez dans la vague parce qu'il n'a pas le temps de remonter et de redescendre dessus.

De plus, dans les conditions de vents, l'embrun qui se produit, c'est que le vent arrache le haut de la vague, et ça peut circuler beaucoup plus haut que la vague elle-même. C'est ça qui va amener le givre sur l'embarcation, non pas seulement le fait que le bateau ait le nez dans la vague.

PRÉSIDENT: Nous vous remercions infiniment, M. Giroux. Nous allons maintenant appeler Mme Anne-Marie Hallé... on a peut-être une erreur d'inscription.

G. VAILLANCOURT: Mon nom est Guy Vaillancourt, je suis le président du Groupe maritime de Québec Inc.

PRÉSIDENT: M. Vaillancourt?

G. VAILLANCOURT: Oui, Guy Vaillancourt, président du Groupe Maritime de Québec Inc. On me demande ce que c'est que le Groupe Maritime. Très sommairement, c'est un organisme sans but lucratif qui regroupe des gens dans la région de Québec, qui déborde même le territoire de la ville de Québec, ça s'étend un peu plus loin, et dont la profession est intimement reliée à la vie maritime; cela comprend des armateurs, des arrimeurs, un peu de tout. Evidemment, le Groupe maritime a pour fonction de promouvoir l'intérêt de ses membres, et c'est pourquoi nous sommes ici ce soir.

Je trouve l'expérience du Bureau des audiences publiques sur l'environnement extrêmement intéressante, dans le sens que c'est la démocratie en action. On voit la population qui fait entendre ses préoccupations sur certains projets. Là-dessus, c'est sans réserve qu'on doit dire bravo. Malheureusement, j'ai pu constater, comme sans doute d'autres dans cette enceinte, que bien des gens se sont prononcés sur des sujets qui sont hautement technologiques, hautement scientifiques, et je ne suis pas convaincu, je suis même un peu hésitant de prendre la parole devant vous, ce soir, parce que j'ai de la difficulté à délimiter votre mandat. Par exemple, dans des questions, de sécurité, on a beaucoup parlé de navigation.

Au sein du Groupe maritime de Québec, il y a évidemment des pilotes, des navigateurs, des armateurs, un peu de tout dans ce groupe fondamentalement lié à la vie maritime dans la région, particulièrement dans le port de Québec, mais se prononcer, à la suite de la seule audience qu'on a eue la semaine dernière, sur un projet de cette envergure, m'apparaît un peu - je veux bien dire le terme - hasardeux. Il me semble que - et c'est peut-être un reproche que je voudrais faire au Bureau des audiences publiques - on devrait entendre des experts, c'est-à-dire des gens... Je comprends la population qui est inquiète par l'arrivée d'un nouveau projet, mais, malheureusement, on a entendu tellement de choses, ici ce soir, relativement à la navigation et, moi-même, je ne suis pas navigateur, j'ai fait quelque temps, moi aussi, sur autre chose que des bateaux de plaisance, il me semble qu'on devrait demander aux gens de faire d'abord connaître quelles sont leurs compétences de ce côté-là s'ils veulent se prononcer là-dessus.

PRÉSIDENT: Excusez, est-ce que vous jugez que la présentation de Trans-Canada

a été faite par des gens compétents?

G. VAILLANCOURT: Bien, écoutez, ne me demandez pas de me prononcer sur la compétence des gens de Trans-Canada Pipelines. Le seul reproche que j'adresserais, quant à moi, à la compagnie Trans-Canada Pipelines, c'est que peut-être n'a-t-on pas suffisamment rassuré la population sur ce projet. On a parlé de risques potentiels, mais la population est toujours craintive là-dessus.

PRÉSIDENT: C'est parce que vous sembliez mettre en doute les interventions d'un certain nombre de personnes, et je vous demandais tout simplement, sans avoir une arrière-pensée, si les gens de Trans-Canada avaient démontré une compétence au niveau maritime, suite aux interventions qu'il y a eu.

G. VAILLANCOURT: Je suis convaincu que toute cette organisation qui, à ce jour, a investi quelques sous dans le projet, qui est au début de ses investissements, ne s'en va pas dans un projet semblable à l'aveuglette. Ce n'est pas le premier projet qui se fait dans...

PRÉSIDENT: C'est une impression que vous avez.

G. VAILLANCOURT: Fondamentalement, mais sauf que cette compagnie doit aller devant des organismes publics tels l'Office national de l'énergie où, je crois, doit se faire le débat quant à l'opportunité du projet d'expansion, et la démonstration de toutes les études scientifiques. Si je comprends votre mandat, il doit être limité fondamentalement aux questions sur l'environnement.

PRÉSIDENT: Je voudrais tout de suite vous faire une remarque, parce que c'est important pour la poursuite. Notre mandat, effectivement, est dans le cadre de la Loi sur la qualité de l'environnement. Par contre, je pense bien que tout le monde va comprendre qu'on ne peut pas limiter les interventions

strictement au point de vue de l'environnement. Si on parle du projet actuel, je pense que la sécurité est quelque chose d'important, et si on était parti avec l'idée de dire: La sécurité, on n'en parle pas, je pense que vous auriez probablement été le premier à nous le reprocher. Par contre, il est important, aussi, de noter que notre mandat est de recueillir auprès de la population les informations, les impressions et les opinions, et pas de juger de la compétence de chacun. Cela, il faut que ce soit clair. La compétence des intervenants, c'est à eux de la démontrer. On a interrogé des techniciens du Service de protection de l'environnement et aussi ceux de la Direction générale de l'énergie qui, eux, assurent l'équilibre entre gens compétents d'un côté et de l'autre, et en ce qui nous concerne, on n'est pas là pour scruter les conséquences, on est là pour vous entendre.

On écoute tout le monde, et on les écoute de façon égale.

G. VAILLANCOURT: Je comprends très bien, sauf que lorsqu'on entre dans le domaine technique, à mon point de vue, cela déborde un peu le cadre.

M. YERGEAU: Si vous permettez, je pense que M. Gauthier qui est venu, tantôt, témoigner devant le bureau, était fort juste lorsqu'il disait que d'après la loi, nous devons nous préoccuper de la survie des espèces vivantes. L'homme étant une espèce vivante, sa survie passe souvent par les questions de sécurité.

G. VAILLANCOURT: J'ai trouvé la question du président drôlement pertinente lorsqu'il s'adressait à l'ornithologue qui m'apparaît directement lié dans ce genre d'enquête.

Sommairement, pour faire brève d'une intervention qui ne se veut pas à caractère scientifique, il me semble que dans un projet de cette envergure, c'est toujours la notion de l'intérêt public, versus l'intérêt privé, qui est

mis en relief. Quant à nous, si des intérêts privés doivent être affectés, il me semble que, à ce moment-là, une compensation juste et équitable se doit d'être offerte. Malheureusement pour la population de la région de Lauzon, j'ai cru comprendre que pour certains propriétaires la municipalité a permis, par exemple, de construire dans une zone industrielle, ou près de la zone industrielle, sans davantage d'informations, avec le résultat que vous avez des gens qui, actuellement, vont possiblement faire face à des avis d'expropriation et qui seront dans une position défavorable. Il me semble que de ce côté-là, un effort devrait être fait, du côté compensation, dans le contexte particulier de ce projet-ci. L'intérêt privé se doit d'être compensé et tenir compte de la tolérance qui semble avoir été faite par les autorités municipales quant à la construction dans un secteur qui est zoné industriel.

En autant que le projet de Trans-Canada Pipelines est concerné, dans son ensemble, on a entendu la prise de position du Bureau de l'énergie du gouvernement du Québec qui s'est fait favorable à une telle implantation. Quant à nous, le Groupe maritime, on peut certainement voir des intérêts à ce qu'un projet semblable soit implanté dans la région de Québec, à la Martinière ou ailleurs, dans la mesure du possible.

Evidemment, le projet de Trans-Canada Pipelines, du côté de l'intérêt public, devrait apporter, à tout le moins, l'énergie, et où il y a de l'énergie, l'industrie suit, et c'est avec cela, je crois, qu'une région va prospérer. L'Alcan, par exemple, est allée s'établir là où il y a des sources d'approvisionnement en électricité, d'autres suivront, et dans une période où les sources d'énergie deviennent de plus en plus rares, cela m'apparaît le genre

d'intérêt public qui devrait nous préoccuper.

Quant au transport maritime, tellement d'opinions ont été émises sur la navigation proprement dite, par exemple, qui tiennent compte des courants; vous avez vous-même mentionné le cas de la raffinerie l'Aigle d'Or où les courants sont de 6 noeuds à cet endroit, alors que là, ils sont de 3 3/4 noeuds. Par ailleurs, les pilotes eux-mêmes vous diront que lorsqu'ils ont à ancrer des navires, l'hiver, à la cale sèche de Lauzon, ils se doivent d'attendre la marée pour, évidemment, éviter l'effet des courants sur les bateaux. Je présume que les marins qui sont sur ces bateaux, qui l'étal de sont des gens de chez nous, avec des compétences dans la navigation, sauront faire leur métier.

Présumer qu'il y aura un franc-bord pas suffisamment élevé, ou présumer que le remorqueur se désamorçera de la barge, à un moment donné, quand la marée sera houleuse, je trouve que c'est de faire fi de la compétence de nos navigateurs qui sont membres du Groupe maritime de Québec.

Quant à l'implantation de tout le projet aéroportuaire, encore là, il y aura d'autres forums qui entendront et qui devront satisfaire aux exigences de la Loi pour la protection des eaux navigables qui prévoit que les promoteurs, que ce soit de la Trans-Canada Pipelines ou d'autres, devront établir en quoi leurs établissements ne constitueront pas un obstacle à la navigation et en quoi, évidemment, ce sera également réalisable. En outre, dans ce projet, nous devons considérer les apports du point de vue strictement énergétique, des apports de type industriel, ce que ça va apporter au transport maritime, en pensant, également, qu'on s'en va dans une technologie de pointe.

Si ça commence ici au Québec, possiblement que tout le monde, non seulement dans la région immédiate de Québec, mais dans la province dans son ensemble, en bénéficiera; enfin, c'est ce que les représentants du ministère de l'Energie du Québec sont venus nous dire, c'est un projet qui est avantageux.

En gros, en autant que le groupe est concerné, nous voyons certainement un intérêt dans l'implantation de ce projet. Quant à nous, on ne nous a pas suggéré qu'il y aurait des conséquences pour l'environnement immédiat, on parlait des sanctuaires d'oiseaux, des choses-là, qui pourraient être affectés sérieusement. Bien sûr, il y a des inconvénients pour les résidents immédiats de la zone; c'est regrettable, mais dans l'implantation d'un tel projet, ce sera toujours la même chose. Comme on dit, que ce soit à la Martinière ou ailleurs, nous croyons que ce projet doit être appuyé.

C'est, grosso modo, ce que nous avons à dire là-dessus.

PRÉSIDENT: D'accord. M. Vaillancourt, uniquement une question. J'ai eu un peu de misère à comprendre exactement l'objectif et le rôle de votre groupe qui s'appelle le Groupe maritime. Est-ce que c'est une association de personnes qui oeuvrent dans le domaine maritime?

G. VAILLANCOURT: Exact. Comme le je disais tout à l'heure, c'est un groupe sans but lucratif qui est formé de gens qui, par leur métier ou leur profession, sont intimement reliés à la vie maritime en général à Québec.

PRÉSIDENT: Est-ce que votre groupe a pris connaissance du document...

G. VAILLANCOURT: Je dois admettre que nous n'avons pas pris connaissance du document de Trans-Canada Pipelines de A à Z, ce n'est pas possible.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous en avez pris connaissance?

G. VAILLANCOURT: Oui, mais pas d'une manière exhaustive, je dois l'admettre.

PRÉSIDENT: D'une manière générale, selon ce que vous en savez...

G. VAILLANCOURT: Même si je l'avais lu d'une couverture à l'autre, je ne connais que le côté sécurité, et ce serait extrêmement difficile de former une opinion éclairée sur le sujet.

PRÉSIDENT: Autrement dit, vous mentionnez qu'il y a des gens chez vous qui auraient de la difficulté à donner une idée générale sur la sécurité, même si, quand même, ce sont des gens compétents dans le domaine maritime.

G. VAILLANCOURT: Quand je parle de sécurité, je n'entends pas uniquement l'aspect maritime, j'entends le projet global. Le gaz naturel liquéfié, cela dépasse mes compétences.

PRÉSIDENT: Je parlais surtout du domaine maritime. Tout à l'heure, on a entendu plusieurs allocutions qui mentionnaient que ce sera dangereux au niveau de la navigation, qu'il y a beaucoup de risques, etc. Tout simplement, ma question était la suivante...

G. VAILLANCOURT: Oui, il y a des risques dans la navigation, c'est bien sûr, mais comme le disait...

PRÉSIDENT: Excusez-moi, ma question était la suivante: Pour être plus spécifique, étant donné que vous avez quand même vu le document, est-ce que vous croyez, d'une façon générale, que ce projet a étudié suffisamment les problèmes de sécurité au niveau de la navigation ou non? Sinon, qu'est-ce qu'on devrait ajouter à tout cela?

G. VAILLANCOURT: Du côté sécurité de la navigation, il est certain, en autant que les navigateurs sont concernés, que le projet de barge et remorqueur peut présenter des problèmes qu'un autre navire ne pourrait pas rencontrer, par exemple; cela peut avoir des avantages, aussi, sur un navire autopropulsé.

On parlait de franc-bord. Evidemment, sur une barge, il y a beaucoup moins de franc-bord que sur un autre navire.

PRÉSIDENT: D'une façon générale, vous n'avez pas une idée précise concernant la sécurité de ce type de navire par rapport à d'autres. On a mentionné tout à l'heure que...

G. VAILLANCOURT: Le navire en question sera converti en cale sèche, il devra, par la suite, être examiné par des personnes compétentes, et tout navire doit répondre aux exigences gouvernementales, aux exigences internationales, il doit obtenir ses certificats. Il doit y avoir une dizaine de certificats qu'un navire doit obtenir avant qu'on lui permette de naviguer sur les eaux, que ce soit sur le Saint-Laurent ou ailleurs. Quant à moi, il me semble qu'on doive, comme simple citoyen, faire confiance à nos institutions. C'est-à-dire que lorsqu'il est question du navire proprement dit, il ne m'appartient pas de venir me prononcer ou de contrevenir à l'opinion des experts tels que ceux de la Société de classification ou de d'autres.

PRÉSIDENT: Remarquez que je ne m'adresse pas à vous - parce que vous l'avez mentionné - en tant que simple citoyen, mais en tant que président d'un groupe qui s'appelle le Groupe maritime. Ma dernière question est la suivante: A votre connaissance, est-ce qu'il y a d'autres expériences comme celle-là de l'utilisation du type d'embarcation qui nous démontrent assez de données pour se permettre de normaliser sans problème de façon très spécifique?

G. VAILLANCOURT: Cela m'apparaît être un projet nouveau, aussi bien ici qu'ailleurs, alors, je ne pourrais pas vous donner d'exemples. D'ailleurs, on parlait de la barge du Reed, mais c'est complètement différent.

PRÉSIDENT: Oui, c'est complètement différent par rapport à...

G. VAILLANCOURT: Pardon?

PRÉSIDENT: Vous croyez que c'est une embarcation complètement différente et qu'on ne peut pas faire de relation entre les deux.

G. VAILLANCOURT: Il m'apparaît, au départ que ce sont des opérations fondamentalement différentes. Maintenant, si on veut faire des comparaisons semblables, si on veut éviter que les comparaisons soient boiteuses, il me semble qu'on doit situer les choses chacune à leur place. Le domaine de la navigation, on a l'impression que c'est un peu un art. Nous avons des pilotes, sur le Saint-Laurent, qui ont fait une démonstration de leur savoir, de leur science nautique d'une manière assez éclatante. Quand on parle des pétroliers qui s'en vont à la raffinerie de l'Aigle d'Or, les navires, maintenant... c'est vrai, on a mentionné 150 000 tonnes de...

PRÉSIDENT: Est-ce que votre association, actuellement, a un pilote qui est expérimenté dans les méthaniers?

G. VAILLANCOURT: Dans les méthaniers? Il faudrait qu'on ait des méthaniers ici pour qu'on puisse parler d'experts. Je vais vous dire, cependant, que lorsque les navires de fort tonnages qui se rendent à la raffinerie de l'Aigle d'Or ont commencé à venir ici, des cours ont été organisés et des pilotes sont allés chercher leurs qualificatifs à Grenoble, en France, où ils ont appris à manoeuvrer des "supertankors", comme on les appelle.

PRÉSIDENT: D'ailleurs, je pense que c'est ce qui est indiqué dans le document.

G. VAILLANCOURT: Il ne faut quand même pas présumer que ces gens vont s'en aller à l'aveuglette de la même manière que les opérateurs de ces bateaux qui, eux aussi, doivent répondre à des normes et prendre leurs propres responsabilités.

PRÉSIDENT: D'accord. Je pense qu'il est indiqué dans le document que, éventuellement, si le projet était mis de l'avant, le pilote en question aurait à subir un certain nombre de cours, etc.

M. YERGEAU: Dieu me garde, de mon côté, de commencer une polémique, mais je voudrais seulement relever une chose que vous avez dite qui me semble intéressante, c'est qu'il faut quand même faire confiance à nos institutions. Je porte à votre attention que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est aussi une institution et que le son de cloche que la population directement touchée peut apporter à un projet, conjugué avec les autres éléments d'information qui peuvent sortir d'autres institutions, tout cela ensemble permet quand même d'asseoir au mieux un projet qui en est quand même à ses premiers pas.

G. VAILLANCOURT: Vous entendez les préoccupations des citoyens, ce qu'ils vivent quotidiennement et quels seront les inconvénients qui en résulteront, je suis parfaitement d'accord, et comme j'ai dit dès le départ, bravo pour la démocratie en action, mais à un moment donné, on ne peut pas laisser dire...

M. YERGEAU: Je suis d'accord avec vous, monsieur, mais vous comprendrez la population d'être inquiète, et nous de nous poser des questions.

G. VAILLANCOURT: Bien sûr.

M. YERGEAU: Quand un projet se présente comme étant bien préparé, après une demi-soirée de questions, la semaine passée, fait l'objet d'une déclaration du promoteur qui dit qu'il va revoir le concept général de l'usine, qui va en réduire la surface de 312 à 50 acres et qu'il va essayer de le loger ailleurs...

G. VAILLANCOURT: J'espère que vous ne croyez pas que ces décisions ont été prises après une journée d'enquête devant votre bureau.

M. YERGEAU: Il n'en demeure pas moins que c'était la première fois qu'un promoteur décidait d'annoncer cette position et le faisait sous forme de déclaration. On comprend qu'il est peut-être nécessaire de vérifier un peu certaines données que les gens peuvent être intéressés à connaître, ou qu'il est intéressant de souligner des opinions que des gens peuvent formuler eux-mêmes. Il ne faut pas croire qu'il y a seulement des experts qui sont capables d'évaluer un problème et que tous les gens touchés sont des imbéciles, non plus.

Si je fais cette déclaration à ce moment-ci, ce n'est pas pour vous attaquer d'aucune façon, c'est que je crois qu'il va falloir que les promoteurs apprennent à vivre avec une institution comme le Bureau d'audiences publiques peut en être une. Que voulez-vous? Des gens peuvent avoir des opinions à émettre, elles sont peut-être naïves sur certains points de vue, mais elles sont importantes sur d'autres points de vue. Je soumets respectueusement que les experts ne sont pas en mesure d'apporter tout l'éclairage sur toutes les données de tous les problèmes dans un projet donné.

G. VAILLANCOURT: Je crois bien avoir mentionné dès le départ.

M. YERGEAU: Laissez-moi finir ce que j'ai à dire.

G. VAILLANCOURT: Vous me faites dire, mon cher ami, que j'ai traité les gens comme des imbéciles, j'ai de la difficulté à le prendre. Permettez-moi de vous dire que, au contraire...

M. YERGEAU: Voulez-vous me laisser finir de parler? Vous vous exprimerez après, s'il vous plaît.

J'en suis tout simplement à dire que je profite de votre intervention pour vous souligner que ce processus, conjugué avec d'autres processus, va permettre d'évaluer pleinement un projet, mais qu'il ne faut pas, non plus, avoir du mépris ou de l'indifférence pour une institution comme celle-ci. C'est tout ce que je voulais vous dire.

G. VAILLANCOURT: Je crois qu'on s'est mal entendu, M. Yergeau, sur la nature de... je crois avoir été très clair dès le départ, avoir manifesté un intérêt pour ce que j'appelle la démocratie en action, je trouve cela fantastique, ça n'existait pas il y a quelques années, ça existe maintenant, et c'est bien. Mais, ne me faites pas dire des choses que je n'ai pas dites.

M. YERGEAU: Je ne vous ai pas fait dire des choses que vous n'avez pas dites.

G. VAILLANCOURT: Mon intervention, en somme, se limitait à ceci: Ce que je voulais dire, purement et simplement, c'est que quant à nous, nous y voyons malheureusement des intérêts privés qui sont affectés, comme c'est le cas dans n'importe quel projet de la nature de celui-ci. Mais dans son ensemble, un projet d'une telle importance me semble avoir des éléments positifs, et j'ai voulu faire sonner un son de cloche différent.

PRÉSIDENT: M. Vaillancourt, en ce qui me concerne, je termine avec un commentaire. Nous aurions apprécié, par contre, que vous ayez le moment de regarder le document un peu plus en détail et qu'un organisme comme le vôtre qui représente quand même des gens qui sont à l'intérieur de la fonction maritime, du moins un groupe important, émette quand même une opinion un peu plus technique. Je pense que vous êtes un groupe important au niveau de la société du Québec et on aurait apprécié avoir une idée plus poussée sur la question de la sécurité. Ce n'est pas un reproche, vous avez peut-être des raisons.

G. VAILLANCOURT: J'aurais aimé, également, présenter quelque chose d'étoffé sur le sujet. Malheureusement, j'ai pris connaissance des audiences dans les avis publics publiés dans les journaux il n'y a pas tellement longtemps.

PRÉSIDENT: D'accord.

G. VAILLANCOURT: Merci.

M. YERGEAU: Merci, monsieur.

PRÉSIDENT: Pour le bénéfice de tout le monde, je voudrais mentionner qu'il nous reste trois interventions: MM. Bertrand Crête, Jean-Louis Latulippe et Jacques Beaupré. M. Bertrand Crête. Excusez-moi, j'oubliais M. Fournier, le dernier.

B. CRÊTE: M. le Président, je voudrais vous remercier de l'opportunité que vous nous donnez, et aussi vous mentionner que je ne suis ni un scientifique, ni un ornithologue, ni un écologiste, mais j'ai énormément de respect pour ceux qui le sont, surtout depuis plus de trois ou quatre mois.

PRÉSIDENT: Rassurez-vous, monsieur, je ne le suis pas, non plus.

B. CRÊTE: M. le Président, au nom du Conseil économique Lévis-Lauzon Inc., il me fait plaisir de déposer à votre organisme des résolutions d'appui au projet d'un terminal méthanier à Pointe de la Martinière, qui proviennent d'une douzaine de municipalités, corporations municipales, sociétés et organismes régionaux. Ces résolutions, dont je vais vous lire le contenu, étaient des résolutions d'appui au projet, en autant que le projet était approuvé par les paliers de gouvernements autant provincial que fédéral et était économiquement rentable pour le tarif du gaz dans la région, et rencontrait tous les aspects sécuritaires de l'environnement dont vous les êtes les

spécialistes, pour déterminer le projet. De plus, une pétition en faveur du projet - c'est peut-être un élément nouveau - représentant plusieurs représentants de chefs de familles, et non d'individus, est déposée par les présentes, et j'espère que vous en tiendrez compte, étant donné que nous avons pensé aux chefs de familles, plutôt qu'à tous les membres de la famille, pour un tel projet. Je ne sais pas quel effet multiplicateur vous allez donner aux signatures, mais je vais vous assurer qu'il devrait y en avoir un.

Depuis plus de trois ans, le Conseil économique Lévis-Lauzon Inc. est en contact direct avec les promoteurs Q & M et TCPL, et a été en mesure de faire son choix de projet dans une optique régionale au point de vue économique, sécurité d'approvisionnements, sécurité des installations et environnement - toujours en tenant compte de vos approbations - prix compétitifs du gaz naturel et utilisation rationnelle du sol. Cette prise de position a été déposée à l'Office national de l'énergie et nous serons entendus lors des audiences tenues à Québec à une date ultérieure.

Permettez-moi de compléter votre documentation en vous fournissant une étude qui a été faite par le ministère des Travaux publics du Canada sur les accommodations portuaires de la raffinerie Aigle d'Or Canada. Nul doute que ce document va répondre à plusieurs questions qui ont été posées ce soir, étant donné que le projet de quai est similaire à celui de Aigle d'Or, tant dans sa forme, et, par contre, il est avantagé un peu sur les courants qui sont déviés en face de l'Ile d'Orléans, soit par le côté nord ou par le côté sud, tandis qu'à la raffinerie Aigle d'Or, le fleuve a exactement la même largeur qu'en face de l'Ile d'Orléans, mais il n'a pas de voie d'évitement par le

côté nord tant d'un côté que de l'autre.

Ce document pourra vous éclairer sur certains points négatifs qui ont été soulignés lors des audiences antérieures et, entre autres, sur la navigation d'hiver. Vous pourrez noter, en feuilletant ce document, que non seulement un pilote, mais la plupart des pilotes du Saint-Laurent préfèrent accoster au quai de la raffinerie Aigle d'Or en hiver plutôt que durant la belle saison parce que la glace réduit les courants et n'est pas une obstruction, ayant été libérée par les remorqueurs qui précèdent l'arrivée du pétrolier.

Au sujet de ce document - je regrette qu'il soit en anglais, c'est la seule documentation que j'ai - il touche strictement les glaces, les courants et les vagues. Tout ce qu'on a pu dire, tout à l'heure, vous y trouverez réponse là-dedans. Les procédures d'accostage sont aussi mentionnées à l'article 5, et on voit même, à la page 6, au dernier paragraphe de l'item 5, que dû aux courants et à la présence de                    les pilotes préfèrent accoster durant l'hiver.

Pour ce qui est du tirant d'eau, je dois vous dire que le corps des pilotes s'occupe grandement de cela. Si la traverse nord a dû être draguée, c'est tout simplement sur l'insistance du corps des pilotes qui refusait de monter les bateaux dans la traverse nord s'il n'y avait pas cinq pieds libres autour du bateau, sinon, tout le monde sait que ça crée des turbulences et que ça rend le bateau moins navigable. Je crois qu'il y a un personnel compétent, et même des syndicats qui s'occupent de voir à ce que ça se réalise.

Pour ce qui est du bateau, l'avant-dernier intervenant mentionnait qu'il n'était pas accepté, qu'il n'avait pas rencontré les acceptations du Canada.

Cela a été mentionné lors des dernières audiences, et je peux vous assurer que des rencontres ont été faites avec la Davie Shipbuilding pour que des transformations soient recommandées, et tout est en cours dans le moment. Il n'a pas été dit que ce sera le bateau tel quel qui servira à la navigation.

Pour ce qui est des restrictions maritimes, on a parlé la semaine dernière des restrictions lorsqu'un méthanier arrivait à Boston. Ces restrictions ne s'appliquent pas seulement pour un méthanier qui arrive à Boston; tous les bateaux qui ont une taille de plus de 25 000 tonnes doivent attendre pour entrer dans la traverse nord. Quand un méthanier arrivera ici, ce ne sera pas un précédent; déjà il y a des restrictions, il ne doit pas franchir la traverse nord si le vent est supérieur à une telle vitesse et que la visibilité est à une telle distance. De plus, il y a des recommandations qui ont été formulées.

Deux accidents sont expliqués dans ce document et ce sont les deux accidents qui sont survenus au quai de l'Aigle d'Or. Dans les deux cas, il s'agit d'erreur humaine. Tout à l'heure, on mentionnait qu'il était tout à fait normal que la signalisation ne vienne pas de terre, mais à l'Aigle d'Or, la communication se fait entre le remorqueur et le bateau. Les erreurs qui se sont produites sont, dans les deux cas, des erreurs humaines. Vous avez le document en main pour consultation.

Pour ce qui est de la circulation à la traverse nord, j'élimine un peu cette question étant donné que je l'ai résumée un peu plus loin. Je voudrais quand même vous mentionner qu'il y a beaucoup de circulation sur le fleuve. Seulement dans le raffinage ou dans les hydrocarbures, en 1977, 318 navires

ont atteint le quai; en 1978, 279 navires et, à ce jour, 216 navires ont accosté à Lévis, et cela sans incident majeur. Inutile de vous dire que tout le monde aime voir circuler les bateaux sur le Saint-Laurent, mais sait-on ce qu'il y a à bord? Je vais donc donner quelques chiffres pour rassurer certaines gens.

Importations et exportations de Aigle d'Or Canada Limitée. En brut, c'est-à-dire importations, en 1977, 32 675 barils; en 1978, 28 millions et à ce jour, en 1979, 19 millions, pour un total d'au-delà de 81 millions de barils. Pour ce qui est des exportations, en 1977, 12 millions; en 1978, 13 842 918 et en 1979, à ce jour, 8 500 000, pour un total de 35 millions de barils qui sont passés devant chez nous. Quand on voit passer des bateaux, on les trouve joliment beaux, sans savoir ce qu'il y a dedans; souvent, on ne les différencie pas d'un minéralier.

Lorsqu'on parle de grands projets au Québec, nous avons à l'esprit la Baie James et, en fin de semaine, nous assistions à l'inauguration officielle. Tout le monde était fier, et j'étais de ceux-là. J'ai appris que depuis le début des travaux, soit en 1971, le chantier LG 2 était alimenté en hydrocarbures par avion. Or, ces cargos transportaient chacun 20 000 tonnes de pétrole, à raison de 100 voyages par semaine, ont alimenté ces chantiers, et cela sans accident. Vérification faite à la Société de la Baie James, ce matin.

Je voudrais que les gens qui ont peur qu'un Boeing 747 tombe sur un terminal méthanier à Lauzon soient rassurés, il y a plus d'avions qui demeurent dans les airs qu'il n'y en a qui tombent dans des catastrophes.

M. le Président, j'ose espérer que vous tiendrez compte de l'ensemble

de la population et que les mythes que vous avez entendus lors de ces audiences seront évalués comme tels. Lorsqu'on dit qu'une industrie dans une communauté crée plus de problèmes qu'elle n'en résout, je ne suis pas d'accord. Chaque fois que nous aurons des projets d'implantation majeurs, que ce soit une industrie, un centre d'achats, un condominium ou du multifamilial à Pointe de la Martinière, la contestation évoluera avec le projet.

La réalité est que l'industrie crée de l'emploi et donne des opportunités aux gens du milieu en augmentant leur salaire, créant de l'ouvrage près de leur milieu familial, en permettant d'obtenir de meilleurs services publics, en améliorant l'économie de base.

Nous vous demandons, M. le Président, de porter une attention toute particulière à la représentation du Conseil économique Lévis-Lauzon, et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

PRÉSIDENT: Merci.

B. CRÊTE: Est-ce que vous me permettriez, M. le Président, de répondre brièvement à certaines questions qui ont été soumises antérieurement?

M. YERGEAU: Brièvement.

PRÉSIDENT: Non, et je vais vous dire pourquoi.

B. CRÊTE: J'ai la réponse.

PRÉSIDENT: Si on permet à une personne qui intervient de répondre à une personne qui est intervenue auparavant, il faudrait le faire pour tout le monde.

B. CRÊTE: Je ne l'ai pas fait antérieurement.

PRÉSIDENT: Non, si une personne a discuté d'un point et qu'on permet à une personne qui passe par la suite d'y répondre, il faudrait le faire pour tout le monde. Etant donné qu'on ne l'a pas permis pour les autres, on ne peut

pas le permettre.

J'ai deux questions à vous poser. Vous avez remis, d'une part, une liste d'appui, c'est-à-dire de personnes qui ont signé... le nombre, vous l'avez mentionné?

B. CRÊTE: Quelques centaines.

PRÉSIDENT: Je vous mentionne, tout premièrement, que ma question n'a pas d'arrière-pensée, mais tout simplement pour nous aider à analyser ce document, est-ce que parmi ces signatures, il y a des propriétaires qui, éventuellement, seraient directement touchés par le projet?

B. CRÊTE: Je crois même qu'il y a des gens qui ont signé la première pétition. Je n'ai pas pu évaluer, j'ai eu le dernier document cet après-midi et je n'ai pas pu comparer. Il peut y en avoir qui ont signé les deux pétitions, c'est normal, je crois.

PRÉSIDENT: Il peut y en avoir, d'accord. Merci.

La deuxième chose, c'est que vous représentez le Conseil économique de Lévis-Lauzon. Il y a eu une discussion qui a porté sur l'étendue de l'expropriation, c'est-à-dire que la compagnie Trans-Canada proposait, en tout premier lieu, une zone tampon recouvrant environ 300 acres, c'est-à-dire presque entièrement le parc industriel actuel. Par la suite, on a parlé de 50 acres. Tout ce que je vous demande, pour le Conseil économique, quelle est votre position face à une éventuelle usine qui prendrait l'ensemble du territoire?

B. CRÊTE: Pour ce qui est des 312 acres, les gens qui ont lu le document au complet ont certainement pris connaissance qu'il y avait deux étapes au début du projet. La prévision en espace supplémentaire était pour la deuxième phase. A l'heure actuelle, il est question de la première phase, seulement, et...

PRÉSIDENT: C'est-à-dire que dans la première proposition qui a été faite, la zone tampon comprenait 300 acres, pour la première étape.

B. CRÊTE: Oui, mais par contre, il y avait deux étapes dans le projet. On s'en tient à la première étape, et la compagnie vous a dit, la semaine dernière, qu'elle pouvait s'en tenir à une cinquantaine d'acres.

PRÉSIDENT: Considérant 300 acres, ma question est toujours la même - si vous voulez parler d'étapes, je vous laisse - supposons qu'on arrive à 300 acres, quelle est votre position, à ce moment-là?

B. CRÊTE: On dit, dans la lettre et dans les résolutions, et même à l'Office national de l'énergie, qu'en autant que l'utilisation du sol est rationnelle... A ce moment-là, on veut s'assurer - nous ne sommes pas des spécialistes - que si, à l'environnement, on détermine que 50 acres ne sont pas suffisants et que ça prendrait 60 acres, ou 65 acres, je crois que ça entre quand même dans les normes. On n'est pas là pour déterminer si c'est 45 ou 65 acres, mais nous voulons une utilisation rationnelle du sol.

PRÉSIDENT: Je vais reprendre ma question parce que ça ne touche pas tout à fait ce point-là. Peut-être qu'on dépasse un peu le cadre de l'audience; par contre, c'est une question importante pour le bénéfice de tout le monde. Vous êtes un organisme économique qui représentez la région. Je vous demande, considérant le parc industriel de 300 acres, est-ce que vous pensez qu'il est bon, économiquement, pour la région - puisque vous en parlez - qu'une seule compagnie prenne entièrement ce site?

B. CRÊTE: Dans un parc industriel, on économise le sol parce qu'il coûte très cher à aménager, surtout lorsqu'on n'a plus de terrain dans un parc industriel. Pour ce qui est de cette zone, non seulement on va le ménager...d'ailleurs,

probablement que ce ne sera pas le Conseil économique qui va piloter le projet, ce sera la Société Inter-Port qui sera maître-d'oeuvre là-dedans. On a parlé d'IBM, tout à l'heure. Même si IBM venait ici avec 2000 emplois, ce ne serait certainement pas le site, étant donné que IBM n'a pas besoin du fleuve. Ces terrains seront réservés pour les entreprises qui auront besoin essentiellement du fleuve. Certaines compagnies qui auraient besoin seulement d'un convoyeur et que le vrac pourrait être transporté par convoyeur dans le parc industriel existant sur les hauts plateaux, ces compagnies ne seraient pas localisées sur les battures, à Pointe de la Martinière, mais elles seraient localisées à l'intérieur du parc ou, comme je l'ai dit, sur les hauts plateaux.

PRÉSIDENT: Merci.

M. YERGEAU: Avez-vous étudié la possibilité de suggérer à Trans-Canada de s'installer dans le parc industriel et de transporter le GNL?

B. CRÊTE: Oui, ça a été discuté, à Saint-Joseph-de-Lévis; dans ce temps-là, ce n'était pas zoné agricole, on a été voir les sites, et la distance était trop longue, il y avait des pertes. A ce moment-là, définitivement, le facteur économique est un facteur important et il ne faut pas l'ignorer. J'ai accompagné la compagnie lorsqu'elle est allée à Berthier, à Pointe de la Durantaye et à Saint-Michel, et je peux vous assurer qu'à chaque nouveau site qu'on visitait, Pointe de la Martinière prenait de la force.

PRÉSIDENT: Simplement à titre technique, toujours pour l'analyse de votre document, est-ce que les gens qui ont signé sont des gens qui sont de la municipalité de Lauzon.

B. CRÊTE: Oui, de Lauzon, de préférence.

M. YERGEAU: Il y a deux séries de signatures, quel est...

M. CRÊTE: C'est tout simplement pour faciliter l'assemblage.

M. YERGEAU: Ah bon, c'est la même chose?

B. CRÊTE: C'est le même texte, c'est la même pétition, mais...

M. YERGEAU: Je me demandais si ça avait été signé en deux...

B. CRÊTE: Non, non.

M. YERGEAU: D'accord, merci.

PRÉSIDENT: M. Crête, merci bien de votre intervention.

M. YERGEAU: Une dernière chose, M. Crête. Le texte intitulé "Position du Conseil économique Lévis-Lauzon Inc.", c'est votre témoignage devant l'Office national de l'énergie?

B. CRÊTE: Oui, c'est cela.

PRÉSIDENT: Merci. Nous appelons M. Jean-Louis Latulippe.

J.L. LATULIPPE: Bonsoir, messieurs les commissaires. Je vais être très bref car il est tard, et je pense bien que tout le monde a hâte d'aller se coucher. Mon intervention porte sur le côté navigation. Le chenal avait été déplacé en 1976 vers le côté sud pour permettre aux navires de fort tirant d'eau, soit de 48 ou de 50 pieds, de s'engager plus sécuritairement et d'éviter les hauts fonds qui se trouvent sur le côté sud, le long de la côte de l'île d'Orléans (carte-référence 12-08).

Du point nord de l'installation portuaire recommandée, il y a 1800 pieds de la falaise, escarpement, à la bouée K-155 qui indique à cet endroit, la limite sud du chenal (élément 099).

PRÉSIDENT: Excusez-moi, pourriez-vous répéter l'identification de la bouée, s'il vous plaît?

J.L. LATULIPPE: La bouée K-155. La courant, à cet endroit, étant de 3 3/4 noeuds

jusqu'à 5 noeuds - cela veut dire de 4.2 à 6 milles - durant les grandes marées du printemps et de l'automne - pages 15 et 16 du projet de Trans-Canada Pipelines - les vents de nord-est prédominent et l'accumulation de vents, surtout à l'accumulation du flux montant, est relativement serrée et compacte.

Pour ce qui est de Pointe de la Durantaye, la distance de la falaise à la limite sud du chenaïl est de 1900 pieds. Quelqu'un avait affirmé, à un moment donné, que la Martinière était plus éloignée du chenaïl; Pointe de la Martinière est de 100 pieds plus près du chenaïl que Pointe de la Durantaye. Pour ce qui est de Pointe de la Durantaye, la distance de la falaise à la limite sud du chenaïl est de 1900 pieds et de 0.8 mille à l'ouest de l'église de Saint-Michel. La falaise a une profondeur de 39 pieds, la batture a une distance de 600 pieds à partir de l'escarpement.

Durant les mois de décembre, janvier, février et début de mars - je reviens à dire ce qui a été dit dans le premier exposé du capitaine Mercier, on ne s'est pas vus, je n'ai eu aucune entente avec lui - il serait hasardeux, et même, ce pourrait être un danger immédiat de naviguer à cause des forts courants et de l'accumulation des glaces, la manoeuvrabilité d'un remorqueur et de sa remorque étant beaucoup plus lente dans les changements de route qu'un navire conventionnel.

Incident, le 20 novembre 1974, au large des Bergeronnes, durant une tempête, où le Irving ... a été obligé de se départir de sa remorque de 10 000 tonnes pour assurer sa propre sécurité. C'est arrivé dans de forts vents, des vents de 70 milles à l'heure, avec des vagues de 10 à 15 pieds. Le chaland est parti à la dérive et on l'a cueilli dans la Baie des Rochers,

avec deux personnes à bord.

Revel

Le Centre de Port France, près de Grenoble, recommande pour les méthaniers une situation idéale, c'est-à-dire un endroit à l'abri des glaces et des courants pour le chargement et le déchargement des navires, et il recommande la construction de bassins - cela, c'est très important - pour assurer la sécurité des navires (référence Socrates, laboratoire hydraulique).

Je vous remercie, messieurs les commissaires. Tout à l'heure, on a parlé de l'Aigle d'Or concernant la glace, justement. C'est plus facile d'accoster l'hiver parce que vous avez un renfort de glace du côté sud, et ça fait mourir le courant le long du quai. Alors, c'est beaucoup plus facile d'accoster l'hiver parce que le courant ne passe pas en-dessous du quai.

PRÉSIDENT: M. Latulippe, si on me permet, vous avez cité un tas de choses; est-ce que vous pourriez nous apporter une conclusion générale de votre intervention par rapport au projet? Qu'est-ce que vous pensez du projet?

J.L. LATULIPPE: Ce que j'en pense, c'est que c'est un peu prématuré. On n'a pas envisagé tous les problèmes qui se présenteront au point de vue sécurité. La Martinière, c'est une pointe. Dans les heures de trafic, durant l'été, c'est embêtant pour un bateau qui va partir du quai parce qu'il y aura trois ou quatre bateaux qui se rencontreront. A la pointe de Sainte-Pétronille, il y a un tournant de 90°; les bateaux qui descendent ne voient pas ceux qui partent en bas, même si le contrôle-chenail de Québec vous le dit, vous ne le voyez pas.

L'autre danger, c'est l'assimilation des lumières. On aura de la difficulté à voir les lumières des navires à certains endroits à cause des lumières de terre qui se marient avec les lumières de mer. Cela, c'est un problème assez important, aussi.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous suggérez que, en ce qui concerne les navires méthaniers, il devrait y avoir un contrôle particulier pour ceux qui assurent ces contrôles maritimes?

J.L. LATULIPPE: Probablement que les navires méthaniers devront avoir une priorité sur le fleuve quant à la navigation ordinaire. Il va falloir y faire attention; on fait très attention, d'habitude, mais il faudra faire particulièrement attention pour ces navires.

M. YERGEAU: M. Latulippe, vous semblez bien connaître le fleuve. Quels sont vos antécédents? Qu'est-ce que vous faites présentement?

J.L. LATULIPPE: Je suis pilote de navire, monsieur.

M. YERGEAU: Depuis combien de temps.

J.L. LATULIPPE: Depuis 25 ans.

M. YERGEAU: Quelle est votre méthode de calcul pour évaluer qu'il y a 1800 pieds entre la falaise et la bouée K-155 au sud du chenal, à la hauteur de Pointe de la Martinière?

J.L. LATULIPPE: Quelle est la méthode de calcul?

M. YERGEAU: Oui.

J.L. LATULIPPE: J'ai calculé cela sur la carte.

M. YERGEAU: La carte du fédéral, la carte maritime?

J.L. LATULIPPE: C'est cela.

M. YERGEAU: Pourriez-vous répéter la référence, s'il vous plaît?

J.L. LATULIPPE: 12-80.

M. YERGEAU: Merci, monsieur, je n'ai pas d'autres questions.

PRÉSIDENT: Merci. Nous demanderons maintenant M. Jacques Beaupré, s'il vous plaît.

J. BEAUPRÉ: Il y a eu des interventions au point de vue écologique, au point de vue sociologique, économique; celui-ci sera surtout d'un point de vue sociologique. Je pense que le problème de base de toute cette affaire, le problème de tant de personnes, ici dans la salle, c'est qu'en fait, à la Martinière, actuellement, il y a une zone verte, mais il y a du monde; il y a des gens qui vivent là et je pense que ces gens ont des droits en tant que personnes. Je pense que c'est normal que les gens qui sont là aient plus de droits que ceux d'une entreprise, quelle qu'elle soit. On parlait tout à l'heure de l'importance de ménager le sol industriel; je me demande quelle est l'importance de ménager le sol agricole, le sol de villégiature et le sol que ces gens habitent qui est le seul et le dernier endroit de toute la rive sud, entre le pont et Beaumont ou Saint-Michel, qui est calme, le dernier endroit où il y a encore un restant de vie sur le bord du fleuve. Je pense que c'est très important; si ce n'était pas aussi important, les gens qui sont ici ce soir n'y seraient pas.

Comme je le disais, c'est la dernière zone verte. On sait qu'il n'y a pas si longtemps, il y avait - il y a encore, d'ailleurs - un projet de construction sur les battures de Beauport. On sait que ce projet de construction a été arrêté; pour combien de temps? On ne le sait pas, mais il est déjà trop tard, il est déjà cent fois trop tard. Il y avait des espèces, il y avait une vie sur les battures de Beauport, ce qu'il n'y a nulle part ailleurs sur la rive nord; c'était la dernière sur la rive nord, il n'y en a plus. Le seul endroit qu'il reste dans la région, c'est la Martinière.

Ces oiseaux sont rendus à l'Ile d'Orléans, ils sont obligés d'y aller, même si on sait que pour eux, ce n'est vraiment pas le meilleur endroit de

nidification, ce n'est vraiment pas le meilleur endroit pour arrêter se reposer. Il y a des gens qui ont calculé, suite à toutes les informations qu'on a données dans le cas de Beauport, qu'on va être obligé de construire deux usines d'épuration d'eau de plus dans la région de Québec, simplement pour contrer les effets négatifs qu'aura eu la construction de cette autoroute sur une zone de marais naturels qui faisait le travail de l'usine d'épuration dont on a maintenant besoin, même si les travaux sont arrêtés, parce qu'il est déjà trop tard.

Quand on sait que la région de Québec - ce sont des chiffres du gouvernement du Québec, suite au programme d'assainissement des eaux qui a été mis en marche pour une première partie de \$100 millions qui viennent des poches de tout le monde - est au quatrième rang pour la pollution des eaux, au Québec - c'est l'eau qu'on boit ici, dans la région de Lévis-Lauzon - et qu'on propose de construire autre chose pour encore détruire, quand on sait qu'on va être obligé de construire d'autres usines d'épuration d'eau à cause de Beauport, je pense qu'il faut en tenir compte.

On parlait aussi de l'importance de la Golden Eagle. Certaines personnes nous ont dit que c'était assez sécuritaire comme zone. Je pense que tout le monde se souvient que pas plus tard qu'au mois d'août 1979, une nappe de pétrole s'est échappée d'un bateau à la Golden Eagle. Que ce soit une erreur humaine, que ce soit une erreur mécanique, je pense que le problème n'est pas là; le problème existe, il y a eu défaillance, il y a eu une nappe de pétrole, on pouvait se promener sur le bord de l'eau qui, déjà, ne sent pas très bon dans la région de Lauzon à bien des endroits, et on a vu les conséquences. C'était seulement un cas; si ce sont des gaz, qu'est-ce que

ça va donner? Je pense qu'il n'y a pas de chance à prendre avec ça.

Le point sur lequel je me pose le plus de questions, c'est qu'on dit qu'on veut construire une usine de liquéfaction de gaz naturel à Québec pour fournir une région de la Côte-Nord, c'est-à-dire Sept-Iles, en fait. Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi ces promoteurs veulent faire le tour par l'Arctique pour venir à Québec, reprendre le gaz à Québec pour l'envoyer à Sept-Iles.

PRÉSIDENT: Juste une information, ce n'est pas tout à fait cela, ce n'est même pas du tout cela. Le gaz s'en vient par un gazoduc de l'Alberta jusqu'à Québec; on ne parle pas de l'Arctique.

J. BEAUPRÉ: D'accord.

M. YERGEAU: Il y a trois fonctions prévues pour une usine de liquéfaction. C'est évidemment de desservir Sept-Iles, mais c'est d'abord décréter les grandes demandes, finalement, à Québec et dans la région, et de pallier à des bris qu'il pourrait y avoir dans la conduite. Evidemment, si on ne parle que de desservir Sept-Iles, c'est un non-sens. Avant Sept-Iles, il y a des choses plus importantes dans l'ordre de priorités pour la compagnie.

J. BEAUPRÉ: Merci.

M. YERGEAU: Je pense que ça a été dit et répété clairement par la compagnie, la semaine passée.

J. BEAUPRÉ: Quelqu'un est intervenu tout à l'heure au nom de la compagnie maritime de Québec et qui disait qu'on devait laisser aux experts le soin de se prononcer sur des choses qui peuvent nous toucher en particulier, parce que c'est nous qui serons touchés, en fait. Je n'ai rien contre les experts, loin de là, on ne ferait peut-être pas grand chose si on n'avait pas un certain

nombre d'experts, mais ces mêmes experts ne sont pas à l'abri d'erreurs, non plus. Ce serait peut-être passer complètement à côté du bateau - puisqu'on parle en termes maritimes - que de dire que si les experts se sont prononcés sur un sujet comme étant sans danger, alors que presque tout le monde est venu ici dire qu'on ne disposait pas, actuellement, de sources d'informations suffisantes pour faire des statistiques qui tendent à prouver cette affirmation...

Il serait peut-être bon de se souvenir qu'en plus de l'écoulement de pétrole qu'on a vu ici, ce sont des experts qui ont construit Three Miles Islands, ce sont des experts qui ont construit Gentilly qui a fonctionné treize jours depuis sa mise sur pied, ce sont des experts qui ont construit une dizaine de centrales nucléaires à travers le Canada qui ont été fermées pour réparations suite aux incidents de Three Miles Islands. La même chose s'est produite en France, en Europe, et il y a un nombre presque incalculable, depuis quelques années, de pétroliers qui ont été défoncés, qui ont coulé, comme l'incident qui s'est produit en France, il y a moins d'un an, ça avait fait les manchettes pendant presque une semaine, ça a détruit toute une zone, à peu près la plus riche de la côte de Bretagne. C'étaient aussi des experts qui ont construit ces bateaux, et c'étaient des experts qui avaient fait les calculs. Si on pouvait calculer une catastrophe, il n'y aurait jamais de catastrophes. Si elles se produisent, c'est justement parce qu'on ne peut pas tout calculer. Si on ne peut pas le calculer, il faudrait peut-être le prévoir en fonction que ça pourrait se produire, à un moment donné.

Cette zone, ici, est une zone densément peuplée. Toute la région de Québec couvre plus de 500 000 personnes. C'est une zone résidentielle, une zone de villégiature, aussi, parce qu'il faut faire 100 milles pour avoir

un point d'eau. Ce serait bon qu'on construise quelque chose, au point de vue économique, qu'on trouve des terrains prévus à cet effet.

On parle d'aménager le sol industriel, alors qu'on a de la place dans le parc industriel de Lauzon, et il y a plusieurs autres centres industriels, dans la région, où il y a de la place. On disait tout à l'heure qu'il y en avait seulement 18 sur 44 qui utilisaient plus de 50% de leur territoire. Cela ne nous dérange pas d'exproprier les 316 derniers acres qu'on a dans la région!

Il y a un dernier élément, tous les coûts que va occasionner cette construction en usines d'épuration supplémentaires, en mesures de sécurité supplémentaires, de signalisation et autres... cela va aussi apporter de la pollution, qu'on le veuille ou non. Actuellement, \$1 milliard a été investi dans la dépollution des Grands Lacs, du fleuve, du golfe, des rivières et des lacs qui s'y jettent. Ce \$1 milliard, c'est nous qui allons le payer. Si on doit le payer pour permettre à la compagnie de venir faire de l'argent ici en créant le total mirobolant de 20 emplois, on est peut-être aussi bien de ne pas prendre de risques et d'investir cet argent dans autre chose, pour des emplois qui nous seront disponibles directement, aux gens qui ont les connaissances pour remplir ces fonctions. Les emplois qu'on nous propose, ce ne sont pas des emplois qu'on pourra avoir, la plupart du temps. Ce sont des spécialistes qui viendront d'un peu partout, probablement pas de la Martinière, ni de Lauzon, ni de Lévis.

Enfin, j'en oublie certainement, mais le point principal, c'est de dire qu'il est bien important de garder notre dernière zone écologique. La Martinière n'est pas le seul site au Québec où on peut installer une usine de

liquéfaction de gaz, il y a sûrement moyen d'aller l'installer ailleurs. Il y a des intérêts économiques qui ont préféré ce site, mais les intérêts économiques, de toute façon pour amener 20 emplois, on serait peut-être mieux de les envoyer ailleurs. Merci.

PRÉSIDENT: Merci, M. Beaupré.

M. YERGEAU: Je vais seulement vous poser une question qui n'entraîne pas nécessairement de réponse. A toutes fins pratiques, du moment que vous avez un développement industriel ou commercial quelconque, il y a toujours des dangers inhérents, c'est ce que vous avez expliqué. Mais vous semblez, par votre exposé, dire que lorsqu'il y a un danger inhérent, on devrait peut-être écarter le projet. J'avoue bien franchement que si on suit votre logique jusqu'à la limite, on ne construira plus jamais rien parce que du moment que vous allez construire une industrie, vous allez avoir des accidents industriels. Quand vous allez construire un port, vous allez avoir nécessairement des bateaux et des risques d'échouement. A la limite, j'avoue que j'ai un peu de difficulté à suivre une partie de votre exposé.

J. BEAUPRE: Je me suis probablement mal exprimé. C'est-à-dire qu'il est bien évident... on vit au XXe siècle, on vit dans un monde industrialisé, il n'est pas question de les enlever, non plus; on est 4 milliards, de toute façon, c'est une réalité, aussi. Quand on veut implanter une industrie, qu'on l'implante dans une zone industrielle éloignée des grands centres urbains. A Three Miles Islands, on a su, par après, que ça a passé vraiment à un cheveu que ça saute, c'était tout de même incroyable le nombre d'erreurs qu'il y avait là-dedans. On parlait tout à l'heure d'instructions qui étaient inscrites en japonais, en allemand et en je ne sais plus trop quelle langue; c'était,

entre autres, un des problèmes de Three Miles Islands, et des instruments mal placés. Mais si ça avait été construit à 20 milles de la population, on n'en aurait peut-être même jamais entendu parler. On en aurait peut-être entendu parler un peu, mais ça n'aurait pas tant soulevé l'opinion publique, c'était à 2 milles de la population, c'était plusieurs centaines de personnes qui couraient des risques et des dangers.

LG 2 fournit une somme d'énergie sûrement 100 fois plus considérable que - c'est un chiffre en l'air, j'en suis conscient - ce que va fournir ce projet, mais LG 2 est à plusieurs centaines de milles d'une zone densément peuplée.

M. YERGEAU: On sait pourtant, sur le plan écologique, quelles conséquences désastreuses il a pu y avoir.

J. BEAUPRÉ: A LG 2?

M. YERGEAU: Oui.

J. BEAUPRÉ: Encore là, on a fait des efforts - on peut toujours discuter sur le nombre d'efforts - à ce niveau; c'est vrai qu'il n'y en a peut-être pas eu assez, il y avait quand même du monde là, entre autres. Il reste que j'aime mieux voir LG 2 dans le nord du Québec que de voir une usine à côté de nous qui risque de me sauter dans la face.

PRÉSIDENT: M. Beaupré, merci bien. Nous allons appeler maintenant le dernier intervenant, M. Fournier, qui est pêcheur.

M. FOURNIER: Merci, M. le Président, de me permettre de donner quelques informations sur le pêche. A la dernière réunion, M. Côté vous avait laissé entendre qu'il y avait un pêcheur dans le coin. Par contre, je n'ai eu aucune information de la part de Inter-Port ou de Trans-Canada Pipelines, soit un avis

d'expropriation ou autre; peut-être qu'ils ne s'étaient pas rendu compte qu'il y avait un pêcheur, qu'ils n'avaient pas remarqué ça.

Par contre, je m'adresse personnellement... c'est mon principal revenu, la pêche à l'anguille et de poisson d'eau douce. On sait que quand on installe des choses dans l'eau, du genre d'un quai ou des tours de l'Hydro - il y a le quai de l'Hydro ici, vous savez, un peu plus bas...

PRÉSIDENT: Des pylônes?

A. FOURNIER: Des pylônes, justement, ils ont fait un quai pour installer leurs pylônes. Il y avait, à l'est, beaucoup de pêcheurs, et à l'ouest aussi, et ils sont tous disparus aujourd'hui; j'étais dans le coin, d'ailleurs, et j'ai été obligé de m'expatrier. On sait qu'une pêche, ça ne s'installe pas n'importe où, même que maintenant, il ne reste plus beaucoup d'endroits, étant donné qu'un quai est installé dans le coin. Si on en installait un autre, à ce moment-là, ma pêche, il n'en serait plus question. Je connais la pêche depuis longtemps, j'ai toujours pêché, mon père en était un pionnier, il a élevé sa famille et a vécu avec cela, c'était son principal revenu; pour moi, c'est la même chose, d'ailleurs. A ce moment-là, il n'en serait plus question pour moi. Je ne sais pas, à l'âge que j'ai, si je serais capable de me trouver un emploi ailleurs. C'est cela, justement, qui m'intéresse. Qu'est-ce qui adviendrait de ma pêche si jamais ce projet était réalisé, à un moment donné? Qu'est-ce que je ferais? On sait que changer l'angle d'une pêche d'environ seulement 12 pieds, on ne pêche plus du tout. Je ne vois pas d'autres coins où je pourrais m'installer. Cela veut dire que ça m'impliquerait drôlement.

PRÉSIDENT: Si vous vous tassez d'à peu près 500 pieds d'un côté ou de l'autre,

c'est-à-dire que si, par le fait que cette usine soit construite, vous êtes obligé de vous tasser, est-ce que vous pensez vraiment qu'à partir de ce moment-là, vous ne pourriez plus prendre le quota que vous preniez annuellement?

A. FOURNIER: A l'endroit où doit être implantée l'usine, d'après mes connaissances, ça ne donnerait rien. On pourrait l'essayer, mais c'est assez onéreux d'installer une pêche et risquer de manquer son année, c'est complet, à ce moment-là. Si on tient compte de l'installation de l'Hydro en s'en allant vers l'est - cette année on a des chiffres - plus ça va, moins ça pêche en descendant vers l'est. Vers l'ouest, c'est un peu moins pire, mais il reste quand même que l'anguille - c'est mon principal revenu, le petit poisson aussi - descend. C'est pour ça que vers l'est, cette année, si on prend jusqu'à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, on a pêché encore moins cette année qu'au cours des années antérieures.

Au départ, quand l'Hydro s'est installée là, j'étais à Beaumont, c'est-à-dire à environ 5 ou 6 milles de là, tout au plus, tous les pêcheurs ont arrêté de pêcher. Je suis le seul qui a continué, j'ai perdu beaucoup d'argent, alors j'ai décidé d'aller en Europe pour suivre des cours, pour apprendre leur méthode pour l'installation de leur pêche...

PRÉSIDENT: A quel endroit?

A. FOURNIER: J'ai été au Danemark et en Suède, et j'ai ramené des plans. Si vous le désirez, je pourrais vous prêter tous ces documents. J'ai instauré ces méthodes ici; si on considère que j'ai implanté ce système en 1977, j'ai <sup>capturé</sup> quatre fois plus, cette année, avec cette méthode. Etant donné l'installation d'un quai - justement, la même chose s'est produite en Suède - pour

que les pêcheurs continuent de pêcher, il y a une association - on en a une, nous aussi - qui a forcé la compagnie à installer des tuyaux d'une dimension, si je me rappelle bien, de 20 pieds, deux tuyaux, pour que le poisson puisse suivre son cours quand même. Les pêcheurs ont continué de pêcher. Si la compagnie n'avait pas installé ces tuyaux, c'en était fini.

PRÉSIDENT: J'aurais une autre question concernant le droit de pêche que vous avez. C'est un permis provincial? Est-ce que c'est bien délimité, l'endroit exact où vous pouvez pêcher?

A. FOURNIER: Oui. C'est provincial, fédéral, et aussi des ports nationaux.

PRÉSIDENT: Trois permis.

A. FOURNIER: C'est-à-dire deux permis, parce que fédéral et ports nationaux, c'est le même.

PRÉSIDENT: Et ça vous donne un endroit précis sur le fleuve.

A. FOURNIER: Exactement. J'aimerais bien, advenant la réalisation du projet, être informé afin que je puisse prendre les dispositions nécessaires.

PRÉSIDENT: On va surveiller, dès maintenant, ce qui va se passer à la suite de cette soirée.

A. FOURNIER: J'aimerais, à un moment donné, vous rencontrer pour vous donner plus d'explications.

PRÉSIDENT: Merci.

A. FOURNIER: Je n'ai pas de document à fournir parce que je n'en ai pas préparé, mais j'en ai en main.

PRÉSIDENT: Merci bien, M. Fournier.

A. FOURNIER: Merci, monsieur.

PRÉSIDENT: Cette dernière intervention termine cette soirée. J'aimerais,

très brièvement, vous mentionner ce que nous allons faire à partir de maintenant. Normalement, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas d'événements qui nous empêchent de procéder de cette façon, après une audience publique comme celle-ci, nous préparons le rapport pour le ministre qui, lui-même, doit considérer l'ensemble du projet et prendre une décision avec ses collègues au Conseil des ministres.

Cependant, comme vous le savez, la semaine dernière, lundi, la compagnie Trans-Canada, suite à des interventions, suite aux discussions - et c'était une intervention officielle de cette compagnie dans cette salle - a mentionné qu'elle entérinait d'une façon générale les commentaires des deux directions du gouvernement, c'est-à-dire à savoir qu'il manquait un certain nombre de données avant que le gouvernement puisse se prononcer, et elle s'est engagée à regarder de nouveau son projet et à regarder de nouveau les autres sites avec les données additionnelles.

C'est donc dire que si nous faisons immédiatement un rapport exhaustif auprès du ministre de l'Environnement, nous travaillerions donc, à ce moment-là, sur le premier document tel que déjà présenté. On nous dit qu'on va le modifier, alors il me semble logique, après discussion avec mon collègue, M. Yergeau... En ce qui nous concerne, nous devons ajourner l'audience publique. Cela ne veut pas dire, nécessairement, que nous continuerons à consulter à partir de maintenant, mais nous allons attendre que les données qui doivent être complétées parviennent au Service de protection de l'environnement. A partir de ce moment-là, si le projet est différent d'une façon importante, nous serons peut-être obligés, à ce moment-là, de consulter à nouveau la population.

Je vous donne un exemple, si le projet représenté auprès des Services de protection de l'environnement comporte un autre site - je vais à l'extrême, peut-être - il est évident qu'il faudra qu'on continue la consultation.

Nous nous réservons cette décision d'analyser et de regarder les nouvelles données qui nous parviendront suite au dépôt officiel auprès des Services de protection de l'environnement, et nous verrons, à ce moment-là, s'il y a lieu de terminer la consultation ou de la poursuivre.

Par contre, étant donné qu'on est un organisme qui se rapporte directement au ministre de l'Environnement, il n'y a absolument rien qui nous empêche de lui fournir un rapport qui ne serait pas un rapport exhaustif, mais un rapport partiel de la situation telle qu'on a entendu des interventions. Nous sommes effectivement, auprès du ministre de l'Environnement, un groupe conseil, si vous voulez, un bureau qui se rapporte à lui officiellement, alors s'il le désire, si c'est son intention de nous demander des constatations partielles, c'est-à-dire suite à cette audience, nous lui donnerons.

Par contre, le rapport officiel, nous nous réservons la décision, pour le moment, de le déposer à un moment où on aura toutes les données en main, je pense que c'est logique.

Je voudrais terminer en remerciant tous les intervenants et tous les gens qui sont venus dans cette salle pour donner leur avis. Je pense - en ce qui me concerne, du moins, à titre personnel - qu'on a eu un éventail d'interventions assez intéressantes, c'est-à-dire qu'à peu près tous les domaines ont été touchés, du domaine social au domaine urbain, le domaine maritime, etc. Pour nous - pour le moment, du moins, nous le croyons - ça a été une consultation extrêmement intéressante du fait qu'on a touché à plusieurs secteurs.





Lévis, 24 août 1979

MEMOIRE A: Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement  
2360, Chemin Sye-Foy  
Québec, Que.

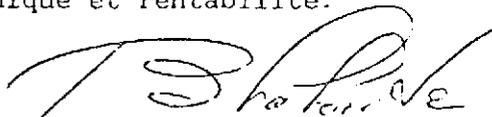
Sujet: Impact communautaire de l'usine de liquéfaction  
de gaz naturel à la Martinière projeté par  
Trans-Canada Pipe Line.

Ce mémoire est une opinion personnelle mais qui semble refléter l'opinion de plusieurs personnes intéressées aux caractéristiques humanitaires et à l'exploitation rationnelle de l'habitat terrestre.

Je suis d'avis que dans les études d'impact du site de la Martinière, en vue de l'implantation d'une usine de liquéfaction de gaz naturel, il n'a pas été suffisamment tenu compte de la planification et du développement pour assurer aux générations futures un habitat de qualité. On semble avoir tenu compte que des caractéristiques communautaires existantes ne prenant pas en considération la détérioration irréversible de ce magnifique espace terrestre qui a une valeur résidentielle d'une qualité indiscutable.

Je m'oppose au fait que l'on prive la future génération d'un espace qui pourrait devenir un milieu de vie idéal; avec accès au St-Laurent qui je l'espère sera un jour propice aux sports nautiques et aquatiques. Il existe tellement d'autres sites qui ne pourront jamais, avec la meilleure volonté, offrir des caractéristiques communautaires d'aussi grande qualité.

Il m'apparaît plus couteux; mais peut être pas essentiel que cette usine soit située sur la rive du St-Laurent en autant que l'usine a un accès au fleuve pour le transbordement du gaz liquifié. A-t-on sérieusement étudié la possibilité d'installer l'usine au sud de la route Trans-Canada, sur le trajet principal du gazoduc et de n'exproprier qu'un corridor raisonnable pour l'accès à un quai construit sur le St-Laurent, comparable à ce qui existe pour la raffinerie Aigle d'Or, ou a-t-on choisi le site qui comporte le moins d'inconvénient du point de vue technique et rentabilité.



Dr. Bertrand Labonté,  
Station de Quarantaine de Lévis  
C.P. 67  
Lévis, Que.  
G6V 6N6

BL/Ld



Projet de la Pointe de la Martinière.

Les Méthaniers et l'aspect Sécurité .

Par: M. Mathieu Vachon  
Officier de Recherche et Sauvetage  
Garde Côtière Canadienne  
Québec, P.Q.

Les opinions ou assertions contenues dans ce mémoire  
sont personnelles et ne doivent pas être considérées  
comme officielles ou représentant le point de vue de  
la Direction de la Garde Côtière Canadienne.

Mémoire présenté lors des audience publiques tenues à  
Lauzon le 29 octobre 1979 .

Le premier transporteur de GNL fut un cargo transformé pour la circonstance, le Méthane Pioneer. Il entra en service en 1958, mais ce ne fut pas avant 1964 qu'on put assurer le transport sécuritaire de ce gaz suffisamment pour permettre la construction de navires dédiés au service GNL.

### Les méthaniers et l'aspect sécurité.

Les trois types de réservoirs exigent un navire à double coque, minimisant ainsi les risques. Tous les transporteurs de GNL sont pourvus d'une isolation pour s'assurer que toute fuite de gaz n'entrera pas en contact avec la coque du navire. On doit noter ici que le GNL est un non-combustible et un non explosif s'il n'est pas mélangé avec de l'oxygène. Le transport de toute cargaison liquide, excepté la bière, le jus d'orange ou l'eau, pose toujours certains risques, incluant l'explosion ou dommage écologique.

La prochaine génération de transporteurs GNL utilisera le système multi-réservoir et en cas de collision la fuite possible de GNL est très petite comparée aux systèmes en usage présentement. Des études ont été faites par le Netherlands Institute TNO et leur conclusion est que ces nouveaux transporteurs sont trente fois plus sécuritaires que ceux existants. Il est évident qu'avec les systèmes actuels des 125,000 mètres cubes, une collision peut causer des dommages à deux des réservoirs, ce qui signifie théoriquement que 50,000 mètres cubes de GNL peuvent s'échapper. Dans le transporteur Multi-Réservoirs, les dommages à deux des réservoirs peuvent causer une fuite de 7,000 mètres cubes au maximum.

## Les méthaniers et l'aspect sécurité (suite)

Ce nouveau système consiste en plusieurs cylindres d'aluminium verticaux qui rendent possible l'inspection visuelle.

Un certain nombre de détecteurs de fuite sont installés dans les compartiments inertes, ce qui rend possible de détecter la présence d'hydrocarbures et de localiser leur origine.

On peut donc en déduire que l'aspect sécuritaire des méthaniers s'améliore et continuera de s'améliorer d'année en année.

### Accidents.

Déflagration et détonation sont des termes techniques. Ce qui distingue l'un de l'autre est la vitesse de propagation des flammes dans l'incendie. La vitesse du son est la vitesse maximum pour toute réaction chimique, incluant la combustion. Si la vitesse de propagation des flammes est la même que la vitesse du son, la flamme est une détonation. Si elle est en dessous c'est une déflagration. Une déflagration tuera presque sûrement toute personne à l'intérieur d'un nuage de vapeur de gaz, mais pas nécessairement les personnes à l'extérieur. Mais s'il y a détonation du nuage de vapeur, la vague de pression tuera et blessera des personnes jusqu'à une certaine distance. Les propriétés aussi seront endommagées ou détruites à une certaine distance. Il peut y avoir détonation de GNL dans un endroit confiné mais la question importante est de savoir s'il y aura détonation dans un endroit non-confiné. Jusqu'à récemment, il n'y a eu aucun accident conduisant à une détonation de GNL dans un endroit non-confiné. Des accidents de pipeline GNL ont donné lieu à de sévères déflagrations mais à aucune détonation.

## Accidents (suite)

La US Coast Guard a conduit une série de tests et la plupart de ses experts croient qu'il n'y aura jamais détonation de GNL.

## Expérience personnelle

Je voudrais d'abord vous informer que j'ai travaillé pour la Garde Côtière Canadienne durant les treize dernières années, surtout comme officier-navigateur et comme officier de Recherche et Sauvetage depuis environ quinze mois. Ma profession m'a conduit dans divers ports des Maritimes, des Grands-Lacs, de l'Arctique et du fleuve St-Laurent.

Pour ma part, je ne crois pas que le site de la Pointe de la Martinière soit dangereux du point de vue navigation. J'en viens à cette conclusion parce que j'ai consulté les rapports de recherche et sauvetage des trois dernières années et aucun incident grave n'est survenu aux approches de ce site. Aussi, j'ai navigué souvent en hiver sur des brise-glaces dans la région de Québec et à cet endroit la pression des glaces est beaucoup moindre qu'en face de Lévis pour exemple; ceci est dû au fait que la largeur du fleuve est plus grande à cet endroit comparée à Québec.

La Martinière étant proche du port de Québec, ceci permet d'avoir accès rapidement à des services d'urgence tels les remorqueurs ou les brise-glaces en service vingt-quatre heures par jour. Si une fuite de GNL survenait l'équipement anti-pollution de la Garde Côtière serait rapidement sur les lieux, étant situés sur le quai de la Reine.

## Expérience personnelle (suite)

Les bureaux des experts maritimes, du contrôle maritime et de Recherche et Sauvetage sont situés aussi au quai de la Reine, ce qui constitue un autre avantage pour répondre rapidement à toute situation d'urgence.

## Suggestions

Je suis d'accord pour qu'on aille de l'avant avec ce projet mais je pense aussi que des mesures sécuritaires supplémentaires devraient être prises. Tout d'abord, le transport de GNL devrait être inclus dans le "Règlement sur le transport des marchandises dangereuses". On considérerait ainsi le GNL comme marchandise dangereuse et non comme un simple hydrocarbure.

Les équipages de ces navires GNL devraient être des canadiens et Québécois seulement. Ils devraient aussi avoir reçu un entraînement spécial à bord de navires déjà en service, par exemple comme entre l'Alaska et la côte ouest américaine, et obtenir une attestation de compétence pour travailler sur les navires GNL.

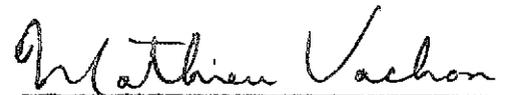
On devrait aussi exiger les meilleures normes de sécurité pour la construction des futurs méthaniers et non se fier à des plans et devis vieux de quelques années déjà.

J'en conclus qu'en appliquant toutes les mesures de sécurité possibles à ce jour, le port pour méthaniers de la Pointe de la Martinière pourrait être le plus sécuritaire en son genre dans le monde.

Conclusion

Je suggère donc aux autorités concernées d'accorder un permis à Trans-Canada Pipelines pour le projet de la Pointe de la Martinière mais d'exiger au préalable le maximum de sécurité.

Bien à vous,



M. Mathieu Vachon  
M. Mathieu Vachon  
Officier de Recherche  
et Sauvetage  
Garde Côtière Canadienne  
IOI bvd Champlain  
Québec, P.Q.  
Tél. 694-3495

Domicile: 837-9167  
52 rue Bernier  
St-David, Lévis

Note: Ci-joints plusieurs documents pour appuyer mes affirmations.

AUDIENCE PUBLIQUE DE SEPT-ILES  
PETIT THÉÂTRE DU CENTRE SOCIO RÉCRÉATIF  
MERCREDI, 24 OCTOBRE 1979 - 19h30



PRÉSIDENT (M. Lamontagne): Bienvenue à tous. En tout premier lieu, j'aimerais mentionner qu'on s'excuse pour avoir été obligés de remettre la soirée de ce soir; hier, malheureusement, les avions ne venaient pas à Sept-Iles à cause de la brume. Peut-être que cela a empêché certaines personnes de venir à la soirée d'audience publique. Nous espérons que cela n'a pas trop perturbé.

Avant que ne débute véritablement cette soirée d'information et d'audience, permettez-moi de vous donner quelques explications sur le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et les raisons pour lesquelles nous sommes venus vous rencontrer ce soir.

Premièrement, mentionnons que la nouvelle politique gouvernementale en matière d'environnement considère actuellement deux grands groupes d'intervention: le premier, ce sont des activités de prévention de l'environnement; le deuxième, ce sont des activités de restauration ou de correction dans le domaine de l'environnement.

Très brièvement, cela veut dire la chose suivante: pendant que le ministère de l'Environnement investit au-delà, actuellement, pour l'année qui vient, de \$1 milliard pour restaurer la qualité de l'environnement, c'est-à-dire épurer l'eau, l'air, le sol et intervenir sur l'ensemble des pollueurs, pendant qu'on fait cette intervention de restauration, il nous semble logique, parallèlement, d'entreprendre des campagnes et des programmes de prévention de façon, effectivement, à économiser à long terme, à éviter qu'on soit obligé de dépenser, comme c'est le cas actuellement, des sommes assez astronomiques au niveau de l'épuration.

C'est dans le cadre de cette politique de prévention qu'en décembre

1978 le gouvernement adoptait une loi, soit la loi 69, qui permet dorénavant deux choses: premièrement d'exiger, pour les projets d'envergure tels que les autoroutes, les gazoducs, les usines, les barrages, une évaluation des impacts <sup>de ces grands projets sur</sup> l'environnement; deuxièmement, c'est que la population, avant que ces décisions<sup>ne</sup> soient prises au niveau gouvernemental, soit consultée sur l'ensemble de ces grands projets qui, effectivement, risquent de perturber l'environnement mais qui risquent aussi de changer le mode de vie des gens.

Pour accomplir cette tâche de consultation, la loi 69 a prévu la création du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, lequel bureau est un organisme ayant les pouvoirs d'une commission d'enquête, à toutes fins pratiques, et se rapporte au ministre de l'Environnement. Très rapidement, le Bureau d'audiences publiques est composé de cinq commissaires, dont un président et un vice-président. M. Yergeau, à ma gauche, qui m'accompagne, est le vice-président et moi-même, j'en suis le président.

Je profite de l'occasion pour vous présenter M. Gérald Tremblay, qui agit comme secrétaire, à ma gauche, et Madame Marie Lambert qui agit en tant que responsable des relations publiques.

Le bureau a donc pour fonction de tenir des enquêtes, des consultations publiques, à la demande du ministre de l'Environnement et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse. Il faut préciser que le bureau n'est pas là, d'une part, pour faire la promotion des grands projets ou des projets et n'est pas là, d'autre part, pour s'opposer automatiquement à tous les grands projets; il est plutôt là pour permettre aux gens d'être informés, d'une part, et leur permettre de donner leur opinion, laquelle

opinion sera rapportée au ministre de l'Environnement avant que celui-ci ne prenne une décision avec ses collègues du Conseil des ministres.

C'est donc dans le cadre de ce mandat que nous sommes ici ce soir. En effet, la compagnie Trans-Canada Pipelines a fait parvenir une demande d'autorisation au ministre de l'Environnement, le 26 juin dernier, concernant un projet d'usine de liquéfaction et regazéification à Lauzon ainsi qu'une usine de gazéification à Pointe-Noire et Sept-Iles, ces deux usines étant accompagnées de terminaux méthaniers.

Le rapport d'impact réalisé par la compagnie Trans-Canada Pipelines et accompagnant la demande d'autorisation a été mis à la disposition du public pendant une semaine à Sept-Iles. Ce soir, effectivement, nous avons demandé à la compagnie Trans-Canada Pipelines de venir vous expliquer plus en détail ce projet d'usine de gaz naturel liquéfié.

La deuxième partie de la soirée sera consacrée à une période de questions que vous pouvez poser à la compagnie initiatrice du projet ou aux fonctionnaires de deux directions générales, c'est-à-dire deux directions, qui en ont fait l'analyse au niveau gouvernemental. A cet effet, nous avons invité les Services de protection de l'environnement et la Direction générale de l'énergie du ministère de l'Energie et des Ressources.

J'aimerais ici vous mentionner la chose suivante: d'une part, que ces organismes gouvernementaux ne sont pas ici pour vous rapporter la décision finale concernant l'analyse qu'ils ont faite parce que, effectivement, s'ils vous apportaient une décision finale par rapport à leur ministère, cela ne donnerait absolument rien de venir vous consulter. Ils sont tous deux ici pour vous informer, d'une part, de la méthode qu'ils ont prise pour évaluer

ces projets, c'est-à-dire les critères d'évaluation et en connaître effectivement vos réactions.

Enfin, pour ceux qui le désirent, comme nous l'avons déjà mentionné dans des communiqués de presse, vous pouvez, ce soir, apporter aussi vos réactions, vos avis, vos commentaires, que ce soit d'une façon écrite, soit sous forme de mémoire, ou verbalement. Tout est enregistré ce soir et, dans le rapport qui sera déposé auprès du ministre tout sera écrit, redactylographié si vous voulez.

Après la rencontre de ce soir, M. Yergeau et moi-même préparerons donc un rapport pour le ministre de l'Environnement afin qu'il soit informé de vos avis avant que soit évidemment prise une décision finale au Conseil des ministres.

La soirée se déroulera donc de la façon suivante, vous avez eu une feuille, je pense, qui était disponible pour tous; il ne faut pas trop regarder les heures, ce sont des heures approximatives: On aura donc, en tout premier lieu la compagnie Trans-Canada Pipelines qui exposera son projet. C'est M. Jean-Guy Fredette qui est conseiller spécial pour le projet gaz-atlantique qui présentera une allocution. Par la suite, on aura un représentant de la Direction générale de l'énergie du gouvernement du Québec, soit M. Maurice Truchon; ensuite, ce sera M. Jean-Pierre Gauthier des Services de protection de l'environnement. Puis, on fera une pause. Suite à cette pause, on passera aux questions et commentaires que vous pouvez avoir sur ce projet.

Sans plus tarder, je vais demander immédiatement - parce que la soirée risque quand même d'être assez chargée - à M. Fredette de présenter le

projet de Trans-Canada Pipelines.

J.G. FREDETTE: Merci, M. Lamontagne. Je vais essayer de faire le plus rapidement possible pour, autant que possible, laisser le plus de questions, le plus de temps pour la période de questions. D'abord, ce que je veux faire, c'est une description sommaire du projet et des démarches pour le mettre dans son contexte général d'expansion, du programme d'expansion de réseau de gaz de Trans-Canada et pour expliquer la démarche qu'on a suivie et qui a amené, finalement, à proposer une facilité ici à Sept-Iles, qui est le terminal de réception du gaz naturel liquéfié.

Avant de commencer cela, je pense qu'il est important aussi de faire quelques commentaires aussi sur l'entreprise elle-même. Qu'est-ce que c'est Trans-Canada Pipelines? Trans-Canada Pipelines, c'est une entreprise nationale canadienne de service public qui transporte le gaz de la frontière de l'Alberta, actuellement, jusqu'à la ville de Montréal. C'est une entreprise, comme j'ai dit, de service public qui, en plus d'être soumise à toutes les lois auxquelles sont soumises les entreprises en général, est également soumise à une loi spéciale particulière qui est la Loi de l'Office national de l'énergie. Par conséquent, c'est une entreprise réglementée. Trans-Canada ne peut pas ajouter rien à ses actifs, c'est-à-dire ne faire aucun investissement, sans avoir une autorisation spécifique de l'Office national de l'énergie, à l'effet que cette addition à ses actifs est dans l'intérêt public. Ce n'est pas une entreprise comme les autres, au fond, qui peuvent s'implanter beaucoup plus facilement un peu partout; c'est une entreprise qui est totalement réglementée.

Donc, actuellement, Trans-Canada a, devant l'Office national de l'énergie, une requête qui demande l'autorisation de construire de Montréal, c'est-

l'autorisation d'entreprendre,  
à-dire de mettre en place les moyens qu'il faut pour transporter, pour mettre le gaz à la disposition du reste du Québec et des Maritimes selon des modalités différentes.

Pour le Québec, on va se limiter à la partie du Québec du projet, une extension de canalisation principale de Montréal jusqu'à Québec qu'on retrouve de part et d'autre du Saint-Laurent, sur la rive nord jusqu'à Trois-Rivières, traversant à Bécancour, et finalement jusqu'à Lévis-Lauzon, avec une extension vers le Lac-Saint-Jean et la desserte des Cantons de l'Est par des latérales dans cette région, le but principal étant de mettre à la disposition du plus grand nombre de personnes au Québec, possible, le gaz naturel.

Finalement, il y a une particularité au projet de Trans-Canada, c'est une usine de liquéfaction dans la région de Lauzon, dans la région de Québec, avec ce qui est proposé actuellement à Lauzon, et un système de transport, un bateau, un méthanier qui transportera des quantités de gaz jusqu'à Sept-Iles.

Qu'est-ce que ce système de gaz naturel liquéfié? Qu'est-ce que c'est exactement? C'est d'abord une usine à Lauzon qui a pour but de liquéfier le gaz naturel de façon à pouvoir l'emmagasiner pour servir trois objectifs: le premier objectif qui est indiqué là, c'est l'écrétage des pointes, c'est-à-dire satisfaire, avoir des réserves de gaz pour satisfaire la demande dans la région de Québec les journées où la demande est supérieure à ce qui est fourni normalement par le transporteur. Le deuxième objectif de l'usine et la réserve de gaz qui est là, c'est la sécurité d'approvisionnement, c'est-à-dire s'il y a un bris entre Montréal et Québec, à ce moment-là il y

a des quantités suffisantes de gaz pour desservir entre le bris et Québec cette région pour six jours, jusqu'à temps qu'on répare. Le troisième objectif, c'est le transport du gaz naturel vers Sept-Iles.

Avant d'aller plus loin là-dedans aussi, je vais essayer de dire quelques mots sur le gaz naturel, peut-être que cela peut aussi informer les gens. Le gaz naturel est du méthane, c'est un gaz inodore, non toxique et non polluant. Le gaz naturel liquéfié, lui, est le résultat d'un processus de liquéfaction qui s'obtient en réduisant la température du gaz à moins 260 degrés Fahrenheit, ce qui a pour résultat de réduire le volume de gaz 600 fois. On voit tout de suite l'avantage au point de vue stockage. Si on avait à stocker les mêmes quantités en gaz, on aurait des réservoirs 600 fois plus gros. C'est un avantage certain au point de vue stockage et également au point de vue transport.

Etant donné qu'au bout du réseau, c'est-à-dire dans la région de Québec, il fallait une réserve de gaz, une des façons d'obtenir cette réserve de gaz était de liquéfier. On a cru opportun d'ajouter l'élément desserte de Sept-Iles. Cela amène du gaz à Sept-Iles, ce qui est une chose souhaitable. On amène du gaz à Sept-Iles plus rapidement qu'on aurait pu le faire par pipeline, parce que par pipeline de Québec jusqu'à Sept-Iles sur la Côte-Nord, actuellement, les coûts de transport seraient supérieurs à ce que cela pourrait être par méthanier. Cela donne l'occasion de desservir Sept-Iles.

Cela fait autre chose aussi: La technologie du gaz naturel est une technologie qui est mature actuellement, c'est une technologie qui est utilisée de plus en plus dans le monde à mesure que les prix du pétrole augmentent,

que les prix de l'énergie en général augmentent et que la disponibilité du pétrole devient de plus en plus rare. Il y a plus de gaz naturel généralement que de pétrole et le fait qu'on puisse le réduire comme cela et le transporter relativement facilement est utilisé de plus en plus.

Donc, nous croyons qu'en plus de desservir Sept-Iles, ce qui est très important de commencer à faire cela tout de suite, nous croyons que les avantages économiques et technologiques de développer un système complet au Québec, à une petite échelle, c'est-à-dire la production du gaz naturel liquéfié, le transport maritime, la réception et l'approvisionnement de façon continue d'un marché, nous croyons que c'est un apport considérable à ce moment-ci pour le Québec. Parce qu'il est probable que les réserves de gaz qu'on retrouve de façon considérable dans les îles de l'Arctique, c'est-à-dire les îles qui sont dans la partie est de l'Arctique canadien, il est probable que ce gaz sera transporté des îles de l'Arctique vers les marchés par ce mode plutôt que par pipeline ou gazoduc.

Il y a actuellement deux grands projets qui existent, qui sont proposés pour transporter le gaz des îles de l'Arctique. Avant de vous montrer cette diapositive, j'en ai d'autres qui vont vous illustrer un peu ce que c'est qu'une usine de liquéfaction et quelques terminaux de réception de gaz naturel liquéfié qui utilisent des gros bateaux cependant et aussi le genre de transporteur méthanier qui sera utilisé spécifiquement dans ce cas-ci.

C'est une usine de liquéfaction; en fait, ici, tout ce qu'on voit, c'est deux réservoirs et un camion citerne qui transporte du gaz naturel liquéfié de Montréal à Trois-Rivières de façon régulière. La même usine

de Gaz Métro, alors c'est l'unité de liquéfaction en haut mais deux réservoirs ici alors que dans le cas qui nous concerne pour l'usine de liquéfaction qui sera située dans la région de Québec, il n'y a qu'un réservoir, et ici aussi, à Sept-Iles, il n'y a qu'un réservoir. Ici, voilà un réservoir qui est à Plymouth en Angleterre; c'est un réservoir de gaz propane d'un autre type avec une digue de retenue autour. Tout à l'heure, quand on va parler de sécurité, on va parler des digues de retenue et de l'aspect sécuritaire de ces réservoirs. Ici, il y a une digue de retenue qui peut accepter plus que la totalité du réservoir afin, s'il y avait un bris, d'éviter les accidents. Ici, c'est le terminal de réception, qui est un gros terminal, par ailleurs, qu'on appelle un "base load receiving terminal"; c'est un terminal de réception et d'approvisionnement continu, de Boston Gas à Boston. Il y a un méthanier qui est en bas, qui est venu, celui-là, je pense, de l'Algérie, et qui alimente ces deux réservoirs qui eux, par ailleurs, alimentent le réseau de Boston. C'est le même terminal, excepté que c'est une photo de l'autre côté qui montre une marina en bas. Normalement, le bateau arrive de l'autre côté et qui montre l'implication ou l'intégration de ce terminal dans un milieu urbain, tout près d'un milieu urbain. Ici, c'est le transporteur Massachusetts qui a été acquis par Trans-Canada Pipelines pour faire le transport entre la région de Québec et Sept-Iles. C'est ce transporteur qui transporterait le gaz naturel liquéfié. On le trouve ici - parce que c'est un type, ce n'est pas un transporteur motorisé, il doit être mu par un remorqueur. Trans-Canada regarde aussi la possibilité de faire construire des transporteurs motorisés qui seraient du type du Arthur-Simard qui se promène sur le Saint-Laurent, avec coque renforcée, etc.

Cela décrit, en gros, le type d'installations et le mode de transport. Ce dont je vous parlais tout à l'heure, pour revenir au projet de l'Arctique, ici c'est une maquette de ce que serait le projet dans l'Arctique et ce que cela implique surtout comme développement industriel et de la façon que ces facilités seraient construites. Ce qui est proposé pour l'Arctique, ce sont des usines de liquéfaction et des facilités de stockage construites dans le sud sur des barges, c'est-à-dire construites dans les chantiers maritimes, sur des barges, et qui seraient touées vers l'Arctique et installées et protégées comme cela. Ce sont des projets de l'ordre de \$1 milliard, entre \$1 milliard et \$2 milliards; je n'oserais pas me prononcer sur le coût final qui sera autour de cela.

L'impact économique de la mise en place de ces systèmes de liquéfaction et de transport est appelé à être considérable. Or, la mise en place d'un plus petit système, c'est-à-dire l'usine de liquéfaction à Montréal, le transport sur le fleuve et la réception à Sept-Iles, nous permet de développer et d'opérer, d'obtenir l'expérience d'opération de ce genre de système à une échelle réduite et de développer aussi toutes les mesures de contrôle de transport maritime de ce genre de matériau sur le Saint-Laurent.

Il y a des avantages considérables à intégrer, à ce moment-ci, dans le projet de Trans-Canada Pipelines, c'est-à-dire le projet d'expansion de gazoduc, un tel système.

Maintenant, quelles sont à peu près les installations de Sept-Iles? Le transporteur qui vient de Lauzon s'amène à Sept-Iles et fait environ une trentaine de voyages par année; il transporte en moyenne pour l'alimentation dix millions de pieds cubes par jour. La capacité de stockage à Sept-Iles

serait de 150 000 barils. Un système de regazéification est prévu et un gazoduc qui achemine le gaz de façon continue aux clients.

Le coût de l'investissement dans la région de Sept-Iles, actuellement, est considéré comme étant dans l'ordre de \$20 millions pour ce terminal de réception.

Maintenant, le choix du site. Pourquoi Sept-Iles et pourquoi Pointe-Noire? Vous avez sans doute pris connaissance des documents. En tout cas, ceux qui ont pris connaissance des documents ont vu qu'il était proposé d'installer ce terminal de réception à Pointe-Noire. L'exercice que nous avons fait pour prendre une décision sur Pointe-Noire n'est pas un exercice très très complexe ou très sophistiqué. Les circonstances nous ont dicté une approche mais des plus pratiques. Au fond, il s'agissait de regarder quels étaient les marchés sur la Côte-Nord. Alors, il y a Port-Cartier et Sept-Iles; on a voulu aller au plus facile et aussi au plus gros marché. Dans la région de Port-Cartier, il n'y a que deux facilités portuaires qui ne peuvent pas être adaptées pour recevoir du gaz naturel liquéfié qui, lui, doit avoir ses facilités portuaires uniques. Tout le long de la côte entre les deux, il n'y a pas beaucoup beaucoup d'endroits qui sont suffisamment protégés pour, à un coût raisonnable, installer un terminal de réception.

Il restait la baie de Sept-Iles. A Sept-Iles même, l'espace pour construire des facilités portuaires, à la ville de Sept-Iles, au port de Sept-Iles, est assez limité et aussi la proximité de ces facilités et la proximité de la ville aux installations portuaires nous a incités à regarder un peu plus loin.

Il y avait aussi, évidemment, l'île Grand-Basque qui a été une

possibilité mais le fait que c'est isolé, les difficultés de construction d'un gazoduc sous-marin, les coûts de construire une jetée pour assurer l'équipement, la disponibilité de l'équipement pour combattre les incendies le cas échéant, tout cela et aussi les questions d'environnement nous ont incités à laisser de côté ce site.

Il restait Pointe-Noire qui semblait l'endroit le plus logique, qui est déjà propriété des Ports nationaux, voué au développement industriel, et qui semble être l'endroit où se ferait le développement le plus logique du port de Sept-Iles. C'est un endroit dont les caractéristiques environnementales ne nous ont pas apparus comme pouvant empêcher un tel projet. Alors, c'est là qu'on propose les facilités.

Je voudrais parler maintenant de la sécurité de ce genre d'installations. Evidemment, c'est l'élément du projet, la sécurité, qui attire l'attention du public ou les oppositions du public. Nous avons prévu cela un peu, on s'attendait à cela bien évidemment parce que tous les projets de gaz naturel liquéfié qui sont proposés où que ce soit attirent l'opposition des gens.

Dans le cas qui nous concerne, l'ampleur de l'opposition ne devrait pas être la même parce qu'il s'agit d'un système beaucoup plus petit et d'installations beaucoup plus petites que ce qu'on retrouve, par exemple, dans l'implantation des grands systèmes, des grandes installations aux Etats-Unis en particulier, ou en Europe.

Comme je l'ai déjà dit, le gaz naturel liquéfié est une technologie qui est très bien à point, qui est très bien développée. Pour assurer la sécurité, il s'agit de concevoir les installations correctement. Etant

donné qu'il s'agit d'un matériau qui implique une très forte concentration d'énergie, les codes et les normes nous incitent quand même à tenter d'optimiser, beaucoup plus que d'autres facilités industrielles, la sécurité par des analyses de risques, lesquelles analyses de risques nous permettent de concevoir les dimensions sécuritaires du projet de façon précisément à limiter ces risques.

Alors, je vais parler des installations à terre et ensuite des installations de transport maritime. Quels sont les résultats, pour parler accident parce que c'est de cela qu'il s'agit, possibles d'un accident? En cas d'accident au réservoir, par exemple, il s'agit à ce moment-là d'une libération du liquide du réservoir qui, lui, descend dans une enceinte qui est construite autour qui est la digue de retenue et qui, exposé à l'air plus chaud, se vaporise. Deux choses peuvent se produire; il peut y avoir un incendie sur place et là, ça fait un gros feu, et la seule incidence pour la population c'est la radiation de la chaleur et, dans ce cas-ci comme dans le cas de Lauzon, les installations sont suffisamment loin de la population pour s'assurer que la chaleur, la flamme elle-même n'aura pas d'effet sur la population.

S'il n'y a pas de feu, bien, le gaz, c'est-à-dire le liquide se gazéifie, vient en vapeur et, à un certain rythme, forme un nuage qui, lui, théoriquement, selon les vents dominants, etc., peut voyager à une certaine distance. La distance que le nuage peut théoriquement voyager est fonction de la digue, c'est-à-dire de l'espace, de la dimension du liquide qui est finalement contenu dans la digue, qui est exposé à l'air et qui se vaporise. Il s'agit de concevoir les digues, les installations de façon à ce que le

nuage ne dépasse jamais les limites de la propriété. Il y a des cas où ça peut dépasser les limites de la propriété mais, à ce moment-là, on assume que les risques sont acceptables.

Il s'agit, au fond, de conception. Qu'est-ce qu'on fait, qu'est-ce qu'on a fait dans ce cas-ci? Dans ce cas-ci, on a simulé deux situations. D'abord, ce qu'on appelle un épanchement d'étude; on simule le bris d'une conduite principale qui permet au liquide de s'étendre et d'aller dans la digue pendant une période de temps, volume de liquide pendant un certain temps. Dans la simulation qu'on a faite pour ce qu'on appelle l'épanchement d'étude, la distance théorique qui serait parcourue par la vapeur, par le gaz, est d'environ 316 mètres. Dans le cas qui nous concerne, à l'intérieur de la zone inhabitée.

Un autre cas a été simulé. Là, c'est la défaillance totale du réservoir. Dans l'époque moderne du gaz naturel liquéfié, il n'y a jamais eu de défaillance de réservoir. Il y a eu une défaillance en 1947 alors que la technologie était à ses débuts et que la métallurgie n'avait pas prévu les effets du froid sur le métal. Dans ce cas, il n'y avait aucune digue de rétention autour. Alors, le gaz s'est étendu, a pris feu et il y a eu une catastrophe. Mais il n'y a personne, même dans ce cas-là, qui a subi des blessures en-deça d'un rayon d'environ 1000 pieds des installations. C'est au début de la technologie, il n'y avait absolument rien de ce qu'on connaît, de ce qu'on retrouve maintenant dans la conception de ces installations.

Dans le cas improbable d'une défaillance du réservoir, encore une fois le liquide, tout le contenu du réservoir s'en irait dans la digue,

il y a évaporation et le méthane à l'état gazeux n'irait pas plus loin que 893 mètres, ce qui est encore à l'intérieur de la zone de protection. Avec le concept de digue proposé et la disponibilité du terrain qui pourrait être mis à la disposition du projet à Pointe-Noire, c'est-à-dire une superficie d'environ 300 acres, ce nuage théorique n'atteindrait aucune population.

Maintenant, je dois dire quelques mots sur les aspects sécuritaires du bateau lui-même. Pendant le transport maritime, évidemment le bateau part de Lauzon, passe, suit tout le long du fleuve, suivrait à ce moment-là un trajet très précis contrôlé par la garde côtière, probablement dans le cadre de normes spéciales ou particulières qui seraient développées pour ce genre de cargo, qui assureraient une distance constante entre le transporteur et le reste de la navigation maritime.

Ce qu'on a fait dans ce cas, on a simulé un accident. S'il arrive un accident, qu'est-ce que ça fait? Il est probable qu'une collision, si elle se produisait, malgré que cela aussi c'est assez improbable parce que, dans le Saint-Laurent, les bateaux rarement se recoupent à angle droit; ça pourrait être une collision avec un faible angle de pénétration. Il s'agit d'un bateau qui a une coque double, qui même dans le cas d'une collision il est improbable que le bateau accosteur pourrait pénétrer jusque dans un réservoir. Si cela se produisait cependant, dans le cas d'une collision, il est à peu près certain que le résultat serait un incendie. Tout se passerait sur place; évidemment, ce n'est pas tellement glorieux pour les opérateurs du bateau mais, comme beaucoup d'autres systèmes de transport, soit des transporteurs de pétrole, des pétroliers, ou des transporteurs de toutes sortes d'autres produits chimiques, c'est un des risques que ces

gens prennent.

L'autre situation d'accident, c'est un échouement. Dans le cas où le bateau se retrouve sur les battures ou sur la grève, on a simulé la possibilité qu'il perde un réservoir. Un réservoir, c'est 1250 mètres cubes. Que ce réservoir quelconque aille dans l'eau, se retrouve à la surface et, finalement, à la chaleur, se gazéfie encore une fois. La simulation qu'on a faite, on l'a faite à un endroit seulement, simulation de possibilité ou de probabilité d'accident. On l'a faite à un endroit où la densité de population est la plus grande, c'est-à-dire dans la région de Québec. On ne l'a pas faite à Sept-Iles parce qu'on assume que les risques seraient moins grands. Il serait possible de la faire aussi en utilisant les vents spécifiques à Sept-Iles, en utilisant les données de circulation maritime, la densité de trafic, tout cela, pour arriver à certaines probabilités.

On l'a fait à Lauzon, à l'endroit qui s'appelle La Martinière, juste au bout de l'île d'Orléans. Le nuage de vapeur, encore une fois, théorique, atteint, selon les simulations et selon les modèles mathématiques, atteindrait 4,3 kilomètres. Dans le cas de Sept-Iles, il est probable, si on faisait la simulation aussi, que la distance parcourue par le nuage de vapeur serait moindre.

Encore une fois, dans le cas de La Martinière, on a aussi conclu avec l'étude de probabilité que la probabilité qu'une personne subisse des blessures, à La Martinière, compte tenu de la population qu'il y aura dans cette zone, dans la zone du 4 kilomètres, était de 1 sur 5 millions. Il est peut-être intéressant de comparer les probabilités de blessures qui découlent de

statistiques canadiennes. Les véhicules motorisés, on a une chance sur 4000, au Canada, d'avoir des blessures graves dans un véhicule motorisé. Des chutes à tous les jours, soit sur le trottoir ou chez soi, on a une chance sur 10 000 de faire une chute où on va se blesser gravement, ici, selon les statistiques canadiennes, 1 sur 10 000. Incendies, blessés dans n'importe quel incendie, c'est 1 sur 25 000. Je ne les lirai pas toutes mais ça ressemble à cela. Un peu plus loin, les électrocutions, une sur 160 000. Dans le cas qui nous concerne, compte tenu, encore une fois, de l'expérience de navigation sur le fleuve, c'est-à-dire des accidents et tout ça qu'on a connus ces dernières années, et des conditions atmosphériques, il est prévu que le risque ne serait pas plus grand que de l'ordre de un sur cinq millions.

En conclusion, nous croyons et non seulement nous croyons mais nous sommes convaincus qu'en concevant et en proposant ce système de gaz naturel liquéfié, dans le cadre du programme d'expansion, que nous apportons au Québec et aux régions où ce système fonctionnera, un avantage économique certain. Nous sommes convaincus que ceci est dans l'intérêt public. Évidemment, ce sera aux organismes gouvernementaux, puisqu'il s'agit d'une entreprise réglementée, c'est-à-dire l'Office national de l'énergie, et aussi du Service de protection de l'environnement et des agences gouvernementales du gouvernement du Québec, à décider si, en dernière analyse, ce système proposé de gaz naturel liquéfié répond au respect de la sécurité de la population et de l'environnement.

Donc, Trans-Canada est disposée, non seulement disposée mais désire mettre en place ce système, est prête à le faire. Comme je disais, c'est

un système qui a un apport technologique et économique considérable et l'ampleur des risques associés au projet, parce qu'il y a toujours certains risques dans n'importe quelle installation industrielle, sont extrêmement faibles comparés à d'autres risques assumés dans la vie courante. Je vous remercie.

PRÉSIDENT: Merci, M. Fredette. Si nous suivons l'ordre de la soirée, nous allons demander maintenant à la Direction générale de l'énergie... Un instant, s'il vous plaît! On m'avertit qu'il va falloir quelques minutes pour changer la bobine; alors, on va s'arrêter là pour deux ou trois minutes.

Nous nous excusons de ce délai. M. Maurice Truchon, de la Direction générale de l'énergie, du ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. TRUCHON: Merci, M. le Président. Avant de commencer, je pense qu'il serait intéressant que je vous présente mes collègues; ce sont des gens qui ont eu l'occasion de travailler sur les documents de Trans-Canada Pipelines. A ma gauche, Marc Lavallée et à ma gauche plus extrême, M. Guy Laplante.

Je voudrais aussi, avant de commencer, vous présenter les excuses de M. Michel Thivierge qui n'a pu se rendre ici ce soir. M. Thivierge ayant dû rencontrer des engagements pris antérieurement.

J'ai ici avec moi un document qui fait état de la position de la Direction générale de l'énergie. Je pense que le plus simple serait simplement de faire la lecture de ce document. Egalement, j'aurais une observation à faire avant de procéder à la lecture du document comme tel. Je vais simplement souligner que la prise de position qui est reflétée dans ce document par la Direction générale de l'énergie touche l'ensemble du document de Trans-Canada Pipelines, c'est-à-dire l'ensemble du document 4D; bien

que nous soyons installés à Sept-Iles ce soir, le point de vue qui est apporté par la Direction générale de l'énergie porte autant sur les installations de La Martinière que sur les installations de Sept-Iles.

Dans le cadre de notre participation à cette audience organisée par le Bureau des audiences publiques sur les installations de Trans-Canada à la Pointe-de-la-Martinière et à Pointe-Noire, la Direction générale de l'énergie estime qu'il est essentiel de rappeler, en premier lieu, les principaux objectifs de sa politique gazière, de montrer comment le projet de Trans-Canada Pipelines s'inscrit dans le cadre de cette politique ainsi que faire connaître, dans un deuxième temps, la démarche qu'elle a effectuée au sujet de la sécurité des installations de gaz naturel liquéfié.

En juin 1978, le Québec énonçait les principaux éléments de sa politique énergétique. Le gouvernement soulignait à cette occasion qu'il portait un intérêt certain à la ressource que représente le gaz naturel et qu'il entendait favoriser une substitution du gaz naturel au pétrole.

L'intérêt que le Québec porte au gaz naturel est dû aux caractéristiques particulières de cette forme d'énergie. Ces caractéristiques ont trait à sa plus grande sécurité d'approvisionnement, aux avantages de son utilisation au niveau de l'environnement et à son impact sur le développement économique régional.

En portant un tel intérêt au gaz naturel, le Québec souhaitait la mise en place des infrastructures nécessaires. Comme on le sait, le gaz naturel peut être transporté sous la forme gazeuse par gazoduc ou sous la forme liquide, sous forme de gaz naturel liquéfié, par voie maritime essentiellement.

L'industrie du gaz naturel liquéfié est récente. En effet, la première chaîne de transport intercontinental a commencé à fonctionner en 1964. Par la suite, cette industrie s'est développée lentement de sorte que son influence sur les bilans énergétiques mondiaux est demeurée assez faible. Ces dernières années, les pays industrialisés ont pris conscience de l'importance croissante du gaz naturel liquéfié dans le contexte général de l'énergie.

Le Québec a tout intérêt lui aussi à s'intéresser à cette forme relativement nouvelle d'énergie. En plus des raisons de politique strictement énergétique, la mise en place des infrastructures permet d'assurer des retombées économiques, l'acquisition de la technologie liée au GNL et d'améliorer la situation industrielle vis-à-vis d'autres projets à venir.

Pour le Québec, et comme cela a déjà été souligné à maintes reprises, la localisation d'un terminal méthanier sur le territoire québécois revêt la plus grande importance. Une telle installation améliorerait la situation énergétique du Québec, grâce à la diversification des sources d'approvisionnement qu'elle pourrait permettre.

Le gaz naturel en provenance de l'Alberta, qui sera disponible jusque dans les années quatre-vingt-dix, pourrait par la suite être remplacé graduellement par du gaz naturel liquéfié en provenance des îles Arctiques, du plateau continental du Labrador et éventuellement du marché international. L'établissement de terminaux méthaniers au Québec le placerait en rapport direct avec les ressources frontalières.

Le projet d'ensemble de Trans-Canada Pipelines comportant à la fois la mise en place d'un gazoduc et d'installations de liquéfaction, de

stockage et de regazéification du gaz naturel, rencontre bien et d'une façon concrète, les orientations de la politique québécoise gazière.

Il ne fait aucun doute qu'un projet comme celui de Trans-Canada Pipelines est bien accepté par la Direction générale de l'énergie. Cependant, le gouvernement ne peut pas perdre de vue qu'un projet de ce genre doit se réaliser de la façon la plus sécuritaire possible.

C'est pour cette raison qu'un groupe de travail composé de fonctionnaires travaillant au sein de la Direction générale de l'énergie était constitué afin d'étudier le phénomène du gaz naturel liquéfié et le problème de la sécurité entourant la localisation des installations servant à la manutention, au stockage et à la fabrication du GNL.

Les travaux en question avaient principalement pour objectifs: 1. de fournir le plus d'informations possibles sur le GNL tant au niveau de ses caractéristiques physiques que des contraintes de sécurité rendues nécessaires par sa manipulation, son stockage et sa fabrication; 2. de permettre l'émergence d'un certain savoir-faire en vue de conseiller plus judicieusement le gouvernement sur les décisions qu'il devra prendre bientôt concernant les projets d'implantations d'installations de GNL; 3. d'assurer des discussions plus élargies et approfondies avec les promoteurs afin d'atteindre une conception du projet qui réponde le mieux aux besoins de sécurité des personnes et des biens et, finalement, 4. de servir de base à une éventuelle étude de sélection des sites les plus sécuritaires sur les rives du Saint-Laurent pour l'implantation d'installations de GNL.

Ces travaux ont permis de dégager un ensemble de renseignements qui décrit le gaz naturel liquéfié comme tel ainsi que les principaux aspects

de son exploitation. Le résultat de ces travaux est, pour l'essentiel, résumé dans la présente déclaration.

Ces renseignements se veulent aussi objectifs que possible afin de permettre une bonne connaissance du phénomène et, par conséquent, ne visent pas un projet en particulier.

Après avoir considéré les caractéristiques physiques et chimiques du GNL, ces travaux ont permis d'obtenir une bonne description des diverses composantes des installations.

Se situant dans le contexte général d'une étude portant sur la sécurité, il allait de soi que les éléments de risque découlant des phénomènes naturels et, par conséquent, de leurs impacts sur les installations, devaient être étudiés.

Considérant l'importance des problèmes liés aux comportements d'un écoulement de GNL en mer et sur terre, il était opportun d'en faire un point d'étude particulier.

L'ensemble des données recueillies jusqu'alors a permis de dégager les mesures de sécurité requises pour assurer le bon fonctionnement des équipements et une exploitation sécuritaire d'une usine.

Afin de permettre un comportement harmonieux de tous les aspects de ce type de projet et de faire en sorte que les droits de chacun soient respectés, une analyse de la législation existante s'imposait.

Pour terminer, le groupe de travail a analysé le comportement des divers sites envisagés au Québec en fonction des principaux critères de sélection.

Certains critères tels que les inondations, les orages électriques,

le sabotage, l'erreur humaine et bien d'autres éléments relatifs à la sécurité, n'interviennent pas dans le processus de sélection car ils représentent des risques équivalents pour tous les sites.

Deux niveaux d'intervention sont retenus où l'aspect sécurité est considéré; il s'agit d'interventions au niveau des installations terrestres et d'interventions au niveau du transport maritime.

Le premier critère considéré est celui relié à la sismologie ou les tremblements de terre. Bien que les deux rives du fleuve Saint-Laurent, de Québec à Sept-Îles sur la rive nord, et de Lévis à Rimouski sur la rive sud, soient contenues dans une même zone d'intensité sismique maximum pour le Québec, il est admis que la région comprise entre l'Île-aux-Coudres et le Saguenay est identifiée comme étant la région de concentration des épicentres de séismes ou de tremblements de terre.

A cet égard, au même titre qu'envers d'autres ouvrages de génie civil, il existe des exigences de construction, comme par exemple le Code national du bâtiment du Canada, permettant aux diverses installations de GNL de supporter ces phénomènes.

Un deuxième critère considéré a trait aux vents dominants. Advenant l'éventualité d'un accident majeur sur le site d'installations terrestres, ou au moment du transport par méthanier, la direction et l'intensité des vents dominants auraient pour effet d'intensifier les radiations thermiques ou le déplacement du nuage de vapeur dans leur direction.

Un troisième critère important a trait à la superficie de terrain. Les installations terrestres de GNL requièrent une superficie de terrain suffisante pour loger les unités, mais aussi pour offrir une zone tampon

sécuritaire entre les installations et le voisinage. Selon l'importance de la capacité des réservoirs de stockage et la surface de la digue qui les entoure, cette zone tampon devra être plus ou moins grande.

Quatrième critère a trait celui-là au développement urbain. Compte tenu des risques identifiés pour le public, il va de soi que tout développement urbain de même que toutes zones habitées devraient idéalement se situer hors de la portée du nuage de vapeur combustible. Toutefois, un certain développement peut être acceptable dans la zone tampon pourvu que les habitations soient hors de portée des radiations thermiques dommageables et de l'étendue probable d'un nuage de vapeur inflammable à vau-vent.

Au même titre que dans le cas d'installations terrestres de GNL, aucun développement urbain ne devrait se trouver à la portée des effets d'un épanchement de GNL sur l'eau. Par conséquent, l'accès au site des installations de liquéfaction ou de regazéification devrait se faire par une voie maritime suffisamment éloignée des régions côtières urbanisées.

Cinquième critère a trait à la navigation. Les critères relatifs à la navigation tels que la densité de la circulation maritime, les marées, la visibilité, les glaces, le nombre d'intersections maritimes sur le parcours, la largeur du chenal principal et la complexité du chenal d'approche sont autant de considérations qui pourront avantager ou désavantager un site par rapport à un autre, du point de vue sécurité. Le site de réception de GNL devra donc permettre un parcours de difficulté minimum pour les méthaniers.

Un sixième critère que nous avons considéré est celui de la direction et de la vitesse du courant. Les courants, particulièrement dans les

aires de manoeuvre, devraient de préférence s'écouler toujours dans le même sens malgré le jeu des marées. Cette direction du courant peut avoir une influence décisive sur les efforts que les glaces exercent sur un navire amarré.

De plus, le courant devrait être aussi parallèle au quai que possible afin de réduire la distance d'arrêt du méthanier et lui permettre de demeurer manoeuvrable plus longtemps.

Enfin, le septième critère est celui qui a trait entre la distance entre les rives et la course maritime. Sur l'eau, la distance à laquelle se fera sentir les radiations thermiques et le déplacement d'un nuage de vapeur inflammable, est surtout fonction du volume de l'épanchement de GNL provoqué lors d'un accident.

Par conséquent, à mesure que les rives du Saint-Laurent se rapprochent, les risques représentés par un épanchement sur l'eau augmentent, et la capacité du méthanier devient un critère de sécurité important pour le choix d'un site d'installations de GNL.

A la suite de la réalisation de cette étude, les fonctionnaires de la Direction générale de l'énergie ont analysé le volume 4D, partie 5, de Trans-Canada Pipelines faisant état du projet de l'implantation des installations de GNL à La Martinière et à Pointe-Noire. Le volume 4D, partie 5, s'inscrit lui-même dans l'ensemble du dossier préparé par TCPL à l'appui de sa requête déposée en avril 1979 auprès de l'Office national de l'énergie pour l'obtention d'un certificat l'autorisant à prolonger son gazoduc dans l'Est du Canada.

Après avoir étudié le document 4D de TCPL, la Direction générale de

l'énergie a jugé nécessaire de rencontrer les représentants de la compagnie afin d'en connaître davantage sur cette partie du projet. Une réunion fut alors organisée pour le 28 septembre 1979 à Québec.

La réunion avait principalement pour but de discuter de la planification globale du projet et, plus spécifiquement, de sa partie maritime, d'obtenir des informations supplémentaires sur la méthodologie suivie par TCPL pour procéder au choix des sites de la Pointe-de-la-Martinière et de Pointe-Noire, de discuter de la pondération des critères de sélection ainsi que de l'évaluation de certains de ces critères.

En conclusion, la Direction générale de l'énergie estime que l'étude qui a conduit au choix des sites de La Martinière et de Pointe-Noire n'était pas véritablement une étude de sélection menée en vue d'identifier les meilleurs sites possibles. On ne retrouve pas, dans le document de TCPL, de pondération entre les critères de sélection retenus permettant ainsi de privilégier certains critères par rapport à d'autres en leur accordant plus d'importance dans une grille de sélection.

De même, l'évaluation des critères de sélection que l'on retrouve dans le volume 4D se rapporte uniquement aux installations terrestres et, par conséquent, l'impact de la partie maritime a été complètement laissé de côté à ce niveau. Bien que nous soyons, en général, d'accord avec les normes de sécurité retenues dans le volume 4D, la mise en relation de ces normes, avec les caractéristiques naturelles du site de La Martinière et de Pointe-Noire, laissent place à certaines interrogations.

En conséquence, la Direction générale de l'énergie estime que l'étude de TCPL n'est pas complète. Voilà, M. le Président, ce qui termine la position de la Direction générale de l'énergie.

PRÉSIDENT: Merci, M. Truchon. Maintenant, nous allons passer aux Services de la protection de l'environnement, M. Jean-Pierre Gauthier.

J.P. GAUTHIER: Merci, M. le Président, de me permettre au nom des Services de protection de l'environnement de venir faire état de la situation en ce qui regarde le rôle des services techniques qui ont participé à l'étude du projet de gaz naturel liquéfié de la compagnie Trans-Canada Pipelines.

Permettez-moi d'abord de vous présenter mon collègue, M. Michel Provencher, qui a participé à l'analyse de ce projet.

La Loi de la qualité de l'environnement spécifie que nul ne peut ériger une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque ou l'exercice d'une activité, s'il est susceptible d'en résulter une modification de l'environnement à moins d'obtenir du directeur des Services de protection de l'environnement un certificat d'autorisation.

Le directeur peut exiger du requérant tout renseignement, toute recherche ou toute étude supplémentaire dont il estime avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement et juger s'il est acceptable.

Le 27 mars dernier, la Société d'ingénierie Cartier Limitée informait les Services de protection de l'environnement de l'intention de la compagnie Trans-Canada Pipelines de réaliser un projet de gaz naturel liquéfié au Québec.

Le 18 avril, nous soumettions à la compagnie Trans-Canada Pipelines des indications pour fabriquer une étude d'impact relative à leur projet. Nous avons alors invité la compagnie à nous rencontrer après avoir examiné ces indications.

Cette rencontre a eu lieu le 18 mai suivant. La compagnie nous a alors fait part des principaux éléments de son étude d'impact.

Le 26 juin, la compagnie demande un certificat d'autorisation au directeur des Services de protection de l'environnement, conformément à l'article 22 de la Loi de la qualité de l'environnement.

Nous avons <sup>alors</sup> formé un comité de révision de l'étude d'impact qui a tenu sa première réunion le 6 août. Le rapport du comité a été préparé en septembre et soumis à la compagnie et au Bureau des audiences publiques sur l'environnement le 16 octobre dernier. Ceci était un bref aperçu du déroulement des faits depuis mars dernier. Maintenant, si vous me le permettez, M. le Président, j'aimerais expliquer comment s'effectue l'analyse d'une étude d'impact.

En tout premier lieu, nous fournissons un guide qu'on appelle "Directives" à celui qui veut réaliser un projet pour qu'il puisse fabriquer une étude d'impact.

Lorsque l'étude est terminée, elle nous est remise pour qu'on en fasse l'analyse. Cette analyse est faite par un comité de spécialistes en environnement provenant de différents ministères. Le comité fait rapport, par la suite, au directeur des Services de protection de l'environnement.

Les directives. Voici les points majeurs des directives qui ont été remises le 18 avril à la compagnie Trans-Canada Pipelines: Premièrement, l'étude d'impact doit être fabriquée de manière à fournir toute l'information nécessaire à la bonne compréhension du projet et de ses impacts sur l'environnement. Le document doit servir à informer la population et les autorités à qui <sup>i</sup>incombe de prendre des décisions.

Deuxièmement, le document doit délimiter l'aire d'étude, les sites possibles pour recevoir le projet, le choix des sites préférentiels et les mesures pour minimiser les impacts sur l'environnement.

Troisièmement, l'étude doit porter une attention particulière aux aspects reliés à la sécurité autant pour les sites <sup>d'implantation de l'usine que</sup> pour le transport maritime du gaz naturel liquéfié.

Suite à ces directives, la compagnie Trans-Canada Pipelines a réalisé l'étude d'impact qu'elle nous a transmise le 9 juillet dernier.

A la demande du directeur des Services de protection de l'environnement, nous avons formé un comité interministériel de spécialistes en environnement pour analyser l'étude d'impact. Ces spécialistes provenaient des ministères suivants: Affaires culturelles, Tourisme, Chasse et Pêche, Industrie et Commerce et Direction générale de l'énergie.

Il est important de mentionner ici que le rapport du comité n'engage pas les ministères participants. En effet, chacun des membres du comité a été invité à titre de spécialiste d'un domaine particulier et non en tant que représentant d'un ministère.

Pour accomplir son mandat, le comité s'est donné des critères environnementaux d'analyse. Par la suite, il a vérifié si l'étude était conforme aux directives émises <sup>précédemment,</sup> si la méthode de choix des sites était valable et, enfin, si les données utilisées étaient exactes.

Voici, par ordre d'importance, les quatre critères environnementaux sur lesquels s'est appuyée l'analyse de l'étude.

Premièrement, la sécurité: Ce critère est le plus important et se réfère aux pires cas d'accident tels que l'effondrement du réservoir de

stockage ou une fuite de gaz naturel liquéfié de longue durée. Il importe donc: d'éviter l'implantation d'usines et d'installations portuaires de gaz naturel liquéfié dans un territoire à fortes activités humaines telles les zones résidentielles, commerciales, récréatives ou autres; d'éviter les sites d'implantation offrant des conditions météorologiques et topographiques favorables au déplacement d'un nuage de gaz naturel vers les zones occupées; d'entourer les installations de gaz naturel liquéfié, usine et port, d'une zone tampon de forme et de dimensions sécuritaires.

Le deuxième critère concerne le milieu naturel. En second lieu, on doit porter une attention particulière: aux zones de nidification, d'élevage et de migration des populations d'oiseaux; aux zones de reproduction et d'alimentation des poissons mammifères; aux lieux de rassemblement des ongulés, particulièrement le chevreuil et l'orignal; aux ressources uniques ou menacées.

Le troisième critère concerne l'aspect socio-culturel. Ces préoccupations visent la conservation des sites et vestiges à valeur archéologique et historique; des ensembles et éléments d'architecture ancienne; des activités traditionnelles ayant marqué le territoire; des unités de paysage et de panorama d'aspect naturel aussi bien qu'humain.

Le quatrième critère concerne l'aspect socio-économique. Ces critères portent sur les effets directs ou indirects sur l'économie locale actuelle et future, et sur l'utilisation optimale du territoire.

Voyons maintenant le rapport du comité. Le rapport du comité interministériel relève des insuffisances dans: la présentation du projet, dans le choix des sites, dans l'analyse de la sécurité et dans l'évaluation des impacts.

Et enfin, je vous donne textuellement l'appréciation globale que le comité a faite de l'étude d'impact qui, en somme, sont les conclusions du rapport du comité d'étude. Suite à la révision de l'étude d'impact, nous devons conclure que cette dernière n'est pas conforme, sous plusieurs aspects, aux directives émises.

Tant que les correctifs adéquats ne seront apportés à l'étude, nous ne pouvons recommander qu'une décision soit prise sur le choix des sites de Pointe-de-la-Martinière et de Pointe-Noire.

Pour que l'étude soit conforme aux directives émises, il est nécessaire que les points suivants soient repris de manière claire, distincte et informative.

Premièrement, concernant la présentation du projet: On devra expliquer l'encadrement du projet, soit: l'accroissement des installations physiques des usines et des ports méthaniers, y compris l'implantation d'un superport méthanier; le lien entre l'usine de gaz naturel liquéfié et le port méthanier à La Martinière; la justification énergétique, économique et technologique du projet.

Deuxièmement, la délimitation des régions cibles de Québec et de Sept-Iles: Enumération des critères ayant conduit: au choix des régions immédiates de Québec et de Sept-Iles comme régions cibles; à l'établissement des limites de ces régions; à la présélection des quatre sites potentiels de chacune de ces régions, incluant la pondération des critères pour en arriver à ce choix.

Troisièmement, la description des composantes du milieu naturel et humain: Sauf pour le site de Pointe-de-la-Martinière, une description plus

détaillée des milieux naturels et humains est requise et, particulièrement, pour le site de Pointe-Noire.

Quatrièmement, identification et évaluation des impacts pour la sélection des sites: Les questions relatives à la sécurité font partie intégrante des critères de sélection de sites et, de ce fait, constituent un facteur discriminant dans le choix de site. Il faudra définir le concept de zone tampon; définir les critères de sélection de sites et établir leur importance relative; décrire la méthode de sélection de site; et présenter des solutions de rechange.

L'appréciation de l'étude d'impact - il est important de le souligner - soumise par la compagnie Trans-Canada Pipelines faite par le comité constitué un jugement sur le document, c'est-à-dire sur l'étude d'impact soumise et non un jugement sur l'ensemble du projet lui-même.

En résumé, avec les éléments que nous avons en main actuellement, nous ne sommes pas en mesure de recommander au directeur des Services de protection de l'environnement d'émettre le certificat d'autorisation pour la réalisation des ouvrages à Pointe-de-la-Martinière et Pointe-Noire.

Merci, M. le Président.

PRÉSIDENT: Merci. Nous allons, s'il vous plaît, procéder peut-être, étant donné qu'il est 20 h 40, jusqu'à 21 heures; on peut commencer la période de questions à 21 heures et commentaires, et on pourrait ajourner environ dix minutes, quinze minutes, pour poursuivre par la suite.

S'il y a des gens qui ont des questions ou des commentaires à exprimer, je vous demanderais de bien vouloir venir au micro, s'il vous plaît! La façon de procéder normalement, c'est qu'on s'identifie au préalable pour qu'on puisse identifier vos observations sur la bande enregistrée.

P. THIBAUT: Pierre Thibault, du journal Le Nordique. Je m'adresse à M. Fredette. Je voudrais savoir combien d'emplois le projet est susceptible de créer ici à Sept-Iles?

J.G. FREDETTE: Le nombre d'emplois dans ce genre d'installations n'est pas considérable. Ici, à Sept-Iles, jecrois que c'est environ onze emplois qui sont des emplois de type que l'on retrouve généralement dans l'industrie chimique et pétrochimique, dans les raffineries, qui ont les niveaux de traitement de ces industries. Si je me souviens bien, la moyenne des salaires est de l'ordre de \$20 000.

R. NEPVEU: Raymond Nepveu, membre de la Corporation de la protection de l'environnement de Sept-Iles. J'aurais une question à M. Fredette. J'aimerais savoir, à la lecture de l'étude, il est question du bateau de la Trans-Canada, le Massachusetts. Je pense que, dans l'étude, il est fait mention à un moment donné que le bateau a fait environ cinq ou six transports de gaz, surtout sur la côte est, la côte Atlantique. Je me demande dans quelle mesure on a vérifié la fiabilité de ce bateau, compte tenu évidemment des conditions de navigation différentes dans le fleuve Saint-Laurent, en particulier dans la région de Sept-Iles où le phénomène des glaces est important?

J.G. FREDETTE: D'abord, c'est un bateau qui est actuellement certifié par la garde côtière américaine et s'il jamais il vient au Canada, il devra être certifié par la garde côtière canadienne pour opérer dans les conditions qu'on retrouve dans le Saint-Laurent. C'est un bateau qui est de type, qui peut naviguer non seulement dans les eaux intérieures mais aussi sur la mer.

On regarde actuellement, on est en train de tenter d'optimiser cela, de regarder s'il ne sera pas nécessaire, de prévoir de faire face aux pires

conditions de navigation dans le Saint-Laurent, compte tenu des glaces, s'il ne sera pas nécessaire de faire des modifications au transporteur. Nous avons déjà commencé les discussions avec un chantier maritime de Québec et il est possible que ceci soit requis. A ce moment-là, ce sera fait.

PRÉSIDENT: Peut-être dans le même ordre d'idée, il serait intéressant de savoir s'il y a des mesures particulières qui vont être prises pour la sécurité à l'intérieur du port de Sept-Iles lorsque les méthaniers vont se présenter? Est-ce qu'il y a des arrêts de bateaux de façon temporaire ou est-ce que le code maritime s'applique dans ces situations-là?

J.G. FREDETTE: Actuellement, tout le trafic maritime est déjà, évidemment, réglementé par la garde côtière, de façon à assurer la sécurité de la navigation et par les Ports nationaux à l'intérieur des ports nationaux.

Pour ce qui est, comme je l'ai mentionné rapidement tout à l'heure, de ce transporteur en particulier et compte tenu de son cargo spécifique, des discussions sont en cours actuellement avec la garde côtière afin de développer des mesures spécifiques relatives au trafic maritime qui auraient pour but de contrôler de façon très très très spécifique les distances qui existeraient en tout temps entre ce bateau et les autres bateaux.

M. YERGEAU (Commissaire): Parlant du bateau, M. Fredette. Je relève dans le rapport de révision technique dont nous a fait part M. Gauthier tantôt un élément que je ne comprends pas, à la page 252 de votre volume 4D. On parle que le Massachusetts ne porte pas haut sur l'eau et offre une grande superficie de prise au vent susceptible d'entraîner des problèmes de manoeuvre. Le même paragraphe ajoute: Ainsi, la direction du vent et sa vitesse ne devraient pas présenter de problèmes majeurs lors des manoeuvres

d'entrée du vaisseau à l'un ou l'autre terminus.

Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction? S'il n'y a pas de contradiction, pourriez-vous m'expliquer ce que cela veut dire?

J.G. FREDETTE: Il y a une erreur; cela devrait se lire: "n'offre pas" au lieu de "offre". Effectivement, c'est une structure qui est beaucoup plus basse que les transporteurs normaux et ça devrait être "n'offre pas". C'est une erreur de transcription.

M. YERGEAU: Toujours relativement au bateau: Est-ce que vous avez, actuellement, défini un scénario de manoeuvre pour la barge dans la baie de Sept-Iles? Comment la barge va-t-elle manoeuvrer à l'intérieur de la baie? Est-ce que vous avez étudié cette question? Comment va-t-elle entrer dans la baie, comment va-t-elle en sortir?

J.G. FREDETTE: Oui, il y a déjà une procédure, c'est-à-dire la procédure détaillée n'a pas encore été établie mais la manoeuvre générale est déjà prévue, est déjà établie.

M. YERGEAU: Comment la définissez-vous?

J.G. FREDETTE: Je ne pourrais pas vous dire cela en détail, spécifiquement à ce moment-ci.

M. YERGEAU: Est-ce qu'il y a quelqu'un dans votre groupe qui pourrait définir la manoeuvre ou le scénario déjà établi?

J.G. FREDETTE: On pourrait peut-être répondre à d'autres questions et ensuite poser la question à la personne de Trans-Canada qui est responsable de la partie transport maritime, spécifiquement, et ensuite on pourra vous donner une réponse.

PRÉSIDENT: M. Nepveu.

J.G. FREDETTE: De toute façon, encore une fois, il y a une chose que je n'ai pas mentionnée cette fois-ci, c'est que l'état des études dans un dossier comme cela, à ce moment-ci, dans le but d'obtenir des autorisations préliminaires, des autorisations de principe, et de par sa nature, préliminaire, la requête totale de Trans-Canada est devant l'Office national de l'énergie actuellement et comporte douze volumes comme <sup>ceux-ci</sup> couvrant l'ensemble du projet.

A ce niveau-ci, on n'a pas, c'est-à-dire c'est impossible de prévoir tout le détail. D'abord, le coût serait élevé; en plus, ce n'est pas certain que le projet va être autorisé, il n'est jamais certain; il est probable qu'il sera autorisé mais jamais certain. De plus, il s'agit d'un projet concurrentiel, c'est-à-dire qu'il y a deux concurrents qui, un contre l'autre, tentent d'obtenir l'expansion des réseaux de gaz, Q & M Pipelines et Trans-Canada Pipelines.

Alors, il faut quand même limiter le niveau des études pour ne pas dépenser plus d'argent qu'il en faut pour obtenir les autorisations de principe, ce serait du gaspillage. De toute façon, il n'est pas certain que ces dépenses seraient autorisées dans les frais d'opération de l'entreprise. Alors, c'est un niveau limité mais qu'on considère suffisant pour obtenir les autorisations de principe.

Il faudra ensuite faire toute la conception de détail, tout l'engineering de détail, les études additionnelles requises et qui seront ensuite soumises aux organismes de contrôle qui, eux, les approuveront ou demanderont encore des choses additionnelles.

C'est dans cet état-là que se trouve le dossier actuellement.

Or, la partie navigation, c'est un peu la même chose. Il y a un scénario général qui est fait concernant l'approche à une facilité portuaire qui est conçue de façon préliminaire et il est certain que toutes ces manoeuvres, ces opérations devront être précisées de façon détaillée.

Il y a déjà à l'état de projet un manuel d'opération complet qui, ultimement, sera soumis aux Ports nationaux, à la garde côtière, à l'Office national de l'énergie, au gouvernement du Québec, etc.

PRÉSIDENT: Avant que vous <sup>n'</sup>interveniez, je pense que cette réponse mérite aussi une spécification de notre part. Les questions que nous posons, en tant que Bureau d'audiences publiques, effectivement, doivent considérer aussi qu'il y a un certain nombre de renseignements que, je pense bien, la compagnie ne pouvait pas, dans une première approche, obtenir. Par contre, je pense bien - du moins, c'est notre avis - que les questions qu'on pose actuellement, sont des questions qui nous semblent, premièrement, d'un intérêt général et, deuxièmement, d'une extrême importance même dans une première approche, surtout lorsqu'on parle de sécurité et même pour obtenir un permis pour un choix de site.

Si j'ai bien compris l'intervention de M. Gauthier, un certain nombre de directives a été demandé et nous, on s'aperçoit, du moins en considérant les réponses qui sont données, que le minimum d'informations qu'on a demandées, via les Services de protection de l'environnement, ne sont pas justifiées, c'est-à-dire ne sont pas suffisantes.

Simplement pour vous mentionner cela du fait que, effectivement, il est difficile de savoir où on s'arrête et jusqu'où on va lorsqu'on fait une étude d'impact. Par contre, je pense qu'il y a des renseignements minimum, comme ce dont on parle dans ce cas-ci, de trafic maritime dans le port de

pour transporter, pour amener du gaz, éventuellement, dans les villes du nord. D'ailleurs, au point de vue rentabilité, au point de vue coût, les mêmes arguments que j'émettais tout à l'heure sur les réserves, sur la législation ou sur la non viabilité d'un gazoduc sur la Côte-Nord, s'appliquent aussi dans ces régions.

Il y a une autre possibilité évidemment, c'est de transporter du gaz naturel liquéfié par chemin de fer. Il n'y a pas beaucoup de gaz naturel liquéfié qui est transporté par chemin de fer actuellement. Evidemment, il y a du propane et beaucoup d'autres formes d'énergie qui sont transportées par chemin de fer mais le gaz naturel liquéfié, à notre connaissance, il n'y a qu'un endroit aux Etats-Unis où il y a un wagon de chemin de fer qui en transporte d'un endroit à un autre. Ce n'est pas généralisé.

Si ça le devenait, ce serait une façon, éventuellement, d'apporter du gaz, de transporter du gaz dans le Nord.

PRÉSIDENT: Une question additionnelle: Est-ce que la compagnie actuellement a eu des contacts avec la municipalité de Sept-Iles pour savoir si le projet en question cadrerait soit dans le plan d'aménagement ou dans les politiques de planification du territoire de la municipalité? Une sous-question à cela, dans le même sens: Vous mentionnez qu'on est en partie sur les terrains de ports nationaux, à savoir quel genre de négociation ou d'avis on a de ces deux organismes?

J.G. FREDETTE: Il y a eu des rencontres avec la municipalité et avec l'organisme de développement industriel, je ne me souviens pas du nom, la Corporation de développement industriel.

Il y a eu des rencontres préliminaires à l'occasion desquelles on a

Evidemment, dans un deuxième temps, j'aurais une question additionnelle, c'est que compte tenu du fait qu'on prend pour acquis qu'on va transporter le gaz par bateau, évidemment, au niveau de l'expansion éventuelle des installations portuaires et de l'expansion du trafic maritime, en particulier dans la baie de Sept-Iles, je me demande dans quelle mesure on a fait des études sérieuses de risques qui tiennent compte de ces facteurs?

PRÉSIDENT: Je vous remercie. M. Fredette.

J.G. FREDETTE: D'abord, pour revenir encore à la question: pourquoi le gaz naturel liquéfié, le coût de transport par pipeline a été évalué. Il reste que la région de la Côte-Nord, comme vous la connaissez bien, est une région difficile, montagneuse, c'est une région dans laquelle c'est très coûteux de construire un gazoduc, n'importe quel type de canalisation souterraine, d'ailleurs.

Les études actuellement qui ont été faites et qui ont été remises à l'Office national de l'énergie, démontrent que le coût du transport est inférieur, pour ce qui est du gaz naturel liquéfié, par bateau pour les quantités qu'on a là.

Ce qu'on veut faire, ce que j'ai essayé d'expliquer tout à l'heure, c'est qu'on n'aurait <sup>probablement</sup> pas apporter de gaz, à ce moment-ci, à Sept-Iles, dans la région de la Côte-Nord. A ce moment-ci, l'expansion des gazoducs, sur une base purement économique, est difficile à justifier, sur une base purement économique.

Les deux projets d'expansion de gazoduc sont présentés actuellement dans le contexte de la politique énergétique canadienne et également dans le contexte de la politique énergétique québécoise. En fait, il est

souhaité par les gouvernements de rendre disponible cette forme d'énergie, le gaz qu'on a en réserve beaucoup plus considérable que le pétrole, de rendre cela disponible dans l'est du Canada, au-delà de Montréal.

Jusqu'à maintenant, si ç'avait été uniquement sur une base économique, cela ferait longtemps que le pipeline serait rendu à Halifax. Mais, actuellement, ça va prendre non seulement un effort de l'entreprise pour construire ces facilités mais des ententes intergouvernementales au niveau des provinces productrices, du gouvernement fédéral et des provinces qui consomment, et des ententes quant au niveau de prix. Il va y avoir une forme d'égalisation des prix, d'égalisation des coûts, de répartition des coûts entre les consommateurs canadiens et les producteurs, pour faire en sorte que le gaz puisse pénétrer dans l'est.

Alors, sur une base économique, c'est beaucoup plus dans le cadre d'une politique nationale que de rentabilité économique à strictement parler.

Le gaz naturel liquéfié là-dedans, entre aussi dans ce contexte. Il s'agit de la mise en place, il y avait une opportunité là, on ne serait pas allé jusqu'à Sept-Iles probablement, étant donné qu'on a choisi, ce qui a aidé à choisir aussi l'Est, la facilité de liquéfaction pour Québec. Il y avait une opportunité de commencer à développer une chaîne complète de production, de transport et de distribution mais avec du gaz naturel liquéfié, en vue, pour développer ici la technologie et l'expérience en vue des grands projets de liquéfaction de l'Arctique. On a pensé que c'était une bonne idée.

Aussi, on amenait à une date plus rapprochée, la disponibilité de gaz à Sept-Iles, qui éventuellement aussi va être un petit peu à la merci de

la pénurie de pétrole qui se passe partout dans le monde. La Côte-Nord, dans le Québec, est un des gros consommateurs de produits pétroliers. On pourrait justifier, on aurait pu justifier dans la région de Sept-Iles une raffinerie, je pense, de l'ordre de 60 000 ou 70 000 barils par jour, ce qui est une raffinerie considérable, pour alimenter la région. C'est un gros consommateur d'énergie et cette énergie est absolument nécessaire pour la continuation de la mise en valeur des ressources de cette région-ci et on a pensé qu'amener le gaz naturel liquéfié à une date plutôt rapprochée, plutôt qu'à une date plus tard, c'était à l'avantage de la région.

C'est une longue réponse mais qui... parce que votre question ne pouvait pas se répondre par une réponse simple.

M. YERGEAU: M. Fredette, est-ce que je me trompe si je dis, si j'avance que l'usage du méthanier, à toutes fins pratiques, entre La Martinière et Pointe-Noire, serait une sorte de laboratoire qui permettrait à Trans-Canada de se faire la main pour, plus tard, participer à un réseau de transport par superméthaniers mais d'avoir déjà acquis une certaine expérience dans le domaine des méthaniers?

J.G. FREDETTE: C'est absolument vrai. La dimension démonstration de ce projet est très réelle et concrète. Non seulement Trans-Canada, qui ferait l'acquisition de cette expérience et du maniement de cette technologie, mais également toutes les agences, tous les agents économiques privés ou gouvernementaux qui, eux, seront impliqués éventuellement dans ces projets de gaz naturel liquéfié au Canada.

Parlons uniquement réglementation. La réglementation de la sécurité, par exemple, en matière de gaz naturel liquéfié, la réglementation de transport en matière de gaz naturel liquéfié, est dans un état assez primaire au Canada, d'ailleurs pas mal partout. Avec un système, à la mise en place

d'un système plus petit, où il ne s'agit pas de grands bateaux de 150 000 tonnes qui amènent des volumes considérables, qui transvident des volumes de l'ordre de un milliard de pieds cubes par jour, par exemple. On regarde les grands terminaux de réception et ceux qui seraient proposés au Canada, dans l'est, pourraient varier entre 250 000 pieds cubes par jour et un milliard de pieds cubes par jour. Un milliard de pieds cubes par jour, actuellement, c'est la moitié de la consommation du Canada.

C'est à une grande échelle et c'est effectivement vrai qu'il y a un intérêt de mettre en place, sur le plan expérimental et sur le plan démonstration, afin que tout le monde qui aura à fonctionner ou à utiliser cette forme d'énergie dans l'avenir, puisse commencer à développer les procédures, les approches et l'expérience à une plus petite échelle.

PRÉSIDENT: Monsieur?

Y. BERGERON: M. le Président, Yvon Bergeron. J'aimerais savoir - j'ai trois ou quatre questions, je vais vous donner cela et ceux que ça intéresse répondront - si l'autre compagnie qui est sensée venir, qui ferait une soumission en même temps que la vôtre viendra à Sept-Iles également? C'est une information qu'il m'intéresse de savoir.

Deuxième chose: Est-ce qu'on est en train d'assister à une répétition des choses qui se sont passées lundi dernier à La Martinière ou, comme vous l'appellez, Lévis-Lauzon, c'est-à-dire les interventions du gouvernement sont-elles les mêmes que la semaine dernière?

Troisième chose: Est-ce que les objections qu'on apporte, c'est nouveau? Au moment où Trans-Canada a présenté sa demande, est-ce que le gouvernement n'a pas dit: On exige telle chose, telle chose, telle chose. Ensuite, je pense que c'est au mois d'avril que M. Gauthier a parlé,

lorsqu'ils ont fait part de leurs revendications à la compagnie, est-ce que la compagnie a fourni les réponses que le gouvernement voulait à ce moment-là?

Ne vous surprenez pas si mes questions sont stupides; c'est la première fois que j'assiste à une telle chose et je ne connais rien dans le gaz.

Quatrième chose: Pourquoi Sept-Iles et Port-Cartier, avec 45 000 habitants? Pensez-vous aux villes du nord également? Je parle de Shefferville, Labrador City, Wabush, Fermont. Et, en quelle année, Sept-Iles? Merci.

PRÉSIDENT: D'accord. Vous avez posé quatre questions, cinq, excusez-moi. Pour la première, en ce qui concerne Q & M, je pense qu'on peut le dire immédiatement, la requête de Q & M ne comportait aucune installation à Sept-Iles, uniquement un gazoduc.

La deuxième chose, ce qui s'est passé à Lauzon, dans le cadre des audiences publiques, effectivement, la requête comporte un port méthanier et une usine à Lauzon ainsi qu'à Sept-Iles. C'est donc dire que, dans la soirée de Lauzon, je peux peut-être vous expliquer à peu près ce qui s'est passé, en résumé, effectivement la présentation des ministères a été la même. Les documents déposés par les deux ministères sont les documents officiels, d'une part, qui se rapportent aux deux projets. Ils n'ont pas fait deux présentations très différentes, on retrouve les mêmes éléments.

En ce qui concerne la révision des Services de protection de l'environnement, la façon dont ça s'est déroulé, je vais demander à M. Gauthier de bien vouloir répondre.

Un instant, on est rendu à la bobine, un arrêt de cinq minutes. On peut peut-être en profiter, il est 21 h 5, pour prendre la pause-café et on revient dans dix minutes et on continue à répondre à vos questions.

PRÉSIDENT: Si vous permettez, on va continuer de répondre aux questions de M. Bergeron. En résumé, pour en revenir à Lauzon, effectivement il y a eu une audience publique à Lauzon. Les questions ont porté pour la région de Lauzon, pour le projet de Lauzon; il n'a pas été question de Sept-Iles ou, du moins, pratiquement pas.

Si on fait cela, effectivement, si on vient ici et si on va à Lauzon c'est parce qu'il y a deux projets bien distincts et qu'on doit les considérer de façon distincte.

Maintenant, en ce qui concerne la question de M. Bergeron, à savoir: Comment il se fait qu'on vienne devant le public, c'est-à-dire qu'on demande, d'une part, à ceux, les gens du gouvernement qui ont à émettre des directives à la compagnie de faire une étude d'impact et la compagnie qui fait l'étude d'impact, et là on s'aperçoit en fin de compte, devant ce qui a été dit, qu'ils ne se sont pas encore entendus, c'est-à-dire: Je vous ai demandé cela, vous nous avez donné cela, etc. Il en manque la moitié, bon.

Pour nous, effectivement, on avait pensé venir à la toute fin des discussions entre la compagnie et les Services de protection de l'environnement. Par contre, <sup>on a jugé qu'il était</sup> pour deux raisons de meilleur aloi de venir dans la région durant ces discussions pour permettre, d'une part, et à la compagnie, et pour permettre aussi aux Services de protection de l'environnement et à la Direction générale de l'énergie, de se conscientiser immédiatement au pouls de la population concernant ce projet, que ce soit seulement au niveau du principe du gaz naturel dans la région ou du gaz liquéfié dans la région, pour leur permettre aussi d'analyser leur dossier en tenant compte des objections ou des avis positifs des deux côtés.

C'est donc pourquoi, durant qu'on fait l'analyse de ce projet, on a demandé quand même, même avant qu'ils se soient entendus, qu'ils viennent devant la population pour en discuter.

La deuxième chose, c'est qu'il y a l'Office national d'énergie. On est évidemment dans un système fédéral-provincial et l'Office national de l'énergie, qui est responsable dans la mesure de sa juridiction des questions de gaz naturel, est en train actuellement de tenir aussi des audiences et est en train d'analyser la requête qui a été faite par les deux compagnies. Le gouvernement du Québec doit aussi se présenter devant l'Office national de l'énergie pour émettre son avis et sa position officielle.

C'est donc dire qu'on est dans un échéancier quand même assez court et c'est pourquoi, même si les négociations entre le gouvernement du Québec et la compagnie ne sont pas terminées, on a préféré aussi venir vous rencontrer pour que vos opinions soient rapportées au gouvernement du Québec avant de prendre une décision finale.

C'est l'ensemble de notre position pour répondre à la question de M. Bergeron.

Maintenant, à l'autre question: Pourquoi la compagnie vient à Sept-Iles, je vais laisser M. Fredette y répondre.

J.G. FREDETTE: C'est quoi, la question?

PRÉSIDENT: A savoir pourquoi on vient à Sept-Iles, en fin de compte.

J.G. FREDETTE: Je pense que j'ai répondu à ça tout à l'heure, pour toutes les raisons pour aller à Sept-Iles. Je pense qu'il a posé aussi la question: Est-ce que vous irez à Shefferville? Et les villes du nord?

Les volumes qui vont être transportés, surtout dans cette première étape <sup>de</sup> plutôt type expérimental démonstrateur, ne sont pas suffisants

pour transporter, pour amener du gaz, éventuellement, dans les villes du nord. D'ailleurs, au point de vue rentabilité, au point de vue coût, les mêmes arguments que j'émettais tout à l'heure sur les réserves, sur la législation ou sur la non viabilité d'un gazoduc sur la Côte-Nord, s'appliquent aussi dans ces régions.

Il y a une autre possibilité évidemment, c'est de transporter du gaz naturel liquéfié par chemin de fer. Il n'y a pas beaucoup de gaz naturel liquéfié qui est transporté par chemin de fer actuellement. Evidemment, il y a du propane et beaucoup d'autres formes d'énergie qui sont transportées par chemin de fer mais le gaz naturel liquéfié, à notre connaissance, il n'y a qu'un endroit aux Etats-Unis où il y a un wagon de chemin de fer qui en transporte d'un endroit à un autre. Ce n'est pas généralisé.

Si ça le devenait, ce serait une façon, éventuellement, d'apporter du gaz, de transporter du gaz dans le Nord.

PRÉSIDENT: Une question additionnelle: Est-ce que la compagnie actuellement a eu des contacts avec la municipalité de Sept-Iles pour savoir si le projet en question cadrerait soit dans le plan d'aménagement ou dans les politiques de planification du territoire de la municipalité? Une sous-question à cela, dans le même sens: Vous mentionnez qu'on est en partie sur les terrains de ports nationaux, à savoir quel genre de négociation ou d'avis on a de ces deux organismes?

J.G. FREDETTE: Il y a eu des rencontres avec la municipalité et avec l'organisme de développement industriel, je ne me souviens pas du nom, la Corporation de développement industriel.

Il y a eu des rencontres préliminaires à l'occasion desquelles on a

exposé nos intentions. On a perçu la réception comme favorable à ce moment-là dans le sens que cela semblait cadrer avec les objectifs municipaux.

Dans notre étude aussi, il y a eu une petite étude de faite par un consultant, un sous-consultant qui est impliqué dans les études d'impact urbain et régional de toute la requête de Trans-Canada, incluant le gazoduc et les installations de gaz naturel liquéfié. Je présume que ce consultant a eu des rencontres, je sais qu'il a eu des rencontres avec les autorités municipales.

PRÉSIDENT: Est-ce que la municipalité a pris une position officielle ou si, simplement, il y a eu des contacts?

J.G. FREDETTE: Il y a eu des contacts uniquement à ce moment-ci. Je ne sais pas ce que ça prend pour que ce soit officiel. Cela prend quoi? Une résolution du conseil municipal? Les indications qu'on a eues, c'est que la municipalité semblait, les personnes à qui on a parlé...

PRESIDENT: Est-ce que les ports nationaux, en ce qui les concerne, ont des restrictions ou des règles ou des normes particulières par rapport à Sept-Iles?

J.G. FREDETTE: Les ports nationaux, il est certain qu'on devra s'intégrer dans le contexte du plan d'aménagement que les Ports nationaux sont en train de terminer sur cette région de la baie de Sept-Iles, au point de vue développement portuaire.

Où on est présentement, on s'est mis en plein milieu de la région, semble-t-il au meilleur endroit. Il est possible qu'on doive déplacer nos installations, encore une fois, qui sont là, qui ont été prévues à une étape conceptuelle, qu'on doive les déplacer pour tenir compte des plans

d'aménagement des Ports nationaux.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur?

G. SAMSON: Bonsoir. Gilles Samson, président de la Chambre de commerce de Sept-Iles. Nous avons manifesté l'intention de déposer un document d'appui au projet; j'aimerais peut-être situer un peu, avant, dans quelle perspective on fait cela.

Il faut voir, dans un premier temps, qu'on a eu évidemment peu de temps pour digérer la brique d'informations qui nous a été confiée et les ressources qu'on a sont quand même limitées. Je propose néanmoins, au-delà de ce qu'on dit aujourd'hui, de suivre le dossier de plus près à l'avenir et de peut-être souligner de façon plus précise ce qu'on en pense.

J'aimerais aussi situer, une autre façon, dans la perspective de l'objectif poursuivi ce soir, dans le sens qu'on a affaire à des gens qui se préoccupent d'environnement principalement et de la justification économique du projet où sa viabilité à Sept-Iles ne nous concerne pas pour l'instant.

Je voudrais dire aussi qu'évidemment, à la lumière des informations nouvelles qui pourraient surgir dans l'évolution du dossier, nous nous gardons le droit de réviser notre position sur ce dossier.

Je veux tout simplement vous dire que nous avons considéré, dans un premier temps, l'industrie dont on nous proposait l'installation à Sept-Iles, l'entreprise qui se proposait de réaliser le projet. Nous avons tenté de faire une évaluation, vous allez voir, bien générale et globale mais, néanmoins<sup>qui</sup> situe notre position. Aussi, nous nous sommes préoccupés que toute la réglementation gouvernementale qui existe soit respectée. Je pense

que déjà le processus qui est en marche, le fait qu'à travers le Québec on se préoccupe d'aller demander aux gens s'ils sont d'accord ou non sur le plan de la protection de l'environnement avec un tel projet, est encourageant pour nous.

Nous croyons néanmoins que les complexités du projet devront être résolues entre les experts, autant du gouvernement que de l'entreprise concernée. Il fallait aussi, surtout, est-ce qu'on avait une raison d'accepter qu'un projet comme ça vienne s'installer à Sept-Iles et notre conclusion c'était qu'effectivement il y a un marché et, à partir de là, on ne fait pas quelque chose juste pour le plaisir de le faire.

Je vais vous le lire parce que j'ai été mandaté pour le faire.

"Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires, La Chambre de commerce de Sept-Iles est heureuse d'apporter son appui au projet d'installation de la Compagnie Trans-Canada Pipeline à Pointe-Noire. L'appui de la Chambre est basé sur les considérations suivantes: - elles sont très générales mais quand même révélatrices de la première étape et, à notre avis, il faut laisser la chance au coureur, c'est-à-dire au projet d'arriver à terme dans son évolution - a) l'industrie de la distribution du gaz naturel - il nous est apparu d'après les constatations qu'on a faites - est réputée sécuritaire. A tout le moins, l'expérience canadienne ne nous démontre pas que nous avons affaire à une industrie dangereuse pour tout le monde, que tout le monde fuit et déjà, l'expansion du réseau à travers le Canada confirme que l'énergie, le gaz naturel, est une source d'énergie sur laquelle le plus en plus de gens tablent. b) la compagnie Trans-Canada Pipeline gère un grand réseau de distribution de gaz naturel et est réputée posséder

une vaste expérience en ce domaine. Je veux bien préciser, compte tenu de ce qu'on a déjà entendu ce soir à l'effet que peut-être le tronçon maritime entre Lauzon et Sept-Iles peut constituer une expérience, il n'en demeure pas moins qu'on a affaire à une entreprise qui a acquis, depuis de nombreuses années, du savoir-faire dans le développement, à diverses étapes de son évolution, de nouvelles technologies dans le transport du gaz naturel et nous lui faisons confiance aussi dans les nouveaux projets qui en viennent. c) nous souhaitons que toutes les réglementations gouvernementales considérant la protection de l'environnement soient respectées.

Encore une fois, il est impossible pour nous, ni aujourd'hui, ni dans deux mois, ni dans six ou huit mois, je pense bien, d'être plus critique que les considérations considérant la sécurité pour l'environnement, autant pour la navigation maritime, autant pour la circulation dans la baie de Sept-Iles, autant pour les dangers qui pourraient concerner la population, d'arriver à des conclusions qui soient plus justifiées que celles que ces messieurs pourront évaluer ensemble. De ce fait, nous disons qu'étant donné qu'à la fois le gouvernement du Québec, tous les paliers de gouvernement, possèdent présentement les instruments qu'il faut pour évaluer ce projet, nous remettons notre confiance dans les organismes en question.

En dernière analyse, évidemment, l'aspect économique du projet: d) il existe à Sept-Iles un marché potentiel pour le gaz naturel, une énergie qui pourrait devenir très importante comme substitut à l'énergie pétrolière présentement utilisée dans nos usines de transformation. De ce fait, le projet, enfin, l'arrivée du gaz naturel à Sept-Iles - et la forme en sera déterminée par les autorités compétentes - est justifiée.

Dans ce contexte, pour ces quatre raisons, la Chambre de commerce de Sept-Iles a dûment résolu, à sa réunion régulière du 19 octobre 1979, d'appuyer le projet d'implantation d'une usine de regazéification par la compagnie Trans-Canada Pipeline Limitée à Pointe-Noire.

En espérant que le tout rencontre les objectifs de votre présence à Sept-Iles, nous sommes très heureux d'avoir pu collaborer à votre séance d'auditions. Merci.

PRÉSIDENT: M. Samson, j'aurais une question: Est-ce que, j'ai bien compris selon le préambule que vous avez fait, que vous auriez préféré avoir une période de réflexion un petit peu plus longue par rapport à l'étude de ce projet-là?

G. SAMSON: Oui, d'une part, pour en prendre connaissance mais, en même temps, on a de la difficulté à croire que ça puisse substantiellement changer notre position étant donné que, très rapidement, ça devient des considérations techniques et qu'au niveau des principes on n'a pas d'objection à ce que Trans-Canada vienne installer une usine de regazéification.

PRÉSIDENT: Merci.

Excusez-moi, avant de continuer, juste pour une rectification à une question qui avait été posée, je crois, par un de nous deux, concernant la façon dont la compagnie a étudié les déplacements des bateaux dans le port et à savoir la question sécuritaire par rapport à ces déplacements, je pense que M. Fortier a une réponse à nous apporter.

M. FORTIER: Oui, M. le Président. En effet, M. Yergeau a demandé tantôt si la compagnie avait étudié des plans de manoeuvre, d'approche, pour le port de Sept-Iles.

En réponse à sa question, je désire vous informer qu'effectivement la compagnie Trans-Canada a soumis diverses suggestions depuis mai 1979 aux autorités de la garde côtière. Depuis cette date, Trans-Canada a rencontré très fréquemment les autorités de la garde côtière, plus spécifiquement les Services de la gestion du trafic maritime et les Services de sécurité. Actuellement, ces projets sont encore à l'étude.

J'aimerais ajouter un autre commentaire. C'est que l'Office national de l'énergie, lorsqu'il aura étudié cette question, devra nécessairement prendre l'avis de la garde côtière puisque la garde côtière a une juridiction sur ce sujet d'une façon extrêmement spécifique. Nous n'aurons pas le droit d'arriver ou de faire les manoeuvres par caprice ou d'une façon quelconque, ça devra être approuvé au préalable par les autorités de la garde côtière.

PRÉSIDENT: Monsieur?

R. VÉZINA: René Vézina, de Radio-Canada, Matane. M. Fredette, je reviens sur la question de cette concurrence entre Trans-Canada Pipelines et aussi l'autre compagnie qui est intéressée à venir dans l'Est du pays, Quebec and <sup>Pipeline</sup> Maritimes. Je voudrais savoir dans quelle mesure l'acceptation de votre projet ici, dans l'est de la province, peut ou ne peut pas finalement décider du sort de la desserte de tout l'est du Québec et même de l'est des Maritimes parce qu'il n'y aura sûrement pas de place pour deux compagnies?

J.G. FREDETTE: Non, il n'est pas question qu'il y ait deux compagnies. Encore une fois, par définition, un service public a un monopole sur un territoire et c'est pour cela qu'on doit obtenir l'autorisation d'un organisme comme l'Office qui, devant deux concurrents, doit décider lequel aura <sup>des 2 entreprises,</sup> le monopole. C'est pour cela aussi que les entreprises sont réglementées parce que c'est virtuellement un monopole territorial.

Maintenant, lequel des deux l'office va choisir, je n'en sais rien.

R. VÉZINA: Dans ce sens, l'enjeu véritable de cette démarche de Trans-Canada Pipelines, est-ce que ce n'est pas précisément d'avoir une emprise sur une partie de l'est du Québec, qui est déjà intéressante, la région de Sept-Iles sur la Côte-Nord, pour qu'une fois installé on soit vraiment en mesure d'accaparer le marché, ayant déjà fait une entrée dans la région est du pays?

J.G. FREDETTE: Quand vous parlez d'accaparer le marché, encore une fois, je reviens à ce que je viens de dire là. Il y a des entreprises réglementées et il y en a qui ne le sont pas. Ce n'est pas possible d'avoir, à l'époque moderne, maintenant, plus qu'une utilité publique sur un territoire donné.

R. VÉZINA: Le territoire peut être très vaste.

J.G. FREDETTE: Il peut être vaste ou il peut être petit, mais il y en a juste une. Par exemple, je ne sais pas, une compagnie... Il n'y a plus maintenant, comme il y avait au début du siècle, des compagnies d'électricité ou des compagnies de téléphone, avec des poteaux des deux compagnies sur la même rue et où elles faisaient de la concurrence pour aller chercher les abonnés. Cela n'existe plus maintenant.

Par définition, c'est un monopole territorial. Effectivement, ce qui est devant le pays maintenant, c'est laquelle des deux entreprises va avoir ce monopole territorial.

R. VÉZINA: Or, la première compagnie qui pourra venir par ici sera... la compagnie qui viendra ici sera sans doute celle qui aura la charge de desservir à peu près tout l'Est?

J.G. FREDETTE: Evidemment, les requêtes actuelles ne demandent pas la per-

mission de transporter le gaz uniquement au Québec. Les deux requêtes demandent l'autorisation de desservir la totalité de l'Est du Canada. Il y en a une des deux entreprises qui va être retenue comme étant celle qui va desservir la totalité de l'Est du Canada.

R. VÉZINA: Et La Martinière, Sept-Iles, c'est finalement le premier, la place où ça pourra être décidé, finalement?

J.G. FREDETTE: Cela fait partie intégrante. La Martinière, Sept-Iles, ça fait partie intégrante de la requête de Trans-Canada. Si c'est Trans-Canada qui est le transporteur et que l'Office trouve que la partie de gaz naturel liquéfié de La Martinière, Sept-Iles, est justifiable et dans l'intérêt public, à ce moment-là c'est Trans-Canada qui sera choisie.

R. VÉZINA: D'accord.

J.G. FREDETTE: Je ne sais pas si vous essayez de...

R. VÉZINA: Non, non, c'est simplement pour savoir si ce n'est pas un projet qui pourrait, je veux dire qu'on décide de partager le territoire?

J.C. FREDETTE: Non, non.

R. VÉZINA: L'entrée vers Sept-Iles décide de tout le processus qui suit.

J.G. FREDETTE: C'est clair que la compagnie, même si les autorisations étaient données de construire par étape, parce que le programme d'expansion est un programme de quatre ans actuellement, même si les autorisations étaient données par étape, il est assuré que l'entreprise qui va partir de Montréal et qui va aller à Québec, celle qui va être autorisée de Montréal à Québec, effectivement, a l'ensemble du marché de l'Est du Canada.

PRÉSIDENT: M. Fredette, oui, et Me Fortier, vous voulez compléter?

M. FORTIER: J'aimerais juste ajouter un commentaire, M. le Président.

C'est que la question, quand on a parlé de capter le marché, il faudrait quand même distinguer une chose: c'est qu'on n'a pas parlé des distributeurs. Il faudrait que les gens fassent bien la distinction; il ne s'agit pas d'aller capter des marchés locaux. Trans-Canada est ce que l'on appelle un transporteur de gaz, un transporteur national de gaz à l'échelle du pays, actuellement.

Une fois que le gaz sera transporté dans ces grands réseaux, ceux qui iront capter le marché, ce seront le ou les distributeurs qui ont entreprises sous juridiction québécoise. Actuellement, il y en a une au Québec qui est fort importante, dans la région de Montréal, qui s'appelle Gaz Métropolitain. Il y en a deux autres plus petites dans la province et il y a là aussi, à ce niveau, au niveau de la juridiction québécoise, diverses requêtes qui sont présentement à l'étude.

Pour ce qu'il s'agit d'aller spécifiquement dans les marchés, il ne s'agit ni de Trans-Canada, ni de Quebec and Maritime Pipeline. Je voulais juste m'assurer que c'était bien compris des gens.

M. YERGEAU: Monsieur, si vous voulez être patient deux minutes, j'ai quelques petites questions à poser à M. Fredette et à son groupe.

Justement, parlant de réseau de distribution, je n'ai pas trouvé dans votre volume 4D ou dans le volume 3B de ce qui vient après l'usine de regazéification, et après le réservoir. De Pointe-Noire, comment allez-vous ensuite desservir le marché? Est-ce que vous allez installer vous-même des conduites ou est-ce que le réseau de distribution éventuel sera branché au départ de l'usine de regazéification?

J.G. FREDETTE: Actuellement, avec les volumes qui sont anticipés, j'ai

indiqué tout à l'heure qu'il s'agissait de dix millions pieds cubes par jour, ce qui n'est pas considérable, dans les premières années, la première étape, ces volumes pourraient être consommés en totalité par Wabush Mines. L'installation de Wabush Mine à Pointe-Noire, ça ne pourrait être que cela.

M. YERGEAU: C'est cela que vous visez?

J.G. FREDETTE: Actuellement, c'est ça, c'est que le gaz étant disponible là, si Wabush Mines prend tout ce gaz, cela va se terminer là pour le moment. Dans l'éventualité où des quantités additionnelles, ce qui est possible soit en augmentant le transport vers Sept-Iles, à partir de La Martinière, il n'y a qu'à ajouter la capacité de production, dans l'éventualité où des quantités additionnelles seraient amenées, à une étape ultérieure, à ce moment-là il y aura construction, soit par Trans-Canada, d'un gazoduc qui ferait le tour de la baie pour aller à Sept-Iles, il est probable que ce serait par Trans-Canada jusqu'aux portes de la ville et là il pourrait y avoir un distributeur municipal.

M. YERGEAU: Est-ce que ça impliquerait d'augmenter la capacité du réservoir ou est-ce qu'il s'agirait uniquement, dans cette éventualité, d'augmenter le nombre de voyages annuels de la barge?

J.G. FREDETTE: Ce serait l'augmentation du nombre de voyages annuel de la barge ou d'un autre bateau.

M. YERGEAU: Relativement à cette question, est-ce que c'est Trans-Canada qui assumerait la construction du gazoduc jusqu'à l'usine de Wabush Mines?

J.G. FREDETTE: Actuellement, c'est ce qui est prévu.

M. YERGEAU: C'est ce qui est prévu, bon.

Une autre question, M. Fredette. La superficie de l'usine de regazi-

fication, y compris la zone tampon prévue, est de quelle nature?

J.G. FREDETTE: La superficie est de l'ordre, d'abord on parlait de ce réservoir tout à l'heure, c'est un réservoir de 150 000 barils et la moitié de celui prévu à La Martinière. La superficie requise pour installer les différents éléments de l'usine, tenant compte des distances qui doivent être respectées entre chacun de ces éléments, est de l'ordre d'une vingtaine d'acres, environ 27 acres, aussi comme à La Martinière, pour les installations elles-mêmes.

Quant à la conception de la digue, la digue conçue actuellement, telle que conçue actuellement, nécessite... c'est-à-dire nécessite, avec la digue telle que conçue actuellement, le nuage, le méthane, dans l'éventualité d'un accident <sup>le nuage</sup> se propagerait à 800 mètres, ce qui serait à l'intérieur d'une zone qui est évaluée à 300 acres actuellement.

M. YERGEAU: Cette zone se situe-t-elle sur des terrains appartenant présentement au Conseil des ports nationaux?

J.G. FREDETTE: C'est exact.

M. YERGEAU: Entièrement ou en partie?

J.G. FREDETTE: Entièrement.

M. YERGEAU: Entièrement. Maintenant, on sait que lundi vous avez mentionné, vous avez fait une déclaration à Lauzon, à l'effet que vous étiez pour repenser le concept de l'usine de La Martinière, de façon à réduire la surface de la zone tampon à 50 acres. Est-ce que, dans cette éventualité, vous prévoyez revoir le concept de l'usine de regazéification de Sept-Iles?

J.G. FREDETTE: Ceci est possible également, si les Ports nationaux trouvent que l'utilisation exclusive de 300 acres ne cadre pas avec leurs projets.

M. YERGEAU: Mais actuellement, étant donné que votre décision est ferme de revoir le concept de l'usine à La Martinière, est-ce que votre position est ferme aussi à l'idée de revoir le concept de l'usine de Pointe-Noire? Est-ce que vous êtes décidé de revoir le concept?

J.G. FREDETTE: Actuellement, comme j'ai indiqué tout à l'heure, ce que nous proposons est à l'étape préliminaire. Nous avons eu des discussions avec les Ports nationaux, nous en aurons d'autres et nous nous conformerons à leurs exigences quant à l'aménagement. A ce moment-là, si les Ports nationaux nous disent: On veut que vous déplaciez votre usine, ou On veut que vous monopolisiez un terrain ou une superficie plus petite que celle que vous avez utilisée pour votre étude conceptuelle préliminaire, nous ferons ça, oui.

M. YERGEAU: Vous êtes donc prêt à revoir le concept de l'usine de Pointe-Noire mais vous ne faites pas la même déclaration ce soir que vous avez faite à La Martinière lundi?

J.G. FREDETTE: Parce qu'on n'a pas été avisé, par aucun organisme gouvernemental ou autre, de ses intentions spécifiques à ce moment-ci alors que, dans le cas de La Martinière, la Société inter-port qui avait l'intention d'exproprier ou de faire l'acquisition des 300 acres prévus, nous a indiqué spécifiquement qu'elle désirait utiliser le reste des 300 acres pour des fins industrielles et qu'elle était prête à nous accorder une superficie d'environ 50 acres.

Voilà pourquoi nous avons annoncé cette modification.

PRÉSIDENT: Moi, j'ai un peu de misère à comprendre, comment il se fait qu'on n'ait pas obtenu les autorisations des propriétaires avant de faire une requête gouvernementale?

J.G. FREDETTE: Ceci, c'est parce que la... si on regarde le gazoduc lui-même, actuellement on fait une requête au gouvernement, à l'Office mais on n'a pas les autorisations de passer sur les terrains non plus. On n'a pas encore obtenu, de tous les propriétaires, des terrains le long du tracé du gazoduc les autorisations ou acquis les droits de passage de ces propriétaires.

A cette étape, cela fait plusieurs fois que j'essaie de l'indiquer, c'est à l'étape conceptuelle, c'est dans le but d'établir les coûts d'immobilisation, dans le but d'établir par la suite les coûts d'opération, pour se rendre compte si les propositions sont viables et obtenir les autorisations de principe. C'est par la suite qu'on obtient les droits de passage.

PRÉSIDENT: Comment voulez-vous que...

J.G. FREDETTE: Et qu'on négocie les ententes spécifiques quant à l'utilisation de terrains qui appartiennent à des agences gouvernementales ou privées.

PRÉSIDENT: Ce qui est compliqué c'est que si je m'en tiens au niveau environnemental, comment voulez-vous que le ministre de l'Environnement puisse avoir une opinion ferme et déterminée sur une requête où on ne sait pas encore exactement, effectivement, où on va placer le site? Cela me paraît aberrant un petit peu qu'on n'ait pas...

J.G. FREDETTE: Moi, je ne pense pas...

PRÉSIDENT: ... été plus loin qu'un accord de principe.

J.G. FREDETTE: <sup>Je ne pense pas</sup> ... que c'est aberrant. Je pense que c'est la réalité qui est comme ça. Il me semble de plus en plus qu'on est rendu à une étape qui n'est pas suffisamment avancée, alors, pour satisfaire les besoins du ministère de l'Environnement. Effectivement, je commence vraiment à avoir cette impression.

Il faudrait être rendu à une étape plus éloignée dans l'évolution du dossier pour pouvoir présenter un projet plus spécifique quant au site et plus spécifique quant à son contenu. A ce moment-là, on pourrait peut-être en discuter plus clairement.

PRÉSIDENT: Est-ce que ça veut dire qu'avant de continuer vos études, vous allez vous assurer d'avoir plus qu'un accord de principe, par exemple soit des propriétaires, soit des Ports nationaux; quel genre d'étape ultérieure pensez-vous lorsque vous dites cela, est-ce que vous allez négocier maintenant un peu plus avec les Ports nationaux pour arriver devant le gouvernement avec une requête plus localisée?

J.G. FREDETTE: Oui, c'est exact. J'ai l'impression que c'est ce qui va devoir se produire parce qu'on veut, effectivement, se conformer aux exigences gouvernementales. Mais dans l'état actuel où on est, ça me semble un peu difficile.

PRÉSIDENT: D'accord. On va permettre maintenant...

H.P. BOUDREAU: Mon nom est Henri-Paul Boudreau; je représente la Corporation de promotion industrielle qui est un organisme financé par la municipalité de Sept-Iles, ce qui répond peut-être, jusqu'à un certain degré, à votre question, à savoir si la municipalité endosse le projet de Trans-Canada Pipelines.

Notre intervention comporte des hypothèses et n'est pas fondée sur des études précises.

PRÉSIDENT: Justement, M. Boudreau, avant d'aller plus loin, quelle est la relation entre la municipalité et votre organisme? Vous dites que vous représentez un peu la position de la municipalité.

H.P. BOUDREAU: J'ai mentionné que notre organisme est financé par la

municipalité de Sept-Iles.

PRÉSIDENT: D'accord. Est-ce que ça représente vraiment la position officielle de la ville de Sept-Iles ou à peu près?

H.P. BOUDREAU: Je dois dire que ça ne répond pas à la position officielle de la ville de Sept-Iles parce que, à ma connaissance, il n'y a aucune résolution qui a été passée par la ville.

PRÉSIDENT: D'accord, merci.

H.P. BOUDREAU: Maintenant, mon intervention sera soumise en trois points: premièrement, c'est que nous sommes favorables à l'occupation d'espace garantissant la protection de l'environnement, en plus d'assurer une sécurité. Deuxième point, un réseau de distribution de gaz naturel à Sept-Iles permettra d'offrir un outil de plus aux futurs investisseurs intéressés à notre région.

La Corporation endosse le projet en fonction des perspectives de développement économique qu'un réseau de distribution de gaz naturel peut générer.

Le même réseau permettrait aux compagnies Iron Ore et Wabush Mines d'éviter les coûts fluctuants du prix du pétrole en provenance des pays étrangers, comme exemple le Bunker C qu'on appelle communément. La consommation de gaz naturel en provenance de l'Ouest du Canada permettra une stabilité de prix occasionnant par ricochet une stabilité des prix de minerai de fer, de boulettes et de concentré en particulier.

A plus long terme, Pointe-Noire pourra recevoir les méthaniers en provenance de l'Arctique canadien, ce qui augmentera l'importance du centre de distribution de Sept-Iles.

Compte tenu que la compagnie Trans-Canada Pipelines projette concéder la distribution du gaz à un concessionnaire et que celui-ci devra faire effectuer des travaux reliés à la distribution du gaz, nous souhaitons que ce concessionnaire soit d'abord de la région de Sept-Iles et nous demandons aussi à la requérante de favoriser les entrepreneurs locaux advenant tout contrat de construction dans un domaine peu connu des Québécois, en vue d'assurer une source locale d'entrepreneurs pour des travaux à venir tant de construction que d'entretien.

Troisièmement, la Corporation de promotion industrielle tient à souligner aux commissaires le fait que le méthanier projeté pour le transport du gaz vers Pointe-Noire, quoique très bien conçu du point de vue sécuritaire, n'est pas exempt du risque que comporte l'éventualité d'une collision ou encore le bris de la coque et des réservoirs suite à un échouement.

La commission doit savoir que le port de Sept-Iles et celui de Port-Cartier reçoivent environ 2000 navires par année, ce qui crée un trafic de navires très imposant dans un rayon de 50 milles, sans mentionner le trafic maritime généré par les activités portuaires de Baie-Comeau sis à environ 110 milles en amont et de Hâvre Saint-Pierre.

En vue de rendre le risque de catastrophe au minimum, nous souhaitons que le ministère fédéral des Transports voit <sup>à</sup> l'installation d'un centre de contrôle de la navigation maritime à Sept-Iles doté de toutes les aides à la navigation normalement utilisés dans les grands centres d'agglomération de trafic maritime. Ce centre de contrôle devrait avoir juridiction à partir de l'Ile Anticosti, la péninsule de Gaspé jusqu'aux Escoumins, poste de pilotage des navires allant vers l'ouest.

En résumé, la Corporation endosse le projet de Trans-Canada Pipelines avec la seule réserve, à savoir que les normes gouvernementales de l'environnement soient respectées, en ajoutant toutefois que nous ne doutons pas du sens de responsabilités de la requérante. Je vous remercie.

PRÉSIDENT: Merci. Est-ce que je peux vous poser une question, à savoir: la requête que vous semblez signifier pour le trafic maritime, le centre de contrôle régional, est-ce que c'est une demande qui a déjà été formulée à ceux qui en ont la responsabilité actuellement?

H.P. BOUDREAU: Je ne pourrais pas répondre...

PRÉSIDENT: De votre organisme, il n'y a pas eu de demande?

H.P. BOUDREAU: La demande n'a jamais été formulée, c'est simplement une constatation peut-être de l'opportunité de formuler cette demande au ministère fédéral des Transports.

PRÉSIDENT: D'accord. En ce qui nous concerne, vous avez mentionné que vous souhaitiez aussi que le distributeur soit un entrepreneur local. Effectivement, le cadre de notre consultation, ça dépasse un peu le cadre de notre consultation, par contre, dans ces situations où on dépasse un peu le cadre de notre consultation, on s'occupe quand même de prendre votre recommandation et la transmettre au ministre concerné, en l'occurrence le ministre de l'Energie actuellement et on vous assure qu'on va faire part de votre recommandation au ministère de l'Energie.

H.P. BOUDREAU: Je vous remercie de votre attention mais cette recommandation s'adressait aussi à la requérante.

PRÉSIDENT: D'accord.

J.G. FREDETTE: Malheureusement, ce n'est pas à nous de décider qui est le distributeur. Il y a une loi ici, au Québec, qui s'appelle la Loi de la Régie de l'électricité et du gaz, c'est elle qui détermine qui fait la distribution sur le territoire québécois.

Toute entreprise, un individu qui veut démarrer une entreprise, qui veut faire la distribution dans une municipalité ou sur un territoire, doit présenter une requête comme nous le faisons devant l'Office pour le transport, devant la Régie de l'électricité et du gaz pour l'obtention d'un certificat donnant une franchise de distribution.

H.P. BOUDREAU: Cela nous fera plaisir de venir témoigner devant le Bureau d'audiences publiques.

PRÉSIDENT: J'aurais une question additionnelle un peu plus spécifique pour M. Fredette. A la page 351, cela touche spécifiquement une question environnementale, vous indiquez le site de Pointe-Noire comme ne possédant pas actuellement aucun réseau d'égout. Il faudrait construire une canalisation de 5,5 kilomètres de long environ si le rejet ou le traitement des eaux usées est impossible sur place.

Quand vous dites: Il faudrait construire, est-ce que vous pensez à la municipalité ou à la compagnie?

J.G. FREDETTE: Je vais voir ce qui a été prévu dans ce cas. Ceci sera la responsabilité de Trans-Canada Pipelines.

PRÉSIDENT: Merci.

M. YERCEAU: M. Fredette, il y a un autre aspect qui me préoccupe dans ce que vous disiez tantôt à propos de l'aspect laboratoire de la barge. S'il n'y avait pas intérêt pour Trans-Canada à disposer de ce laboratoire, comment desserviriez-vous Sept-Iles?

J.G. FREDETTE: Actuellement, Sept-Iles, il n'y aurait pas de proposition pour desservir Sept-Iles.

M. YERCEAU: S'il n'y avait pas un intérêt à expérimenter le transport par

barge méthanière, vous ne desserviriez pas Sept-Iles?

J.G. FREDETTE: Actuellement, non.

M. YERGEAU: D'accord, merci.

Une autre question. A la page 228, vous parlez que l'accès au quai se fera par une jetée de 275 mètres de longueur. Cela me ramène un peu à une question que je vous posais déjà lundi, à propos de la jetée de 150 mètres de long à La Martinière et ça continue à me préoccuper. Si on fait une jetée perpendiculaire à la rive, ça implique évidemment une sédimentation.

Vous dites dans votre requête, dans le volume 4D, qu'il y aurait moyen de réduire cette sédimentation en construisant des ponceaux sous la jetée, pour permettre la circulation d'eau. Mais je vous pose la question que je vous posais à La Martinière à cet effet: Pourquoi ne vous êtes-vous pas engagé déjà, dans votre requête, à construire ces ponceaux? Pourquoi est-ce que vous émettez l'hypothèse que pour éviter la sédimentation, que vous admettez dangereuse d'autre part, pourquoi n'avez-vous pas tout de suite décidé de faire des ponceaux sous la route?

J.G. FREDETTE: Je vais vous faire la même réponse que je vous ai faite à La Martinière; je vais vous envoyer un document qui va, après qu'on aura consulté les ingénieurs en génie maritime qui ont fait la conception préliminaire des installations maritimes autant ici qu'à La Martinière. Je vais leur poser la question et on va vous donner une réponse.

M. YERGEAU: Maintenant, je vous pose une question relativement à la page 339 de votre requête qui me laisse perplexe. Vous dites qu'il n'y a pas eu d'étude définitive des sols à Pointe-Noire et vous ajoutez: Les sols

du site sont tout probablement des fébrisols, ainsi de suite, et vous ajoutez plus loin: On trouvera probablement des humisols qui comportent de la matière organique, etc., etc.

Est-ce que, lorsque vous avez procédé à vos études, vous avez fait une étude sur le terrain?

J.G. FREDETTE: Nous n'avons pas fait d'étude sur le terrain.

M. YERGEAU: Voulez-vous dire qu'il n'y a pas eu d'étude définitive? Je précise ma question: Est-ce qu'il y a eu des études préliminaires sur le terrain ou est-ce que vous ne vous êtes pas rendu sur le terrain?

J.G. FREDETTE: On s'est rendu sur le terrain mais il n'y a aucune étude préliminaire qui a été faite sur le terrain. Les informations proviennent de cartes géologiques du ministère des Richesses naturelles. Il est évident qu'il faudra faire, non seulement marcher sur le terrain mais faire des sondages pour déterminer quel genre de fondations il faudra construire à ces installations.

PRÉSIDENT: M. Nepveu, je pense que ce monsieur avait demandé la parole avant vous, si vous voulez.

G. ROBERT: Bonsoir. Au nom du crédit social de la Côte-Nord, il me fait plaisir...

PRÉSIDENT: Votre nom?

G. ROBERT: Gaby Robert. ... de venir donner notre appui au projet. Je vais lire le mémoire qu'on avait préparé et je ferai quelques commentaires compte tenu des interventions qui m'ont informé. Cela ne change pas beaucoup notre conception du projet.

La présente est pour donner notre appui au projet d'usine de regazi-

fication à Sept-Iles. Le seul changement, au niveau de Pointe-Noire, on est d'accord qu'il y ait une usine de regazéification, d'accord avec le principe. Maintenant, comme il en a été question tout à l'heure, concernant l'endroit, si selon les études Pointe-Noire est la meilleure place, on est d'accord <sup>avec Pointe-noire</sup> mais ce qu'on veut, on est d'accord avec le principe.

Au niveau local, nous demandons des études préliminaires afin de faire passer le gazoduc dans les secteurs de maisons de rapports, c'est-à-dire les maisons à appartements. Monsieur a répondu tout à l'heure que c'est un distributeur qui aura cela et on sait que le gazoduc lui-même, il y a une certaine bande de terrain qu'il faut respecter mais je crois que le principe, c'est que, on le dit plus loin, de toute façon, ces installations pourront servir à la compagnie et aussi aux maisons appartements. Excusez, j'ai sauté. Il est du moins essentiel que les développements résidentiels à venir soient reliés au futur gazoduc.

J'explique ce petit bout. Je comprends que ça relève du distributeur qui devra demander un permis au provincial, si j'ai bien compris, c'est ça. En fin de compte, c'est le principe qu'on veut émettre parce que dans la tête des gens, ce n'est pas assez vulgarisé cette histoire-là et il y a bien des gens qui pensent que le gaz c'est pour l'an prochain et disponible à la maison. Notre but est de vulgariser ça et l'information, bien, on en avait un peu; on en a eu beaucoup ce soir et je crois qu'on n'en aura pas assez.

Au niveau du Québec, nous croyons que le tracé devrait passer par la rive sud afin d'intégrer les puits de la Soquip à Villeroy au réseau de distribution. C'est évident que ça passe par la rive sud parce que

ça va être à Lauzon mais il n'a pas été question que les puits de la Soquip soient intégrés ou pas. Comme transporteur, pourriez-vous répondre tout de suite?

J.G. FREDETTE: Oui, je vais répondre tout de suite. Une des raisons principales pour laquelle Trans-Canada Pipelines a choisi la rive sud à partir de Trois-Rivières, une des raisons dans la sélection du tracé était pour passer suffisamment près des gisements existants, mais surtout de la zone de sédimentation potentielle où il est susceptible d'avoir du gaz naturel, de passer aussi près que possible, tout en respectant les autres contraintes environnementales, tout cela, dans la sélection.

Actuellement, il y a un puits de gaz existant, une réserve de gaz existante qui a été découverte par Soquip, c'est Saint-Flavien. Etant donné aussi que c'est du gaz, des formations géologiques qui sont coûteuses à produire, où les quantités sont petites, et le coût de production à 1000 pieds cubes est relativement coûteux, on a fait un effort pour essayer de se rapprocher le plus près possible pour minimiser à Soquip les coûts de transport vers le gazoduc, finalement pour en faire la mise en marché.

G. ROBERT: Nous sommes d'avis qu'ainsi l'huile à chauffage non utilisée pourra servir de réserve et qu'une plus grande quantité pourra être convertie en huile diésel lors du raffinage. Toujours dans le but de vulgariser notre position.

Nous demandons donc que toutes les mesures soient prises afin de minimiser tout danger d'accident écologique. On endosse justement le travail qui est fait au niveau de l'environnement dans ce sens. Et j'ai signé: Gaby Robert.

PRÉSIDENT: M. Robert, est-ce que vous allez déposer votre texte pour le bénéfice?

G. ROBERT: Oui, la seule chose que j'ai changée, c'est l'usine de regazéification à Sept-Iles, j'ai éliminé la Pointe-Noire. Si vous décidez de le faire ailleurs, on est aussi d'accord en autant que ça rentre avec nos préoccupations dans la protection de l'environnement.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur, excusez-moi pour tout à l'heure, je pense que je vous ai appelé...

G. SAMSON: Il n'y a pas de quoi. Gilles Samson, Chambre de commerce. J'ai une question à l'intention de M. Fredette. J'aimerais savoir si, à coût égal, les coûts envisagés dans le projet actuel, la géographie, le terrain, les distances avaient permis d'alimenter Sept-Iles de Québec, par la côte nord, à coût égal, c'est une hypothèse, est-ce que la compagnie Trans-Canada Pipelines aurait inclus Sept-Iles dans sa demande de proposition?

J.G. FREDETTE: J'ai un peu de difficulté à répondre à votre question... il y a une hypothèse dedans.

G. SAMSON: Ce que je veux savoir, c'est: Si le gazoduc avait compétitionné avec la solution que vous proposez aujourd'hui, est-ce que vous auriez inclus une solution de gazoduc pour desservir Sept-Iles dans votre proposition?

J.G. FREDETTE: Cela dépend des volumes. Actuellement, au volume proposé, le transport par bateau est moins cher. Cependant, s'il y avait des volumes additionnels, il y a un moment donné où...

PRÉSIDENT: Cela coupe un peu les idées d'être obligé d'arrêter comme ça en plein milieu d'une question. Je demanderais à M. Fredette de continuer, s'il vous plaît!

J.G. FREDETTE: Je reprendre un peu en arrière. Je vais rappeler le fait que l'existence d'une usine de liquéfaction pour satisfaire les problèmes possibles entre Québec et Montréal, c'est-à-dire la sécurité d'approvisionnement et l'écrêtage des pointes, ont nécessité qu'on installe dans la région de Québec du stockage. Le choix, finalement, du stockage a été le gaz naturel liquéfié.

Etant donné qu'on avait ça, on a pensé que ce serait une bonne chose de desservir un autre centre et de commencer la desserte d'un autre centre qui est Sept-Iles. Parce que l'objectif c'est de desservir le plus grand nombre de centres possible au Québec.

Avec les volumes anticipés actuels qui ne sont pas considérables, les chiffres sont là, le transport de gaz naturel liquéfié est moins cher à l'unité, au 1000 pieds cubes, le coût est moins élevé au 1000 pieds cubes qu'il serait en pipeline. Avec les volumes actuels, bon.

La pénétration du gaz, les quantités vont être augmentées. La pénétration du gaz peut prendre un certain temps. Eventuellement, lorsqu'il y aura une demande suffisante parce que quand même, où on est rendu, entre Clermont, on serait rendu à Clermont, si c'est construit, et Sept-Iles, il y a une très longue distance, c'est un coût très élevé.

Lorsque, éventuellement, on pourra justifier des volumes plus considérables - et ça peut venir relativement rapidement - pour rentabiliser un gazoduc, à ce moment-là la chose sera considérée.

G. SAMSON: Je pose ma question autrement: Si l'état de l'art dans le transport du gaz naturel liquéfié par méthanier avait eu ses titres de noblesse déjà, est-ce que vous auriez inclus Sept-Iles dans votre projet?

J.G. FREDETTE: Qu'est-ce que vous voulez dire?

G. SAMSON: Ce que je veux dire, tout à l'heure, j'ai eu l'impression qu'on venait à Sept-Iles pour expérimenter. Je suis resté sur cette impression.

J.G. FREDETTE: Non, non, non.

G. SAMSON: Il m'apparaît que les questions qui ont été posées avaient tendance à vous faire confirmer que c'était le cas. Cela m'a inquiété beaucoup. J'ai essayé de venir dire que ça m'inquiète, en posant quelques questions, en voulant dire: Bien, si vous aviez répondu oui à ma première question, on serait venu pour le même coût par pipeline, j'aurais été rassuré parce que, je me dis, on ne fait pas des expériences. On vient à Sept-Iles parce qu'on pense à long terme des marchés de gaz.

J.G. FREDETTE: C'est effectivement ce qui est prévu...

G. SAMSON: C'est ce que je voulais entendre.

J.G. FREDETTE: ... les marchés de gaz.

G. SAMSON: Okay, merci.

J.G. FREDETTE: Pour revenir à l'aspect expérimentation, il ne faut pas se méprendre là-dessus non plus. Ce n'est pas une expérimentation technologique, c'est une expérimentation d'une façon de desservir un marché.

PRÉSIDENT: La question du quai d'embarquement à Sept-Iles. Vous mentionnez dans votre rapport que le quai d'embarquement est situé à environ 150 mètres du site du réservoir. Advenant un épanchement total, c'est-à-dire du réservoir, avec feu, est-ce qu'il n'y a pas des risques étant donné la chaleur calorifique dégagée à 150 mètres où vous mentionniez, à un moment donné qu'effectivement, à 150 mètres, le feu va prendre dans l'herbe, dans les arbres, etc. N'y a-t-il pas un danger, à ce moment-là, double?

C'est-à-dire une fois que le feu a pris à l'intérieur de la digue et qu'en même temps le méthanier est situé au quai d'embarquement, il y avait un danger pour le méthanier, question de feu?

J.G. FREDETTE: S'il y a 150 mètres qui est indiqué comme distance entre le méthanier et le réservoir, c'est que 150 mètres est une distance acceptable compte tenu de la possibilité d'un incendie.

PRÉSIDENT: C'est parce que ça ne va pas tout à fait avec les données qu'on a au niveau des chaleurs calorifiques. C'est-à-dire que des chaleurs calorifiques <sup>qui</sup> sont dégagées à 150 mètres <sup>semblent</sup> être assez importantes pour pouvoir mettre le feu justement, selon les données que vous avez données à l'intérieur des annexes.

J.G. FREDETTE: Je vais poser la question mais je présume qu'on s'est...

PRÉSIDENT: C'est la même chose...

J.G. FREDETTE: ... conformé aux distances. Encore une fois, on va regarder mais 150 mètres est le résultat d'une évaluation de distances basées sur, justement, pour éviter qu'il y ait une propagation de la flamme ou de la chaleur entre le réservoir et, dans l'éventualité d'un incendie possible, et la barge.

PRÉSIDENT: Okay. A tout événement, ce que vous mentionnez, selon les calculs qui sont effectués, peut-être qu'on pourrait demander aux gens de l'Énergie si, à leur avis, selon les données qu'on a actuellement, parce que selon l'interprétation qu'on en a, nous, Pointe-de-la-Martinière et Pointe-Noire, les quais d'embarquement sont situés à un endroit donné où, s'il y a un épanchement total effectivement, avec les probabilités qui sont indiquées, la chaleur calorifique dégagée est assez intense pour mettre le

feu à cette distance où le quai d'embarquement se situe.

Je ne sais pas si un des experts a regardé cela en détail. C'était 185 pieds à Pointe-de-la-Martinière et 150 pieds à Pointe-Noire. Dans les deux cas...

J.G. FREDETTE: Mètres là!

PRÉSIDENT: Mètres, excusez-moi. Dans les deux cas, il semble qu'il y ait possibilité de feu. Le feu à l'herbe, c'est ce qui est mentionné à l'intérieur du rapport.

M. [REDACTED]: Actuellement, pour le site de Pointe-Noire, on avait de la difficulté à retracer les dimensions, dans la proposition, comme les superficies des terrains au niveau des installations, au niveau de la superficie de la barrière qui contient le liquide, etc. De sorte que ce serait difficile à ce moment-là de vous dire si oui ou non il y a interférence mais c'est une chose, on va certainement...

PRÉSIDENT: D'accord. Alors, voyons cela différemment. Est-ce que selon votre analyse le quai d'embarquement devrait absolument être hors la zone effectivement mise en danger par le feu, considérant l'épanchement total?

M. [REDACTED]: Oui, c'est-à-dire la position d'amarrage de la barge devrait se situer en dehors de la limite d'exposition du réservoir. Mais il faut faire une distinction ici, c'est qu'il y a différents niveaux de radiation. Il y a celui qui va permettre à des êtres humains d'être brûlés et il y a celui qui va permettre à des matières de s'enflammer, c'est très différent.

C'est-à-dire que le niveau de radiation qui est requis pour exposer un être humain à des brûlures est différent et inférieur à celui qui va être requis pour allumer du bois ou mettre le feu dans des choses comme ça.

PRÉSIDENT: D'accord. Maintenant, selon le calcul qui avait été fait, on considère l'incendie dans l'herbe, etc., qui avait été mentionné par rapport à la distance du quai d'embarquement au centre du site d'épanchement?

M. : Oui.

PRÉSIDENT: Alors, selon vous, à tout événement, les normes sont de placer le quai à une distance telle qu'un épanchement total ne pourrait pas occasionner un feu par chaleur calorifique au niveau du quai d'embarquement.

M. : C'est exact, M. le Président.

J.G. FREDETTE: Alors, d'après les calculs qui ont été faits et qui sont confirmés maintenant, il n'y a aucun danger de propagation de flammes à 150 mètres. C'est le résultat d'un calcul pour effectivement s'assurer qu'il n'y a aucun danger.

M. YERGEAU: Est-ce qu'il y aurait moyen de m'expliquer, moi qui ne connais rien dans ces nobles questions, clairement ce qu'est le calcul, comment on procède pour calculer cela? Je fais appel à vos talents didactiques, M. Fredette.

J.G. FREDETTE: Ecoutez, là-dedans, ce n'est sûrement pas moi qui va vous faire la démonstration de comment c'est calculé. Encore une fois, pour toutes les questions relatives à la sécurité, autant ce qui a trait aux incendies possibles, etc., les études qui sont contenues là-dedans, dans les rapports, ont été effectuées par une entreprise, un consultant américain qui a une expérience de longue date dans ce genre de facilités.

Egalement, l'usine elle-même, les facilités de l'usine ont été conçues par une compagnie qui s'appelle Air Liquide du Canada, qui a fait la conception et la construction de nombreuses usines de gaz naturel liquéfié.

Les données qui sont dans notre rapport sont des données qui ont été calculées par ces entreprises et moi, personnellement, je ne m'aventurerai pas à tenter de vous démontrer comment se font ces calculs.

M. YERGEAU: Oui, mais est-ce que vous vous êtes fondé - enfin, vous exclut la personne qui parle, qui va me parler, mais désigne vos experts - sur une norme quelconque ? Quel est le mode d'analyse pour trouver justement la bonne distance?

J.G. FREDETTE: Ecoutez, on a un problème depuis le début. On a toujours le problème de langue parce que nos experts étant américains ne parlent pas français. Et à chaque fois qu'il est question d'utiliser la langue anglaise, évidemment on a quasiment l'impression d'être illégal.

M. YERGEAU: Vous savez qu'on a invité votre expert anglophone à s'adresser au public l'autre jour qui avait une réponse et même deux réponses importantes à donner. Il était le plus compétent pour le faire et, quant à moi, ça me fait plaisir de l'entendre encore.

Je voudrais savoir si c'est fondé sur un calcul précis. Je vous fais grâce de me l'expliquer, je ne voudrais surtout pas me retrouver dans votre situation et être obligé d'expliquer un problème mathématique comme celui-là mais je voudrais savoir si c'est fondé sur une norme qui a cours partout en Amérique du Nord ou si c'est un calcul qui est en fonction précis du site de La Martinière et de Pointe-Noire?

J.G. FREDETTE: C'est fondé sur une norme et en fonction du site de Pointe-Noire.

M. YERGEAU: Bon, merci.

J.G. FREDETTE: C'est toujours le même code qui est utilisé.

M. YERGEAU: Votre expert semble avoir quelque chose à ajouter.

J.G. FREDETTE: On va le faire parler là.

Ces calculs sont faits selon les normes de l'American Gas Association, qui sont également acceptées au Canada. Le calcul de ces distances provient d'expériences passées effectuées par American Gas Association aux Etats-Unis, lesquelles sont contenues dans un rapport qui s'appelle Project IS-3-1, - c'est enregistré tout cela ~ <sup>intérim</sup> ... Report on Phase 2 Work, American Gas Association, under NFPA 59-A.

M. YERGEAU: C'est ce texte que vous avez devant vous?

J.G. FREDETTE: Oui, c'est une référence qu'on retrouve dans un document qui est le code NFPA 59-A du National Fire Protection Association des Etats-Unis.

M. YERGEAU: Pourriez-vous me le prêter un instant, s'il vous plaît?

J.G. FREDETTE: Bien sûr.

M. YERGEAU: Je vais jeter un petit coup d'oeil là-dessus. M. Fredette, d'ailleurs j'en profite pour noter que ce n'est pas pour vous harceler que je vous pose de telles questions.

J.G. FREDETTE: Non, non, non, je comprends cela fort bien.

M. YERGEAU: C'est, à mon avis, un devoir pour nous de vérifier certaines choses, histoire de pouvoir, dans notre rapport, parler en connaissance de cause et non pas parler sur des impressions premières qui manquent peut-être parfois de fondement. C'est peut-être une déformation professionnelle mais, quant à moi, j'aime bien, lorsqu'on me donne une norme, qu'on me donne la citation dans la mesure du possible, qu'on me donne la référence exacte. Non pas que j'aie moi-même la capacité de vérifier tout cela, de

très loin mais excepté qu'on peut avoir, au Bureau d'audiences publiques, les consultants nécessaires pour vérifier au besoin et nous expliquer.

Mais évidemment lorsqu'il faut recommencer la recherche de bout en bout pour trouver la référence exacte, c'est là que ça devient extrêmement ardu et que ça crée des délais.

J'ai une dernière question à vous poser. A la page 344...

J.G. FREDETTE: Quelle page, s'il vous plaît?

M. YERGEAU: 344. ... vous dites que la glace peut atteindre un mètre le long du rivage de Pointe-Noire. Vous dites, d'autre part, que la glace de la partie orientale de la baie est brisée par le passage constant des navires se dirigeant vers le quai de la compagnie Iron Ore, à Sept-Iles.

D'autre part, vous dites, dans un deuxième paragraphe, que malheureusement les vents du nord-ouest ont également tendance à accumuler la glace le long du rivage de Pointe-Noire.

Compte tenu du fait que vous dites ailleurs dans le rapport que ni le remorqueur ni la barge ne sont des brise-glace, comment prévoyez-vous assurer l'accès constant au quai?

J.G. FREDETTE: Je vais consulter encore là-dessus.

Ce phénomène d'accumulation de glace peut se produire à certains moments et ce n'est pas constant durant l'hiver mais à certains moments seulement. A ces périodes, des remorqueurs brise-glace en service dans la région <sup>pourront</sup> venir dégager.

M. YERGEAU: Ah! bon, d'accord. Une chose que j'avais oubliée. A la page 350, vous mentionnez qu'il y a un certain nombre de chalets à sept kilomètres. Savez-vous à peu près combien il y a de chalets?

J.G. FREDETTE: Si ce n'est pas indiqué dans le rapport, moi je ne le sais pas.

M. YERGEAU: Merci.

PRÉSIDENT: Alors, deux questions: une qui touche plus particulièrement les questions environnementales. A la page 5.5, vous notez que la région de Pointe-Noire ne constitue pas une zone de reproduction importante pour les oiseaux. C'est selon quelle étude que vous avez consultée pour arriver à cette conclusion?

J.G. FREDETTE: Actuellement, nous avons... nous n'avons fait aucune étude sur le terrain. Je pense qu'on a déjà indiqué cela.

PRÉSIDENT: Oui.

J.G. FREDETTE: Nous avons utilisé la documentation disponible et je pense que les gens des Services de protection de l'environnement sont conscients que la documentation ou l'information de nature biologique ou environnementale disponible dans la région de Sept-Iles est relativement limitée.

Cependant, il y a des choses qui existent, que nous avons utilisées. De plus, nous avons consulté divers ministères gouvernementaux de qui nous avons reçu certaines réponses et c'est sur cette information, encore une fois qui est relativement sommaire mais qui, à notre avis, est réelle, que nous avons basé cette affirmation.

PRÉSIDENT: Sur des renseignements obtenus de gens à l'intérieur du gouvernement qui avaient fait des études, eux, sur la reproduction des oiseaux?

J.G. FREDETTE: Qui avaient une opinion ou qui avaient fait des études, qui avaient une opinion sur le milieu, sur les oiseaux qu'on peut retrouver dans ce milieu.

Nous avons aussi, évidemment, consulté Environnement Canada à Québec qui a quand même une certaine juridiction sur les...

PRÉSIDENT: Est-ce que Environnement Canada vous a donné une position officielle concernant les oiseaux migrateurs?

J.G. FREDETTE: Non, on a obtenu des documents d'Environnement Canada.

PRÉSIDENT : Je voudrais juste ici mentionner une chose. C'est que par souci d'augmenter nos connaissances concernant la normalisation des installations semblables, nous avons communiqué avec le ministère de l'Environnement de France parce qu'il faut dire, je pense bien, que la France a un certain nombre de ports et d'usines semblables et, effectivement, on nous a envoyé un certain nombre de déclarations, de réglementations.

Je voudrais poser ici une question relative à cette réglementation. On nous indique en particulier la chose suivante: - je vous lis un peu la position en ce qui concerne les autorités françaises vis-à-vis d'une telle installation - "Afin de diminuer le risque considérable que pourrait engendrer l'épandage de volume de gaz naturel liquéfié de plus en plus grand, les autorités françaises responsables de sécurité furent amenées à exiger la présence de deux barrières cryogéniques sur ce type de stockage." Je m'arrête là.

Est-ce que vous avez étudié cette possibilité d'utiliser deux barrières cryogéniques , c'est-à-dire une de béton et l'autre de métal?

J.G. FREDETTE: Cela dépend de quelle sorte d'installation vous parlez. Je n'ai aucune idée de ce à quoi vous référez comme situation, comme condition et comme exigence.

PRÉSIDENT: D'accord.

J.G. FREDETTE: Quant au type de ce que vous appelez une barrière cryogénique, au fond c'est un système de rétention d'un autre type qui, lui, au lieu, lorsqu'on dispose de surface de terrain moins grande, est toujours selon le même principe. Les Français font état de la même technologie au fond.

Toujours selon le même principe de créer une enceinte qui va recevoir la totalité du contenu...

PRÉSIDENT: Excusez, ce n'est pas du tout l'objet de la question. C'est que l'enceinte est toujours incluse; par contre, vous avez dans votre réservoir deux barrières, c'est-à-dire deux...

J.G. FREDETTE: Ce n'est pas dans le réservoir. Je suis pas mal certain que ce dont on parle, ce n'est pas dans le réservoir mais autour du réservoir et, encore une fois, au lieu d'être une digue qu'on retrouve au pied du réservoir, qui peut elle aussi contenir l'ensemble, il s'agit d'un mur de béton qui fait tout le tour, d'une enceinte de béton qui fait tout le tour du réservoir et, advenant le cas de défaillance du réservoir, la totalité, encore une fois, se retrouve dans l'enceinte mais avec une surface exposée à l'air du liquide qui, elle, est relativement réduite à cause de la conception même de cette enceinte.

PRÉSIDENT: Je pense qu'on ne parle pas de la même chose. Je vais demander à quelqu'un de l'énergie à savoir si cette possibilité ou cette exigence pourrait, pour certains volumes d'ammagasinage, être exigée? On ne parle pas là de l'enceinte; on parle, d'une part, d'un réservoir qui est composé d'une membrane métallique et, par la suite, on ajoute aussi une membrane de béton, c'est-à-dire qui est bétonné autour pour peut-être, selon les experts français, ajouter une très grande sécurité au réservoir au niveau d'épanchement.

J.G. FREDETTE: Tout ce que je peux obtenir de plus c'est ce que je viens de vous dire. Il n'y a rien de très très spécial dans ce type de système de rétention, sinon que ça se trouve à former un mur autour du réservoir mais ça remplit exactement la même fonction que le genre de système qui est proposé par nous, mais parce qu'on a plus d'espace. On peut avoir, à ce moment-là, une digue qui tolère une surface beaucoup plus grande parce qu'on a plus de terrain autour. C'est exactement la même chose.

De plus, ce qu'on retrouve ici, d'après notre expert, n'est pas en toute - d'après lui, en tout cas - n'est pas encore prouvé. Je parle de son efficacité.

PRÉSIDENT: N'est pas encore prouvé?

J.G. FREDETTE: Quant à son efficacité. C'est une question d'opinion, encore une fois.

PRÉSIDENT: D'accord. Oui?

G. LÉVESQUE: Ghislain Lévesque, Conseil des Ports nationaux, Sept-Iles. Effectivement, la compagnie Trans-Canada Pipelines qui veut venir s'installer à Sept-Iles est sur nos terrains. Alors, il va de soi qu'on est au courant très sommairement du dossier. Maintenant, on est au courant également que ce soir on se rend compte que le projet est à l'état initial, à l'état de développement, et c'est normal qu'ultérieurement on ait des contacts plus serrés, plus étroits, avec Trans-Canada Pipelines.

Maintenant, j'aimerais peut-être aborder trois petits points. Le premier point, j'aimerais vous informer qu'au sujet de ce que M. Henri-Paul Boudreau, notre commissaire industriel, disait tout à l'heure, sur le contrôle maritime à l'intérieur de la baie, effectivement, présentement, il y

a une étude qui est en cours, à savoir si le contrôle maritime ne pourrait pas s'installer dans notre port. C'est en cours et on devrait avoir des résultats assez prochainement.

M. le Président  
J'aimerais aussi vous faire part que présentement le Conseil des ports nationaux est en train de faire une étude sur l'aménagement futur de ses terrains à Pointe-Noire. Donc, où Trans-Canada Pipelines tente de se localiser. De là l'intérêt pour nous du dossier de Trans-Canada Pipelines.

J'aimerais vous dire également qu'étant donné que Trans-Canada Pipelines est à l'état initial dans son projet, <sup>que</sup> l'étude qu'on fait présentement va vous être d'un grand secours parce que, tout à l'heure, on parlait d'oiseaux, on parlait de courants marins, on parlait de glaces. Tout cela est présentement dans nos mains, ou à peu près. Je crois que notre étude va se compléter très favorablement avec Trans-Canada Pipelines.

J'aimerais aborder peut-être, je regarde ces messieurs, vous nous avez fait rire un petit peu tout à l'heure lorsque vous avez mis en doute, peut-être pas mis en doute mais critiqué un petit peu, sans doute de manière constructive, le fait qu'il n'y avait pas eu d'étude de site choisi.

Pour notre part, en ce qui concerne le port de Sept-Iles, on aimerait vous informer que le port de Sept-Iles est le plus grand port en eaux profondes sur la côte Atlantique; c'est le plus grand port qui peut être ouvert à l'année dans la région. N'essayez pas de trouver un port de cette envergure sur la côte Atlantique; c'est le seul et unique et on est fier de ce port. Merci.

PRÉSIDENT: Merci. On va permettre à M. Gauthier de s'expliquer.

J.P. GAUTHIER: Je pense qu'il y a eu un peu de confusion dans ce qu'on a

dit. C'est que le choix du site, ce n'est pas pour l'établissement d'un port. C'est le choix d'un site pour l'établissement d'une usine de regazéification, simplement. Je pense que c'est...

J.G. FREDETTE: C'est un port aussi, parce que s'il n'y a pas de port...

J.G. GAUTHIER: Oui, mais...

PRÉSIDENT: On va laisser M. Gauthier s'expliquer. Est-ce que vous voulez dire que le site en question comprend le port et l'usine et que ça aurait pu être ailleurs en fin de compte?

J.P. GAUTHIER: Effectivement, ça aurait pu être ailleurs et je pense que même dans le port de Sept-Iles, il y a des endroits... Quand on parle du site, c'est la localisation de l'usine par rapport aux habitations qui l'entourent, par rapport à un tas de facteurs. On ne met pas du tout en question l'utilisation du port de Sept-Iles, je pense que c'est une confusion.

C'est l'endroit dans un secteur qui peut recevoir, naturellement, techniquement des navires de la dimension qui est proposée dans le projet de Trans-Canada Pipelines.

Je tiens aussi à souligner un fait: Il est possible aussi, techniquement, dans certains endroits où, physiquement, c'est difficile d'accès à la rive, il est, je pense, dans le choix d'option d'analyser les coûts de s'approcher de ces rives en comparaison du profil environnemental qu'on aurait de choisir une telle solution.

Est-ce que ça répond à votre question?

G. LÉVESQUE: Merci.

PRÉSIDENT: Oui, monsieur?

M. NEPVEU : J'aimerais avoir la réponse à la question suivante:

J'aimerais savoir si, compte tenu du fait que l'on établit dans l'étude, d'après les expériences qui ont été faites, que le nuage de gaz qui peut s'étendre suite à une explosion ou à un épanchement, peut s'étendre jusqu'à un rayon de 4320 kilomètres dans des conditions... mètres plutôt, excusez... dans des conditions qu'on dit très défavorables, j'aimerais savoir dans quelle mesure ce fait peut nuire ou peut poser des inconvénients au fait que la population septilienne entre autres a accès à certaines parties du territoire à l'intérieur de ce rayon à des fins récréatives?

Je fais allusion ici, par exemple, au secteur de Sainte-Marguerite qui est situé non loin de Pointe-<sup>la</sup>noire, je fais référence aussi au fait que la baie de Sept-Iles, le secteur des îles, des sept îles, est utilisé à des fins de navigation de plaisance, à des fins de pique-niques, à diverses fins.

J'aimerais savoir quelles sont les conséquences pratiques concrètes, en des termes clairs, sur l'utilisation par la population de ces sites qui sont à l'intérieur du périmètre dangereux?

J.G. FREDETTE: Toute cette question est toujours celle évidemment qui est la plus discutée. On n'a pas fait de simulation des possibilités des risques à Sept-Iles même. Il faudra sans doute le faire.

Cependant, ce qu'on a fait dans la région de Lauzon, on a indiqué... d'abord, il faudrait peut-être expliquer ce qu'est le nuage de vapeur. Le nuage de méthane qui peut se dégager et qui peut être transporté par les vents, et peut s'enflammer uniquement lorsqu'il a entre 5% et 15% de concentration dans l'air.

Alors, au début, il y a de la vapeur qui est assez dense parce qu'il

y a beaucoup d'humidité dedans, il y a beaucoup d'eau dedans. La vapeur est assez dense qu'à mesure qu'elle échange avec la chaleur, va rester autour du bateau s'il s'agit d'un accident de bateau; après un certain temps, se réchauffant, elle va se dégager et finalement elle est entraînée par le vent. La zone dans laquelle elle est susceptible d'avoir entre 5% et 15%, donc inflammable, pour la perte d'un réservoir de ce bateau, est de l'ordre de 4,3 kilomètres.

A la fin, évidemment l'exposition, la largeur du nuage n'est pas la même tout le long parce que à mesure que le nuage avance, il se diffuse et surtout la concentration <sup>se</sup> diffuse. Mais quand on est rendu, semble-t-il, d'après les expériences, à quatre kilomètres, on est rendu où il y a une quantité qui est à peu près l'équivalent de ceci, qui est inflammable - une balle de soft ball - qui est encore entre 5% et 15% de concentration et qui est inflammable.

Je reviens à La Martinière. On a fait une simulation là et compte tenu des populations qu'il y a là. Il y a un risque de un sur cinq millions qu'une personne, compte tenu de la densité de population qui est là, subisse des blessures à la suite, encore une fois, de l'allumage hypothétique de ce nuage, il y a un sur cinq millions.

Dans la région de Sept-Iles, la densité de population est beaucoup moins grande dans un rayon de 1,4 kilomètres. D'ailleurs, 4,3 kilomètres, cela n'atteint pas Sept-Iles; ça couvre peut-être la région des îles; ça n'atteint pas Sainte-Marguerite non plus, la rivière Sainte-Marguerite non plus, et la densité de population est très faible.

Alors, les possibilités qu'une personne soit blessée, advenant un

accident, advenant le nuage de vapeur, qu'il n'y ait pas un feu d'abord, et advenant l'allumage de ce nuage de vapeur, ce qui n'est pas certain non plus, est de un sur cinq millions à La Martinière et serait beaucoup plus faible encore dans la région de Sept-Iles.

Tout à l'heure, je mentionnais lorsqu'on parle de risques au fond, il y a beaucoup d'autres choses qui sont des risques aussi. Tout ce que je peux faire, c'est comparer avec d'autres types de risques qu'on assume à tous les jours, dans la vie, et celui-là n'est pas plus... est beaucoup plus petit que d'autres risques qu'on assume à tous les jours.

M. NEPVEU : Avec votre permission, M. le Président...

J.G. FREDETTE: Ce n'est pas explosif non plus.

M. NEPVEU : Mon intention, évidemment, n'est pas d'être alarmiste plus qu'il le faut, simplement il faut...

J.G. FREDETTE: On est ici justement pour parler de ça.

M. NEPVEU : Dans l'hypothèse - je m'excuse de prendre encore des hypothèses négatives - par exemple, d'une explosion lors du déchargement du méthanier...

J.G. FREDETTE: Il ne peut pas y avoir d'explosion.

M. NEPVEU : Bien, une fois que le gaz entre en contact avec l'air, j'imagine qu'il se produit une explosion.

J.G. FREDETTE: Il n'y a pas d'explosion.

M. NEPVEU : On a parlé d'une boule de feu.

J.G. FREDETTE: Il peut brûler, c'est une combustion qui est relativement lente. Il peut brûler si la concentration dans l'air se situe entre 5% et 15%.

M. NEPVEU: : Il est mention, quelque part dans l'étude, que la population aurait même, suite à une catastrophe de ce genre, un certain délai pour réagir. On parle à un moment donné d'un certain délai, par exemple, pour les animaux qui pourraient fuir certains lieux qui seraient directement touchés par le nuage de vapeur.

J'aimerais savoir si la compagnie, dans son projet, dans son étude de coût évidemment, de la réalisation du projet, a tenu compte du fait qu'elle devrait ou qu'elle pourrait être appelée à prévoir certains mécanismes d'alerte, certains dispositifs d'urgence pour prévoir une évacuation des lieux ou si la compagnie préfère s'en remettre aux dispositifs présentement appliqués généralement, que ce soit la protection civile ou laisser ça aux autorités municipales ou autres? Ou si la corporation désire, ou a l'intention en tout cas, d'en assumer une certaine base de ce risque?

J.G. FREDETTE: Tel que conçu actuellement, il y a des systèmes d'alerte qui sont prévus.

PRÉSIDENT: Lesquels?

J.G. FREDETTE: ...

PRÉSIDENT: M. Nepveu, vous venez d'intervenir, vous ne vous êtes pas nommé; pour le bénéfice de l'enregistrement.

J.G. FREDETTE: Il y a des dispositifs de détection du méthane, des dispositifs de détection de feu qui permettent de déclencher, dans les conditions d'accidents le justifiant, des sirènes d'alarme qui avertiraient la population.

Je voudrais quand même dire, encore une fois, qu'il y a beaucoup d'autres types d'activités ou d'industries <sup>même</sup> qui comportent certains dangers pour la

population et qui n'ont pas de système d'alarme.

PRÉSIDENT: Merci. Monsieur?

J. LAVIGNE: Jacques Lavigne, pour la Corporation de l'environnement. Corrigez-moi si je me trompe, on demeure tout de même dans l'élément de la sécurité encore une fois. Les critères qui ont été utilisés semblent avoir été à peu près les mêmes à Québec qu'à Sept-Iles pour l'établissement des graphiques.

Il y a deux questions que je me pose: Premièrement, quels sont les critères qui ont servi à l'établissement des données sur la stabilité atmosphérique ou encore la vitesse des vents? Notez que je ne tiens pas compte de la direction, seulement la vitesse.

Deuxièmement, les graphiques, à première vue, semblent avoir été basés sur des moyennes de vents. On parle de vitesse de dix milles à l'heure, entre autres. Pourquoi lorsqu'on parle d'un accident maximal possible, on ne tient pas compte des maximum enregistrés? Pour ceux qui demeurent justement dans la région, on sait que la baie de Sept-Iles n'est absolument pas comparable au niveau des vents à celle de La Martinière. Lorsqu'on est sujet à des tempêtes qui sont quand même très très fréquentes, la vitesse des vents atteint parfois des vitesses qui sont pas mal phénoménales.

Il y a un autre facteur également qui est à considérer, c'est la durée des vents qui, ici, est très intense par rapport à celle de La Martinière. J'aimerais savoir si on a tenu compte de cela dans l'étude.

J.G. FREDETTE: Oui, les données aux conditions atmosphériques et aux vents en particulier qui ont été appliquées dans le modèle mathématique pour évaluer les risques sont des données qui viennent de Sept-Iles. Des moyennes

sont utilisées, cela fait partie des formules. Encore une fois, ces formules sont très conservatrices, essentiellement, qui utilisent des moyennes. Effectivement, ce sont les vents de la région qui ont été... les statistiques concernant les vents de la région.

De plus, dans la région de Sept-Iles en particulier, il y a quand même un avantage sur d'autres endroits, par exemple comparé à la côte de la Californie où les vents, à certaines époques, sont inexistantes tellement il y a des phénomènes d'inversion, on voit que la pollution reste. Cela fait des problèmes beaucoup plus sérieux quant à la dispersion des nuages de vapeur possible.

Les risques sont moins grands plus les vents sont violents, plus les vents sont fréquents. La dispersion se fait beaucoup plus rapidement à ce moment-là, et limite la période de temps où le méthane a la concentration suffisante pour qu'il soit combustible.

J. LAVICNE: Cela m'amène à poser une autre question dans ce cas-là. L'étude tient compte uniquement d'un point, c'est-à-dire si le méthane s'enflamme. L'étude de risque comporte uniquement ce point, d'après ce que je peux voir.

On sait, à prime abord, que le méthane est un gaz non toxique; tout le monde l'a admis au départ. Maintenant, je suis d'accord lorsqu'il y a une certaine concentration dans l'atmosphère. Mais advenant, on va prendre un cas critique, qu'il y ait épanchement du réservoir total et qu'on soit en présence de vents dominants extrêmement forts, le gaz est plus lourd que l'air, la baie de Sept-Iles n'a aucun obstacle, c'est de l'eau; le transport se fait en ligne droite, il n'y a pas d'obstacle géographique pour bloquer cela, est-ce qu'on peut admettre, théoriquement, que le nuage de

gaz pourrait atteindre la ville de Sept-Iles? Si oui, est-ce qu'il pourrait y avoir un danger au niveau de la population par l'absorption de gaz en tant que tel?

Normalement, en petite concentration, il n'est pas dangereux, je suis d'accord avec vous mais si parle de 175 000 barils qui arrivent d'une claque, à ce moment-là j'ai l'impression que la concentration dans l'atmosphère risque d'être un petit peu plus forte.

J.G. FREDETTE: Là, vous parlez du réservoir. Le réservoir, si jamais il y avait défaillance totale, serait complètement contenu dans une digue, une enceinte, avec une surface donnée. La surface qui est très spécifique, telle qu'indiquée là, est très spécifique et c'est une enceinte, une digue très spécifique aussi.

Compte tenu de cette surface, l'exposition, encore une fois, du liquide à l'air, il y a une certaine quantité, très spécifique et de façon graduelle, c'est tout calculé, de méthane qui se dégage. Le méthane n'est pas plus lourd que l'air, il est plus léger et le nuage de vapeur n'irait pas plus loin qu'une certaine distance. Dans le cas d'une défaillance totale, je pense que c'est quelque chose comme 800 mètres. Alors, 800 mètres, ce n'est pas Sept-Iles. Et 800 mètres seraient tout à l'intérieur de la zone de 300 acres qu'on considère actuellement comme possible mais qui peut être plus petite et, à ce moment-là on change, on modifie le concept de la digue et le nuage n'irait pas plus loin que la propriété de l'entreprise.

J. LAVIGNE: Je suis d'accord en ce qui concerne la surface du réservoir. Il n'en reste pas moins que le gaz, lorsqu'il va reprendre son état gazeux, va refaire 600 fois son volume. Mais la question que je me pose...

J.G. FREDETTE: Non, non, il ne refait pas son volume 600 fois tout d'un coup.

J. LAVIGNE: Je suis d'accord...

J.G. FREDETTE: Il le fait très très très lentement. Et, à cause des vents, etc., c'est le même phénomène toujours, jusqu'à temps qu'il soit vide, à moins qu'on y mette le feu. Jusqu'à temps que le réservoir, la digue soit vide, le nuage de vapeur, inflammable, ne va jamais plus loin que 800 mètres, n'ira jamais plus loin que 800 mètres. Encore une fois, basé sur les références qu'on a données tout à l'heure, sur des expériences pratiques, c'est-à-dire des expériences de valeur scientifique qui ont été faites et sur quoi se basent les ingénieurs qui font la conception de ces projets.

J. LAVIGNE: D'accord, mais est-ce que vous pouvez simplement me confirmer que ces études, ces calculs ont été faits sur des moyennes de vents ou si on tient compte à ce moment-là des extrêmes possibles?

J.G. FREDETTE: Les études sont faites, c'est-à-dire les expériences qui ont été faites ont été faites dans certaines conditions. La moyenne reflète... on utilise des moyennes mais ça reflète... dans la moyenne, il est prévu qu'en utilisant la moyenne on va arriver aux résultats qu'on retrouve dans les expériences.

Encore une fois, puisque vous parlez de Sept-Iles, le phénomène qui peut se produire, qui n'est pas un phénomène de moyenne, c'est-à-dire des vents plus forts que la moyenne, c'est encore plus avantageux. Cela limite encore plus <sup>les risques</sup> la dispersion se fait encore plus rapidement et le nuage hypothétique de vapeur irait moins loin encore. De sorte que le plus loin qu'il peut aller, aux pires conditions et les pires conditions ce n'est pas les

vents forts.

J. LAVIGNE: Une dernière petite question, qui a rapport avec le méthanier lui-même. L'étude de risques lors de la circulation du méthanier dans la baie de Sept-Iles, est-ce que ça tient compte du fait, par exemple, d'un bris d'amarres? Parce qu'on sait justement que la barge est non motorisée; alors advenant un bris d'amarres par rapport à son remorqueur, on va prendre encore une fois le cas d'une tempête, à ce moment-là la barge va être soumise à l'action des vents, est-ce qu'on ne pourrait pas penser que cette barge pourrait aller s'écraser n'importe où dans la baie de Sept-Iles finalement et là, la distance de 800 mètres, 1000 mètres ou 2000 mètres sur l'eau serait complètement rapprochée de la ville et les bateaux qui circulent dans la baie de Sept-Iles sont des bateaux à très fort tonnage. Alors, le risque de collision sans fracture.

J.G. FREDETTE: D'abord, pour répondre à votre question spécifiquement, le bateau, d'abord le quai est conçu de façon à ce que le bateau soit entre la rive et le quai. Alors, s'il y avait un bris d'amarres, je ne vois pas la possibilité que le bateau...

J. LAVIGNE: Non, d'accord...

J.G. FREDETTE: ... soit emporté par le vent parce que, justement, il est à l'intérieur d'un quai conçu pour cela.

Maintenant, est-ce qu'on a tenu compte d'un bris d'amarres. Ce dont on a tenu compte pour établir les probabilités d'accidents et l'expérience totale sur le Saint-Laurent, c'est-à-dire on prend tous les accidents, les types d'accidents, etc., soit collision ou échouement, et c'est l'expérience totale du Saint-Laurent qui est intégrée dans les modèles mathématiques

pour déterminer les possibilités d'accidents.

J. LAVIGNE: Je vous remercie.

PRÉSIDENT: Je reviens un petit peu à la charge. Tout à l'heure, j'ai posé une question importante et je me demande si on s'est mal compris. Je vous ai demandé s'il avait été considéré des réservoirs en béton à membrane et vous m'avez répondu, effectivement, pour le bénéfice de tout le monde, ce qui est présenté actuellement, si je comprends bien, c'est un réservoir de deux membranes métalliques, c'est-à-dire qu'il y a deux membranes métalliques.

Ce qui est proposé ou ce qui est avancé, du moins, du côté de la France, c'est qu'il y a aussi un endiguement et lorsqu'on parle de béton, effectivement, ce que je vous mentionnais, c'est la première membrane qui est en béton et la deuxième en métal. Vous m'avez dit tout à l'heure: Bien oui, je vous l'ai mentionné, etc., et vous parliez à ce moment-là de l'enceinte en béton.

Moi, je vous parlais d'un réservoir en béton et d'une enceinte par dessus. Alors, je me demande si on s'est mal compris.

J.G. FREDETTE: Effectivement, en regardant, en parlant avec notre expert, il m'a indiqué qu'il s'agit d'un autre type de réservoir, justement d'un type de réservoir à membrane.

PRÉSIDENT: Excusez-moi, il faut arrêter une minute.

J.G. FREDETTE: On m'indique que le système à membrane que vous venez de nous indiquer est un système qui est inférieur à celui qui est proposé ici, que c'est un système qui n'est plus utilisé et que même les Français, actuellement, utilisent plutôt ce qui est proposé ici, au fond, qui est un réservoir avec une paroi en acier au nickel, une autre paroi en acier au carbone, les deux étant isolées, plus une digue de quelque conception que

ce soit, mais avec une digue également.

PRÉSIDENT: Depuis quel moment utilisent-ils cette méthode?

J.G. FREDETTE: Ce type de réservoir est en existence depuis une vingtaine d'années et c'est justement ce type de réservoir qui n'a jamais connu de défaillance.

PRÉSIDENT: D'accord. C'est parce qu'on a un avis officiel du ministère de l'Environnement en France qui dit la chose suivante en termes de conclusion: - on parle toujours du type de réservoir qu'on mentionne - "Ces contraintes supplémentaires ont permis de développer de nouvelles techniques plus sûres de la construction des réservoirs", et cela date de 1978. Alors, je pense que...

Durant qu'on discute de ce côté-là, je me demandais si le ministère de l'Energie a une idée sur la sécurité par rapport à ces membranes de béton. Est-ce que c'est plus sécuritaire effectivement que le projet mentionné?

M. TRUCHON: Je suis au courant de ce type de réservoir, M. le Président, mais malheureusement je ne suis pas en mesure de vous dire lequel de ces types - il y a quatre types, en fait, de réservoir, il y en a également des souterrains - je ne suis pas en mesure de vous dire, parmi les réservoirs, au-dessus de la terre, lequel est le plus sécuritaire.

PRÉSIDENT: Est-ce qu'on pourrait éventuellement avoir une réponse sur ça?

M. TRUCHON: Il faudrait aller à des sources qui ont fait des expérimentations ou ont tenu des statistiques sur le sujet mais je ne serais pas en mesure de vous dire lequel présentement.

PRÉSIDENT: Oui? Concernant les dates, on n'a pas l'air à s'entendre...

J.G. FREDETTE: Non, non, mais...

PRÉSIDENT: Vous dites, effectivement, ce que je vous mentionne, que c'est

quelque chose qui est abandonné et moi, malheureusement, le document qu'on m'a transmis officiellement, le ministère de l'Environnement, nous dit que c'est une nouvelle technologie développée il y a un an et appliquée éventuellement sur un nouveau projet qui a lieu à FOS -sur-Mer, en Méditerranée, où effectivement on utilise cette méthode pour plus de précaution, et cela c'est depuis un an.

J.G. FREDETTE: Vraiment, c'est une question d'opinion entre experts et je pense que ça ne sert à rien de continuer à discuter de cela ici, on n'en finira pas.

PRÉSIDENT: Non, non, ce n'est pas sur la question que je vous posais. Vous m'avez mentionné que ce que je vous mentionnais, ce que je vous indiquais, était quelque chose d'abandonné. C'est simplement pour rectifier; c'est quand même quelque chose...

J.G. FREDETTE: C'est une technologie qu'on commence peut-être à appliquer en France mais ce qu'on m'indique c'est que la technologie la plus sûre c'est celle qui est proposée ici et également, on m'indique que les Français tentent de vendre leur technologie comme étant la meilleure. Mais c'est uniquement une question d'opinion.

PRÉSIDENT: Merci.

M. FORTIER : M. le Président, juste pour situer peut-être les gens un peu parce que se développent des discussions d'experts, on risque peut-être un peu de s'y perdre. On a fait beaucoup référence au volume 4; je ne sais pas si c'est le seul volume qui a été mis à la disposition de la population.

Il y a aussi un volume 3 mais je ne sais pas s'il a été consulté. La firme - je ne parle pas de la firme de consultants en sécurité mais la maison qui a conçu les installations à Air Liquide, en a fait partout dans le monde, y compris en France.

M. YERGEAU: Vous parlez du volume 3B?

M. FORTIER : Exact. Ils ont conçu des usines de liquéfaction avec réservoirs en Algérie, en France, aux Etats-Unis, un peu partout depuis vingt ans et c'est cette technologie qui est appliquée ici. Il ne faut pas s'imaginer... Je comprends que les experts peuvent différer d'opinion sur certaines méthodes mais il ne faudrait pas que les gens s'imaginent qu'on...

PRÉSIDENT: Non, excusez...

M. FORTIER : ... arrive avec un projet avec une méthode en l'air.

PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas dans ce sens. C'est tout simplement pour mentionner, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, effectivement ce sont des problèmes techniques qui sont compliqués, d'une part. Simplement, ce que je mentionnais, c'est qu'il semble que soit adopté en France, qui ont quand même une expérience, comme les Américains, aussi importante dans le domaine du gaz liquide. C'est mentionné tout simplement qu'en haut de 35 000 mètres cubes, effectivement, on considère le réservoir de béton plus sécuritaire.

Je vous ai tout simplement demandé si vous avez considéré cette façon de procéder. Vous m'avez répondu...

J.G. FREDETTE: La réponse est non.

PRÉSIDENT: Okay.

J.G. FREDETTE: On n'a pas considéré cette façon de procéder.

PRÉSIDENT: Une autre question par rapport à cela, pour en terminer: Est-ce que présentement, dans les usines existantes, aux Etats-Unis, il y a des réservoirs en béton?

JG. FREDETTE: Il y a, semble-t-il, pas exactement comme celui-là mais des

systèmes semblables aux Etats-Unis.

PRÉSIDENT: Est-ce que vous avez l'information à quels endroits?

J.G. FREDETTE: On ne sait pas exactement combien il y en a et où est-ce qu'ils sont à ce moment-ci.

PRÉSIDENT: Vous avez présentement avec vous, je pense, un expert américain.

J.G. FREDETTE: Oui.

PRÉSIDENT: Est-ce que lui, je parle de politiques américaines, considère ce réservoir plus sécuritaire?

M. FORTIER: Le temps qu'ils se consultent, j'ai consulté l'expert sur un point, c'est qu'il y a 99...

J.G. FREDETTE: D'abord, il semble qu'il y aurait environ 99% des réservoirs existants aux Etats-Unis qui sont conçus comme celui proposé.

PRÉSIDENT: C'est-à-dire à membrane de béton?

J.G. FREDETTE: Non, non, non, celui qui est proposé ici. Au fond, il est impossible de vider cette question ici; il faudra avoir avec nous notre expert qui est un expert en évaluation de risques, c'est un expert en matières concernant la sécurité. Il faudrait ici, pour avoir une discussion vraiment utile avoir un ou des ingénieurs qui, eux, sont des spécialistes de la conception et de la construction des réservoirs eux-mêmes.

Par exemple, ce qu'on propose ici, nous, l'usine elle-même est conçue par Air Liquide. Air Liquide a conçu et construit un ensemble d'usines, un grand nombre d'usines en Algérie, aux Etats-Unis, etc. Il y en a treize qui sont indiquées ici et les trois usines d'écroûtement de pointe qui existent en service au Canada, c'est Air Liquide qui les a conçues et construites.

Dans tous ces cas, Air Liquide a fait appel à des spécialistes de

design et de construction de réservoirs américains, soit Chicago Bridge ou Pittsburg DesMoines, en particulier, la plupart c'est ces deux-là, qui eux construisent des réservoirs du type qu'on propose actuellement.

Encore une fois, dans la partie technique de la requête, des spécifications sont fournies par ces entreprises, par Chicaco Bridge et Pittsburg DesMoines.

PRÉSIDENT: D'accord. Maintenant, je pense que M. Yergeau a quelques questions et, par la suite, s'il y a des gens...

J.G. FREDETTE: Il y a une autre chose aussi. L'ingénieur en question qui a travaillé sur ce projet, sur les aspects qui vous intéressent actuellement, n'est malheureusement pas ici aujourd'hui; il était avec nous lundi mais il a dû, hier, parce qu'il avait des engagements, c'est-à-dire l'ingénieur de Air Liquide, retourner à Montréal.

Entre parenthèses, Air Liquide - on parle des Français - est une société française. Il s'agit de Air Liquide du Canada, c'est la filiale d'une société française qui est le pionnier du gaz naturel liquéfié dans le monde.

PRÉSIDENT: C'est pour cela que ça nous surprend, vos déclarations par rapport à ce que vous indiquez un peu officiellement dans un document.

J.G. FREDETTE: Encore une fois, nous deux, c'est comme deux aveugles qui s'en vont ensemble, on n'ira pas loin.

PRÉSIDENT: D'accord. Pourtant, on est entouré de pas mal de monde et on n'a pas encore de réponse. C'est compliqué.

Maintenant, M. Yergeau avait quelques questions et, par la suite, on reviendra dans les interventions du public; en ce qui nous concerne, on aurait pratiquement terminé. On reviendra avec les déclarations des gens

parce qu'il y a des gens aussi qui ont mentionné qu'ils avaient des mémoires soit à nous soumettre ou à nous proposer. On reviendra par la suite.

M. YERGEAU: Je peux ajouter à ce que disait M. Lamontagne qu'à FOS - sur-Mer il y a quand même deux réservoirs de 35 000 mètres cubes qui, actuellement, est en construction selon cette nouvelle méthode du réservoir, de la paroi extérieure en béton, un réservoir de 80 000 mètres cubes. Donc, il ne s'agit pas d'une technique abandonnée puisque ce réservoir est en construction présentement.

J.G. FREDETTE: Je pense que ce n'est pas une technique qui est favorisée en Amérique du Nord. En fait, ils essaient de vendre la leur, mais que voulez-vous que j'y fasse? Si vous ne voulez pas que je vous réponde ça, ne me posez plus de questions là-dessus, sinon on ne finira pas.

M. YERGEAU: Je m'excuse, monsieur, mais nous sommes obligés, nous, d'essayer de vérifier la véracité des données, la valeur des données. On n'est pas ici pour faire un cinéma, on est ici pour essayer...

J.G. FREDETTE: Il n'y a personne qui fait du cinéma, aïe! aïe!

M. YERGEAU: ... de se comprendre et pour essayer de comprendre certaines données. Pour votre information, M. Fredette, j'ai voulu vous informer que ce réservoir n'est pas abandonné puisqu'il n'est pas totalement construit actuellement. C'est uniquement une mise au point qui pourra vous aider, vous autres aussi, à regarder peut-être cette donnée du problème.

Chose suivante: Je voudrais savoir si, en bordure du site proposé, vous avez identifié des pêcheurs qui font de la pêche artisanale, de la pêche commerciale, de la même façon, cher monsieur qui est ici, qu'il y a un pêcheur artisanal en bordure du site de La Martinière. Je voudrais

savoir s'il existe un pêcheur de la même façon en bordure du site à Pointe-Noire?

J.G. FREDETTE: En autant qu'on peut savoir, à notre connaissance, il n'y a pas de pêche commerciale. Il y en a peut-être mais, à notre connaissance, il n'y en a pas.

M. YERGEAU: ... maintenant, M. Fredette, la citation que vous m'avez faite tantôt du code 59-A, en son paragraphe 2120 et suivants, est-il la même chose, comme je crois le comprendre, que le paragraphe 3.2.3 du code Z-276? Votre expert pourrait probablement vous le dire et ça m'éviterait, moi, d'avoir à courir après le 59-A puisque je veux demander certains renseignements supplémentaires à ce sujet.

J.G. FREDETTE: Essentiellement, ce serait la même chose.

M. YERGEAU: Merci.

PRÉSIDENT: Je veux tout simplement passer une remarque à partir de ce moment-ci, parce que j'ai l'impression qu'il y a un certain nombre de personnes ici qui comprennent mal les interventions qu'on peut avoir. Voyez-vous, il y a deux façons d'agir dans une enquête comme celle-là, ou d'une audience: c'est de laisser poser aux gens dans la salle des questions. Effectivement, on le fait, on permet de venir poser des questions.

Une autre chose, c'est qu'en ce qui nous concerne, on est mandaté par le ministre, c'est-à-dire qu'on a actuellement une enquête comme mandat. On peut s'asseoir avec ces messieurs pendant dix jours, vingt-cinq jours si l'on veut, et approfondir toutes ces données.

Ce qu'on fait actuellement, c'est un compromis entre les deux, c'est-à-dire qu'on pourrait s'asseoir ici et effectivement ne pas dire un mot,

vous laisser parler. On fait un compromis entre les deux, c'est-à-dire qu'on essaie d'obtenir de vous tous les renseignements possibles aussi dans la région, des choses que les spécialistes... Vous mentionniez tout à l'heure, quelqu'un: Nous, on se fie aux spécialistes. Je n'ai rien contre ça, en ce qui me concerne, j'étais - disons - un spécialiste dans un domaine particulier. Il arrive aussi que les spécialistes se trompent; il arrive des fois qu'on oublie des choses et c'est pourquoi on vient dans les régions.

Un exemple: ces documents qui sont présentés sont des analyses préliminaires, c'est-à-dire juste pour donner un exemple sur une question dont on n'a pas reçu la réponse, combien il y a de chalets dans la région. On ne le sait pas.

Bon. C'est préliminaire, effectivement, mais ici il y a peut-être des gens qui seraient susceptibles de savoir plus que ce document, combien il y a de chalets dans la région. Il y a d'autres renseignements qui sont utiles aussi: le nombre de pêcheurs. Les pêcheurs pourraient venir nous voir pour nous dire ce qu'ils en pensent, etc. Les renseignements supplémentaires que spécialistes de A à Z, que ce soit des États-Unis, de la France ou n'importe, qui viendraient nous parler ce soir, ne seraient pas au courant de ça, effectivement, parce que ce ne sont pas des gens qui vivent dans la place.

C'est pourquoi ce soir on fait, avec vous, une démarche qui est partielle en ce qui nous concerne parce que toutes les questions où on n'a pas de réponse, il va falloir qu'on les ait. Comme on a mentionné tantôt, ce n'est quand même pas une farce cette affaire-là et quand un ministre dit oui ou non, ou dit oui avec une mitigation ou quelque chose de modifié,

il faut quand même qu'il soit supporté et qu'il ait aussi toute la connaissance du document et la connaissance des interrogations que vous avez posées.

Simplement, j'ai fait cette mise au point parce que ça semble, pour le moment effectivement, comme j'ai cru percevoir une certaine réaction, être un débat où on essaie d'acculer au mur les gens de la compagnie. Ce n'est pas cela du tout. Nous, simplement, ce qu'on dit, on est assez d'accord pour le moment, dans le cadre du moment où on est rendu dans l'enquête, on est assez d'accord qu'il manque des renseignements.

C'est compliqué aussi, je l'avoue, pour une compagnie, de savoir jusqu'où elle va aller au niveau des renseignements pour obtenir son accord de principe pour une autorisation. Mais une autorisation de principe, aux Services de protection de l'environnement, il n'y en a pas. Il faut se le dire, il n'y en a pas. Parce qu'une autorisation de principe, légalement, ça n'existe pas. C'est une autorisation ou un refus, une autorisation avec modifications.

On considère, dans le cadre actuel de l'enquête, de l'audience qu'on tient sur ça, qu'il nous manque des renseignements. On ne dit pas actuellement qu'effectivement l'environnement est contre, on est contre ou pour le projet; il nous manque des renseignements. On vient vous voir, effectivement, pour protéger l'environnement, pour vous protéger, et essayer aussi d'obtenir de vous tous les renseignements pertinents pour nous permettre de mieux juger de l'histoire.

Ce n'est pas un combat des chefs, cette affaire-là; c'est tout simplement une enquête comme il s'en tient beaucoup, excepté c'est une enquête qui fait participer le public.

Je voudrais faire une autre parenthèse. L'Office national d'énergie, actuellement, tient enquête. Par contre, on considère que les audiences de l'Office national de l'énergie sont beaucoup moins accessibles au public que les nôtres. Pourquoi? Parce qu'ils ont un système qui est moins accessible. Pourquoi? Parce qu'ils se tiennent aussi pendant un mois, deux mois, trois mois, etc. et il y a des procureurs qui parlent d'un bord à l'autre; le public peut intervenir mais c'est plus compliqué et c'est plus gênant.

Alors, effectivement, quand on se présente ici, il faut qu'à un certain moment on parle de techniques pour avoir tous les renseignements voulus. Mais on tient aussi à ce que les gens viennent nous dire ce qu'ils pensent effectivement du projet. Je pense que c'est sérieux et j'espère que vous considérez aussi que c'est sérieux. Là-dessus, je voudrais maintenant permettre aux gens qui avaient un mémoire à nous présenter, je pense à la Corporation de protection de l'environnement de Sept-Iles, de venir nous présenter son mémoire.

J.G. FREDETTE: Est-ce que je pourrais dire quelque chose là-dessus? On est parfaitement d'accord à participer à ce genre d'exercice aussi. D'ailleurs, on est ici et s'il faut revenir, on reviendra. Cela fait partie du processus. On reconnaît la Loi de l'environnement du Québec; d'ailleurs, on est disposé à faire toutes les démarches pour obtenir les autorisations qu'il faut.

Il reste que la requête devant l'Office national de l'énergie actuellement, les discussions techniques auront lieu là aussi et ça m'étonnerait qu'il soit permis de construire des choses qui ne sont pas faites selon les meilleures règles de l'art.

PRÉSIDENT: Oui, monsieur?

M. : Merci, M. le Président, vous allez me permettre, avec beaucoup de respect, de rectifier les propos que vous avez tenus. Il ne s'agit pas d'un mémoire que la corporation entend présenter ce soir; il s'agit plutôt d'intervenir au niveau des considérations générales.

Notre position, nous allons la définir de la façon suivante: Nous nous sommes présentés ici ce soir après avoir pu prendre connaissance de l'étude, un peu comme tout le monde, dans un très court délai. C'est la première chose, je pense, que nous avons à déplorer, c'est le court délai qui nous a été donné pour finalement étudier, examiner, scruter dans les moindres détails une étude si volumineuse.

Il est évident que le système des audiences publiques qui est instauré - et je pense d'ailleurs que c'est une des premières expériences qui est tentée au niveau du ministère de l'Environnement suite aux amendements à la loi 69 - est en soi un système qui fait l'unanimité et qui rallie, je pense, tout le monde.

Maintenant, pour que ces audiences publiques aient une utilité quelconque et que ça ne devienne pas soit un débat entre experts, qui se placent sur un niveau extrêmement technique et qui, à ce moment-là effraient en quelque sorte la plupart des citoyens qui sont peu ou pas informés, ou par ailleurs pour que ça ne devienne pas non plus une espèce d'affrontement stérile ou une espèce de chasse aux sorcières ou une espèce d'occasion de tenir des propos très superficiels comme, malheureusement, je constate que ç'a été le cas ce soir, tant de notre part que de la part de plusieurs intervenants, à cause justement du manque de préparation, du manque d'infor-

tion, je pense que tout ce mécanisme doit être repensé, du moins, et réorienté, évidemment compte tenu des contraintes qui vous sont imposées par les délais de l'Office national de l'énergie. Ce n'est pas l'intention de la corporation de blâmer le Bureau d'audiences publiques ce soir pour avoir quand même organisé une audience ici; au contraire, on félicite le bureau d'avoir pris l'initiative de tenir une audience ici. On félicite également les participants à la soirée de ce soir.

Maintenant, notre démarche ici en était une de venir s'informer et de venir aussi participer, avec évidemment les ressources et les moyens modestes dont on disposait, au débat.

Maintenant, notre demande que je vais adresser ici, c'est justement de bénéficier d'un délai additionnel pour pouvoir examiner l'étude plus en profondeur et pour pouvoir justement dépasser le stade des considérations superficielles ou des considérations préliminaires. Autrement, je pense que finalement notre rôle serait inutile et je pense que notre apport au débat, sur un sujet quand même important qui touche toute la population, serait minime.

Pour que vraiment la corporation, et finalement tous les citoyens qui peuvent partager les objectifs ou ne pas les partager, peu importe, joue son rôle, je pense qu'il est normal et raisonnable qu'on lui accorde un délai suffisamment long pour pouvoir fournir une étude en tout cas un peu plus étoffée qui dépassera les considérations générales ou émotives qui peuvent justement venir de ces rencontres, je ne dirai pas improvisées, qui sont préparées un peu à la hâte.

Encore là, je le précise, il ne s'agit pas de blâmer les organisateurs

de cette réunion, je sais qu'il y a eu des contraintes extérieures qui les ont bousculés. Mais je pense que cette décision de procéder à l'installation, de Trans-Canada Pipelines à Sept-Iles, est une décision importante qui mérite réflexion, qui mérite étude, et je pense que ce soir on a été à même de constater que même les experts, ou les personnes qui se sont penchées sur le sujet depuis belle lurette, beaucoup plus longtemps que nous en tout cas, même ces personnes ne sont pas unanimes et sur des points, parfois, très précis.

Alors, je pense qu'il est important que le débat se continue, ne s'arrête pas ce soir et qu'on ait la chance de fournir un apport plus substantiel dans un délai qu'il plaira à la commission de fixer.

PRÉSIDENT: Merci beaucoup. Ecoutez, je pense que votre requête est très justifiée. Je vais tout simplement, sans essayer de nous justifier nous-mêmes, mentionner pourquoi on est obligé de procéder à cette vitesse.

Effectivement, on est dans un système, comme je disais tout à l'heure, fédéral-provincial; alors l'Office national de l'énergie et nous-mêmes nous sommes rencontrés pour fixer une certaine démarche et cette démarche, effectivement, est entérinée et on est obligé. Ce n'est pas une raison, vous allez me dire, c'est vrai. Ce n'est pas une raison mais on est obligé d'aller peut-être plus rapidement qu'il faut.

Je reçois votre requête et on l'accepte dans le fait suivant: je pense bien qu'il nous est possible, si vous jugez que c'est assez long de vous donner quinze jours, de vous laisser les documents pour pouvoir nous faire parvenir, si vous le désirez, un mémoire plus structuré. D'autre part, on est aussi disponible à venir vous rencontrer, votre groupe, si vous jugez

que c'est nécessaire. J'en profite pour faire peut-être la même offre à d'autres groupes qui voudraient présenter un mémoire d'ici quinze jours.

M. : Juste un renseignement technique, M. Lamontagne. Est-ce que tout le rapport final que vous proposez au ministre, qui va à toutes fins pratiques remplir une foule d'informations que personne ne connaît sur le milieu et qui sera à la même place à la fois, est-ce que c'est facilement accessible à tout le monde?

PRÉSIDENT: Oui, justement à la fin de tout cela, la façon dont on va produire le rapport, c'est-à-dire qu'une fois les audiences, les consultations terminées, on produit un rapport pour le ministre et on lui transmet normalement dans les quinze jours ou trois semaines qui suivent les audiences, normalement.

Par la suite, le ministre, selon la loi, en dispose et doit le publier dans les 60 jours qu'il l'a reçu. A partir de ce moment, il est accessible effectivement à toute la population.

M. : M. le Président, pour répondre à deux des questions auxquelles vous auriez souhaité avoir des réponses de l'audience, il n'y a pas de pêche commerciale qui se fait dans la région immédiate du site proposé. Le chalet le plus rapproché est d'environ huit kilomètres vers l'ouest.

PRÉSIDENT: Merci. Merci bien. Cela prouve que vous êtes plus renseignés que nos experts.

Alors, s'il n'y a pas d'autre intervention... Oui, s'il vous plaît?

A. LEVASSEUR: Alex Levasseur, de Radio-Canada. J'aurais quelques questions d'information. M. Fredette, au tout début de votre exposé, vous avez parlé des analyses de risques qui avaient été faites, tant sur les installations de terre que sur les installations de mer. J'aimerais savoir si

vous avez quantifié ces risques et si les chiffres sont disponibles?

J.G. FREDETTE: Les analyses qui ont été faites sont des analyses quantifiées et les données sont dans le rapport qu'on a présenté à l'office et aux Services de protection de l'environnement.

A. LEVASSEUR: Est-ce qu'on peut connaître, pour le bénéfice du public qui n'a pas lu évidemment les huit tomes, en gros, quels sont les principaux chiffres qu'on pourrait retenir comme étant les risques les plus importants?

J.G. FREDETTE: Ecoutez, commencer à entrer dans le détail. Ce qu'on conclut, suite aux analyses de risques, c'est qu'il s'agit de risques minimes, que l'on considère comme acceptables.

PRÉSIDENT: Il serait peut-être bon de donner une comparaison pour qu'on comprenne mieux. Minimes et acceptables, cela semble... ce sont des termes, dans le fond...

A. LEVASSEUR: J'imagine que la commission sera plus précise que moi dans ses interventions là-dessus.

PRÉSIDENT: Pardon?

A. LEVASSEUR: J'imagine que la commission sera plus précise que moi dans...

PRÉSIDENT: L'étude est peut-être un peu plus précise.

J.G. FREDETTE: Dans la partie installations terrestres, il n'y a pas de risques pour la population. Il y a sûrement des risques pour les personnes qui travaillent dans cette usine, comme dans n'importe quelle installation industrielle. En ce qui concerne la partie maritime, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, les risques ont été calculés, basés sur les données de La Martinière et qui seraient moindres ici, qu'une personne subisse des blessures corporelles, sont de l'ordre de un sur cinq millions.

A. LEVASSEUR: Advenant le cas, c'est...

J.G. FREDETTE: Advenant le cas où...

A. LEVASSEUR: Je pense à quelque chose. Ce que j'aimerais plutôt savoir, c'est quel est le risque, justement, qu'il se passe quelque chose? Par exemple, concernant le réservoir, qu'il y ait fuite partielle ou totale, ou concernant le transport sur la mer du gaz liquéfié, quel peut être le risque que l'on considère, qui arrive quelque chose au bateau qui transporte le méthane?

PRÉSIDENT: Vous avez parlé, à un moment donné, dans le document qu'il y a une chance sur cinq millions qu'il y ait un épanchement total.

J.G. FREDETTE: Non, non, ce n'est pas une chance sur cinq millions d'un épanchement, pas du tout.

PRÉSIDENT: C'est que le nuage s'en...

J.G. FREDETTE: On ne peut pas parler d'épanchement total là. Quand on parle d'épanchement total, c'est du bris total du réservoir.

PRÉSIDENT: Et il y avait une chance sur cinq millions...

J.G. FREDETTE: Actuellement, ce n'est jamais arrivé, comme on dit encore une fois, dans l'époque moderne de la technologie. Cela ne s'est jamais produit.

PRÉSIDENT: D'accord. Et une chance sur cinq millions, c'était dans quel cas?

J.G. FREDETTE: C'est dans le cas où il y aurait un accident au transporteur, un accident qui ne causerait pas un incendie mais qui causerait la perte d'un des réservoirs, des quatre réservoirs de 1200 mètres cubes du transporteur. Dans ce cas-là, c'est là qu'on retrouverait possiblement un nuage de vapeur qui pourrait s'étendre jusqu'à quatre kilomètres et dans ce cas-là il y

aurait une chance sur cinq millions qu'une personne soit blessée.

PRÉSIDENT: Est-ce que c'est le sens de votre question?

A. LEVASSEUR: Non, non, j'avais compris cette nuance mais on me dit que les chiffres ne sont pas disponibles, alors je vais m'en passer.

Ma deuxième question, si vous permettez: Tout à l'heure, dans l'exposé des Services de protection de l'environnement, on a semblé mettre en doute la justification d'amener du gaz naturel liquéfié à Sept-Iles. J'aimerais savoir quelles sont exactement les études de marché qui ont été faites, peut-être de la part de l'énergie; est-ce qu'on possède des chiffres là-dessus? Ou de la part de la compagnie, qu'en est-il exactement de ce besoin d'amener du gaz naturel liquéfié à Sept-Iles?

PRÉSIDENT: D'accord. M. Gauthier.

J.P. GAUTHIER: J'ai une précision à apporter sur votre commentaire. Premièrement, nous n'avons pas mis en doute le besoin d'apporter du gaz naturel à Sept-Iles, pas du tout. Ce que nous avons dit, c'est que dans l'étude d'impact, les directives demandaient la justification du projet et, à cet effet, nous avons indiqué qu'il y avait des déficiences dans cette partie de l'étude. Nous n'avons pas mis en doute du tout le besoin d'amener du gaz naturel à Sept-Iles.

A. LEVASSEUR: Je présume, comme ça, que vous savez qu'il y a un besoin mais vous demandez qu'ils vous le confirment par écrit? C'est ce que je comprends?

J.P. GAUTHIER: Est-ce que je pourrais vous lire intégralement ce dont on demande pour la question de la justification.

A. LEVASSEUR: Si ça peut m'éclairer, oui.

J.P. GAUTHIER: D'accord. Un instant, s'il vous plaît.

Les renseignements supplémentaires que l'on demande concernant la présentation du projet sont ceci: On devra expliquer l'encadrement du projet, soit: a) l'accroissement des installations physiques des usines et des ports méthaniers, y compris l'installation d'un superport méthanier. C'est-à-dire qu'il faudrait expliquer ici, dans le futur, on prévoit ces différences, ces futures installations ou l'accroissement des installations physiques. b) le lien entre l'usine de gaz naturel liquéfié et le port méthanier pour La Martinière. c) la justification énergétique, économique et technologique du projet.

C'est un aspect qui devait être contenu dans la première partie du rapport d'impact.

PRÉSIDENT: Est-ce que c'est une demande du comité interministériel ou une demande des Services de protection de l'environnement?

J.P. GAUTHIER: C'est une demande du comité de révision technique.

A. LEVASSEUR: Pour compléter, je demanderais peut-être à la Direction de l'énergie de nous informer, selon vos connaissances, si effectivement, d'après le tableau des besoins énergétiques, il semble y avoir un besoin qu'on amène du gaz naturel liquéfié à Sept-Iles?

M.M. Truchon : L'aspect de la réponse que je privilégie ici, c'est de... je pense que la réponse peut se faire en deux temps. D'une part, d'une façon théorique, on peut dire que la Direction générale de l'énergie est complètement en faveur de l'arrivée du gaz naturel dans la région de Sept-Iles, ayant le point de vue de la direction. C'est que plus il y en aura au Québec, dans toutes les régions du Québec, mieux ce sera pour l'équilibre du bilan énergétique du Québec. C'est une position gouvernementale

qui est déjà connue depuis 1978, depuis l'an passé.

Au niveau d'une étude de marchés technique, c'est-à-dire pour être capable de dégager des quantités très précises au niveau d'une demande, je pense que les gens de TCPL ont sans doute fait des travaux qui sont beaucoup plus précis, beaucoup plus avancés que ceux de la Direction générale de l'énergie. Ils sont sûrement en mesure de répondre à cette question.

A. LEVASSEUR: Est-ce que je peux demander une autre question, peut-être pour compléter dans cette information? M. Fredette, vous avez mentionné tout à l'heure, semble-t-il, que la compagnie Wabush Mines serait, à prime abord, le seul débouché envisagé pour les dix millions de pieds cubes par jour de gaz naturel. Est-ce que c'est exact?

J.G. FREDETTE: C'est exact.

A. LEVASSEUR: C'est-à-dire que vous avez déjà un client sûr pour dix millions de pieds cubes, immédiatement?

J.G. FREDETTE: A ce moment-ci, on assume compte tenu des besoins qu'on connaît de Wabush qui pourrait utiliser la totalité de ces quantités-là.

A. LEVASSEUR: Okay. Une autre question concernant maintenant... peut-être une question d'information d'abord. Depuis le début, vous avez parlé pour le transport sur mer du gaz naturel d'une barge, c'est-à-dire d'un bateau qui n'est pas autopropulsé mais véhiculé par un autre bateau.

J'aimerais savoir pourquoi c'est ainsi et pourquoi on ne prend pas, par exemple, un bateau qui est autopropulsé, c'est-à-dire qui a un moteur incorporé?

J.G. FREDETTE: C'est parce qu'il y avait un transporteur de ce type disponible et qui a été acquis par l'entreprise. Il n'y a pas, actuellement,

en service, de bateaux de petite taille qui transportent du gaz naturel liquéfié. La plupart des bateaux, si on retourne au Jules-Verne qui était, je pense, le premier, je ne me souviens plus exactement de la taille de ce bateau mais c'était quand même un gros navire. Les seuls... étant donné la disponibilité de ce bateau, qui est un excellent bateau sur le plan technique, d'ailleurs conçu par les Français, c'est un design d'une compagnie française, il a été construit aux Etats-Unis mais sur des spécifications françaises. La compagnie a tout simplement pris la décision d'en faire l'acquisition et de l'utiliser.

A. LEVASSEUR: Donc, ce n'est pas un choix disons technologique de prendre une barge plutôt qu'un bateau propulsé? C'est un choix économique finalement?

J.G. FREDETTE: Oui, c'est un choix économique, basé sur la disponibilité de ce bateau. On regarde aussi, actuellement, la possibilité d'en faire construire de la même taille que cette barge mais des bateaux autopropulsés qui, comme je le disais plus tôt, qui seraient de la taille d'un bateau qui s'appelle Arthur-Simard, qui a été conçu par Davie Shipbuilding, et qui fait le cabotage dans le fleuve et qui est un bateau conçu pour faire le transport sur le Saint-Laurent. Ce serait un bateau de cette taille, un ou deux. Actuellement, on est en train de considérer cette possibilité.

En ce qui concerne, à ce moment-là, l'utilisation de la barge, elle est déjà certifiée aux Etats-Unis et il y a plusieurs clients américains qui seraient disposés à la louer à long terme, si on optait pour une autre forme de transport. Mais actuellement, la proposition telle qu'elle est faite, c'est avec ce bateau-ci.

A. LEVASSEUR: J'aurais une dernière question, si vous me le permettez encore.

PRESIDENT: Allez-y.

A. LEVASSEUR: Concernant les développements plus à long terme de Sept-Iles en termes de l'utilisation des infrastructures portuaires et d'usines qui sont implantées dans un moyen terme, si on peut dire, est-ce que vous envisagez Sept-Iles comme devenant une plaque tournante, je pense évidemment, à ce moment-là, à l'Arctique? Est-ce que Sept-Iles deviendrait une plaque tournante, éventuellement pour l'arrivée des méthaniers, le stockage de gaz naturel liquéfié, ces choses? Est-ce que Sept-Iles est appelée éventuellement à un développement ultérieur majeur étant donné qu'il y aurait déjà là, sur place, des installations?

J.G. FREDETTE: Il y a deux hypothèses possibles. Dans le cas du développement et de la mise en service des projets de l'Arctique, il y a le projet de Pétro-Canada qui considère parmi d'autres sites un site dans le Saint-Laurent comme un terminal de réception; ils sont en train d'étudier la possibilité de Gros-Cacouna, etc.

Le projet de Trans-Canada, Dome aussi, d'amener du gaz de l'Arctique considère des sites dans le Saint-Laurent. A ce moment-là, il y a deux possibilités, soit d'utiliser, de laisser du gaz à Sept-Iles avant d'aller à cet autre terminal qui, lui, sera branché sur un gazoduc qui transmettrait, qui permettrait une nouvelle source d'approvisionnement, c'est-à-dire le gaz qui vient de l'Ouest et le gaz qui viendrait de l'Arctique, soit que les méthaniers de l'Arctique aillent à ce terminal de réception et que, par des transbordeurs, on transporte des quantités requises à Sept-Iles. Ou bien un terminal modifié à Sept-Iles pour recevoir les gros méthaniers alors qu'ils passeraient à Sept-Iles avant de se rendre à l'autre terminal. C'est

hypothétique à ce moment-ci. Mais ce sont les possibilités qu'il faudra étudier.

PRÉSIDENT: Oui, M. Fortier?

M. FORTIER: Juste un petit point technique, pour revenir à votre avant-dernière question. Le remorqueur, parce qu'il y a quelqu'un dans l'assistance qui m'a passé une remarque tantôt, pendant la pause-café, et j'ai été à même de constater que beaucoup de gens croyaient qu'il s'agissait d'un remorqueur qui tirait une barge avec des câbles, tout ça. Ce n'est pas du tout le cas.

Je ne sais pas si on a remarqué sur la diapositive mais certains ne l'avaient pas remarqué. Il s'agit d'une barge avec un coin, un angle en arrière et le remorqueur est immédiatement derrière et sert de moteur. Ce n'est pas quelque chose d'articulé comme un remorqueur qui tire un bateau à l'entrée d'un port.

PRÉSIDENT: Alors, il semble bien qu'on ait épuisé, en partie, le sujet. Je voudrais remercier tout le monde qui a participé...

J.G. FREDETTE: Avant ça, il y a un petit calcul qui se fait pour établir la probabilité d'un accident du bateau pour répondre à cette question, menant éventuellement à un nuage de vapeur, etc. On est en train de faire le calcul.

PRÉSIDENT: D'accord. Alors, on va attendre.

D. PAQUET: J'aurais peut-être une petite question. Denis Paquet. On a vu ce soir les procédures d'audience, etc. C'est la première fois qu'on est soumis à cela. Est-ce que vous vous proposez de revenir à Sept-Iles une fois que les dossiers auront été complétés pour informer encore la

population?

PRÉSIDENT: A partir de ce moment-ci, effectivement, on va être obligés de revoir notre position de la façon suivante: C'est qu'à partir des audiences qu'on a débutées à Lauzon et des audiences de ce soir, il y a un certain nombre de points d'interrogation qui sont laissés en suspens.

Deuxièmement, les gens de TCPL ont mentionné qu'ils vont approfondir leurs études, que le site de Sept-Iles - vous avez remarqué tout à l'heure - va être relocalisé plus particulièrement. En ce qui nous concerne, je pense bien, il n'y a pas de décision finale de prise mais je pense bien qu'on va être obligé d'ajourner pour le moment et attendre que la compagnie ait une requête plus complète, suite aux ententes qui seront faites avec les Services de protection de l'environnement.

Eventuellement, il est possible qu'on revienne devant vous. S'il y a des variantes, ou des variables, du moins, qui ont été calculés ou exprimés dans le complément de requête qui va être fait, qui pourraient faire l'objet d'une discussion éventuelle avec la population. Pour le moment, il n'y a pas de position de prise; on va regarder l'ensemble du dossier et, éventuellement, on communiquerait avec la population si on doit poursuivre une autre audience. Oui?

M. : M. le Président, on n'a pas dit à aucun moment sur quoi serait jugée la valeur du projet. Qu'est-ce qu'on recherche là? Qui dit: C'est dangereux, ou pas dangereux, ou quelque chose? S'il vous plaît?

PRÉSIDENT: La façon que nous procédons, si vous voulez, j'ai essayé de rester dans la limite de la juridiction qu'on a pour le moment, en ce qui nous concerne, il y a une loi qui s'appelle la Loi de la qualité de l'environnement. On a mentionné que le ministère de l'Environnement a demandé

des directives à la compagnie; on a mentionné que ces directives, pour faire l'étude, n'avaient pas été complétées, c'est-à-dire qu'on n'a pas suivi complètement les directives.

Les directives sont émises par les Services de protection de l'environnement et débouchent sur une étude qui est évaluée par les Services de protection de l'environnement et, dans le corps de l'application de la Loi de la qualité de l'environnement, c'est à ce moment-là que le ministre doit lui-même prendre une décision. Il reporte effectivement sa décision au niveau du Conseil des ministres pour prendre une décision globale. Par la suite, il tient compte de l'ensemble, c'est-à-dire de l'énergie, de l'économie, etc. et de l'environnement.

C'est le processus actuel au niveau des législations. Oui, juste pour compléter?

M. : Quel est le poids, dans tout ce procédé, de l'opinion publique par rapport aux réglementations existantes...?

PRÉSIDENT: C'est une très bonne question. Le Bureau d'audiences publiques existe depuis janvier. Actuellement, officiellement, depuis janvier, on n'a pas encore produit un rapport complet. C'est-à-dire qu'on a trois enquêtes qui fonctionnent en même temps; les rapports s'en viennent successivement.

Je peux vous répondre la chose suivante et je ne pourrai pas aller plus loin que ça: Il va appartenir aux gens qui sont élus, c'est-à-dire aux ministres de considérer le rapport qui va être déposé et, évidemment, le poids qu'ils vont donner, c'est leur préoccupation. Nous essayons de faire le meilleur travail, du moins pour leur rapporter tous les renseignements,

tous vos avis. C'est à eux de juger du poids. Oui?

M. FORTIER : Pour rassurer M. Samson sur la question de sécurité. Même si le bureau de l'environnement, faisant une recommandation au ministre, et même si le ministre était satisfait que tout est suffisamment sécuritaire, il faut encore passer devant l'Office national de l'énergie, avec le processus judiciaire que M. Lamontagne expliquait tantôt, avec des témoins experts qui seront assermentés, interrogés, contre-interrogés, etc., et là encore ce sera scruté extrêmement en détail, comme le mentionnait M. Lamontagne, au lieu de se faire dans le cadre d'une soirée, ce sera dans le cadre de plusieurs mois dans le processus judiciaire.

Si les éléments n'étaient pas suffisamment sécuritaires, nous n'obtiendrions pas les autorisations requises. Alors, je pense qu'il est important de le souligner pour rassurer la population. On ne décidera pas de toute la sécurité ce soir et on n'arrivera pas avec un projet en l'air, comme ça. Je pense que c'est important.

J.G. FREDETTE: Pour répondre à la question de tout à l'heure, advenant... dans les conditions normales d'opération, comme n'importe quel bateau, sans aucune mesure spécifique de contrôle, sans programme de contrôle spécifique, à partir d'un centre de contrôle conçu spécifiquement pour ça, c'est-à-dire avec un programme conçu spécifiquement pour ça, le bateau, compte tenu de l'expérience sur les 600 kilomètres, la possibilité qu'il y ait un accident dans un voyage est de un sur 500 000.

PRÉSIDENT: La personne qui a posé la question, est-ce que vous demandiez sur l'ensemble du voyage ou uniquement dans le port de Sept-Iles?

M. : Surtout à Sept-Iles.

PRÉSIDENT: Surtout à Sept-Iles.

J.G. FREDETTE: On ne peut pas vous donner cette réponse-là actuellement. Il faudrait regarder parce que les données qui existent sur les accidents qui se produisent dans la navigation sur le Saint-Laurent, on a utilisé ces données d'ensemble; pour être spécifique, il faudrait reprendre les statistiques...

PRÉSIDENT: On est encore pris avec notre bobine.

J.G. FREDETTE: On est presque arrivé juste. Où étais-je rendu?

PRÉSIDENT: Pour le port.

J.G. FREDETTE: C'est un dans 500 000 par voyage et, encore une fois, pour ce qui est du port de Sept-Iles en particulier, pour pouvoir établir les probabilités, il faudrait soulever, ramasser les statistiques spécifiques au port de Sept-Iles pour pouvoir établir une probabilité à cet endroit.

Cependant, je dois affirmer tout de suite que cette probabilité n'est pas très très satisfaisante pour nous. On est convaincu qu'on peut améliorer cela; on ne voudrait pas fonctionner dans ce contexte. Dans le port de Sept-Iles et ailleurs tout le long de la navigation, on compte sur le fait qu'il y aura des contrôles spécifiques à ce genre de transport, c'est-à-dire des contrôles permettant de maintenir en tout temps des distances qui ne sont pas encore déterminées entre un transporteur de gaz naturel liquéfié et le reste du trafic maritime. Ceci devra être fait aussi dans l'éventualité où il y a de grands méthaniers qui entrent dans le Saint-Laurent pour se rendre à un terminal de réception éventuel.

PRÉSIDENT: Merci. Alors, je vous remercie bien de votre participation et, comme on vous l'a mentionné, nous en ce qui nous concerne on enregistre tout ce qui a été dit et on le rapporte le plus fidèlement dans notre rapport

au ministre de l'Environnement.

Il se peut qu'à cause d'événements nouveaux, on soit obligés de revenir sur place vous consulter, si à ce moment-là on considère que des événements vraiment différents ont changé complètement la requête.

Merci bien.

J.G. FREDETTE: Merci à tout le monde.

- - - - -

# La Chambre de Commerce de Sept-Iles

C.P. 1018 - SEPT-ILES, QUE. - G4R 4S3 - TEL: (418) 968-3488

Sept-Iles, le 23 Octobre 1979.



Bureau des Audiences Publiques  
sur l'Environnement,  
Sept-Iles. P. Qué.

SUJET: Projet Trans-Canada Pipeline à Pointe-Noire

Monsieur le Président,  
Messieurs les Commissaires,

La Chambre de Commerce de Sept-Iles est heureuse d'apporter son appui au projet d'installation de la Compagnie Trans-Canada Pipeline à Pointe-Noire.

L'Appui de la Chambre est basé sur les considérations suivantes:

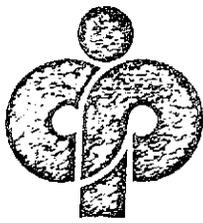
- A) - L'Industrie de la distribution du gaz naturel est réputée sécuritaire.
- B) - La compagnie Trans-Canada Pipeline gère un grand réseau de distribution de gaz naturel et est réputée posséder une vaste expérience en ce domaine.
- C) - Que toutes les réglementations gouvernementales considérant la protection de l'environnement soient respectées.
- D) - Qu'il existe un marché potentiel requérant de telles installations (grandes entreprises).

C'est pourquoi la Chambre a dûment résolu à sa réunion régulière du 19 Octobre 1979 d'appuyer le projet d'implantation d'une usine de regaséification par la compagnie Trans-Canada Pipeline Limitée à Pointe-Noire.

En espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer à nos sentiments les meilleurs.

GILLES SAMSON, président 1979-80





La Corporation  
de Promotion Industrielle  
de Sept-Îles inc.

INTERVENTION DE LA CORPORATION

47

PROJET TRANS-CANADA PIPELINES

24 octobre 1979 - Centre Socio-  
récréatif - Petit Théâtre

1. Favorable à l'occupation d'espace garantissant la protection de l'environnement en plus d'assurer une sécurité.
2. Un réseau de distribution de gaz naturel à Sept-Îles permettra d'offrir un outil de plus aux futurs investisseurs:
  - a) La Corporation endosse le projet en fonction des perspectives de développement économique qu'un réseau de distribution de gaz naturel peut générer.
  - b) Le même réseau permettrait aux compagnies Iron Ore et Wabush Mines d'éviter les coûts fluctuants du prix du pétrole en provenance de pays étrangers (Bunker C). La consommation de gaz naturel en provenance de l'ouest du Canada permettra une stabilité de prix occasionnant par ricochet une stabilité des prix du minerai de fer (boulettes en particulier).
  - c) A plus long terme Pointe Noire pourra recevoir les méthaniens en provenance de l'arctique canadien, ce qui augmentera l'importance du centre de distribution de Sept-Îles.
  - d) Compte tenu que la compagnie Trans-Canada Pipelines projette concéder la distribution du gaz à un concessionnaire, et que celui-ci devra faire effectuer (hypothétique) des travaux de construction d'un réseau de distribution vers Port-Cartier et compte tenu que nous souhaitons que ce concessionnaire soit de la région, nous demandons à la Commission de recommander à la requérante d'accorder tout contrat de construction aux entrepreneurs locaux, ce qui permettrait d'acquérir de l'expérience dans un domaine peu connu par les Québécois, en plus d'assurer une source locale d'entrepreneurs pour des travaux à venir.

/.....2

INTERVENTION DE LA CORPORATION DE PROMOTION INDUSTRIELLE DE SEPT-ILES  
PROJET TRANS-CANADA PIPELINES

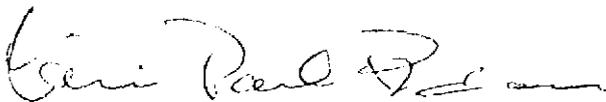
page 2.

3. La Corporation de Promotion Industrielle de Sept-Iles, Inc. tient à souligner aux commissaires le fait que le méthanier projeté pour le transport du gaz vers Pointe Noire, quoique très bien conçu du point de vue sécuritaire, n'est pas exempt du risque que comporte l'éventualité d'une collision ou encore le bris de la coque et des réservoirs suite à un échouement.

La Commission doit savoir que le port de Sept-Iles et celui de Port-Cartier reçoivent environ 2,000 navires par année, ce qui crée un trafic de navires très imposant dans un rayon de 50 milles, sans mentionner le trafic maritime généré par les activités portuaires de Baie-Comeau sis à environ 110 milles en amont et de Hâvre St-Pierre sis à 120 milles en aval de Sept-Iles, sans oublier le trafic trans-océanique vers ou en provenance des Grands Lacs, de Montréal, Trois-Rivières et Québec.

En vue de rendre le risque de catastrophe au minimum, nous demandons à la Commission de bien vouloir recommander au ministère Fédéral des Transports l'installation d'un centre de contrôle de la navigation maritime à Sept-Iles doté de toutes les aides à la navigation normalement utilisés dans les grands centres d'agglomération de trafic maritime. Ce centre de contrôle devra avoir juridiction à partir de l'Île Anticosti, la péninsule de Gaspé jusqu'aux Escoumins, poste de pilotage des navires allant vers l'ouest.

En résumé, la Corporation endosse le projet de Trans-Canada Pipelines avec la seule réserve, à savoir que les normes gouvernementales de l'environnement soient respectées, en ajoutant que nous ne doutons pas du sens de ses responsabilités de la requérante.



Henri-Paul Boudreau  
Commissaire Industriel

17 octobre 1979

CORPORATION DE PROTECTION DE  
L'ENVIRONNEMENT DE SEPT-ILES INC.,  
546, RUE DEQUEN  
SEPT-ILES, P.Q



48

A N N E X E V

Sept-Îles, le 14 Décembre 1979

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement  
2360 Chemin Ste-Foy  
Ste-Foy  
G1V 4H2

Att: Monsieur Michel Lamontagne, Président

Monsieur,

La Corporation de Protection de l'Environnement de Sept-Îles Inc., est heureuse de vous présenter son mémoire sur l'établissement futur par la compagnie Trans Canada Pipeline d'une usine de régazéification à Pointe-Noire.

Ce mémoire est déposé avec quelques semaines de retard sur l'échéancier prévu originalement. L'amorce par la compagnie TCPL de l'abandon de la liaison Québec-Sept-Îles combinée à la fusion des deux grands projets Q&M et TCPL a certes eu l'effet d'une douche froide dans les milieux intéressés.

Néanmoins la Corporation a tenu à procéder à un examen attentif du projet et vous livre ici le produit de cette réflexion. Dans une première partie, nous vous brosons un bref tableau des structures de la Corporation et commentons le processus de consultation mené à Sept-Îles en marge du projet.

En guise de conclusion, nous vous présentons quelques recommandations susceptibles, nous l'espérons, de vous guider dans vos interventions futures.

Veillez cher Monsieur le Président, agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués.

La Corporation de Protection de  
L'Environnement de Sept-Îles Inc.,

*Claudette Villeneuve*

Claudette Villeneuve, Présidente

CV/dcm

CORPORATION DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT  
DE SEPT-ILES INC.

---

MEMOIRE

SUJET: Etablissement futur, par la compagnie  
"Trans-Canada Pipeline" d'une usine  
de regazéification à Pointe-Noire.

PRESENTE AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR  
L'ENVIRONNEMENT

PLAN

STRUCTURE DE LA CORPORATION

1. LA CORPORATION DANS LE PRESENT DOSSIER

2. LA CONSULTATION POPULAIRE A SEPT-ILES

- a) L'audience publique du 25 octobre 1979;
- b) l'assemblée spéciale du 2 novembre 1979;

3. EXAMEN TECHNIQUE DU PROJET

- a) Méthodologie de l'étude d'impact et choix du site;
- b) Aspect sécuritaire du projet;

- i) transporteur;
- ii) sécurité maritime;
- iii) sécurité terrestre;

4. CONCLUSIONS GENERALES ET RECOMMANDATIONS

.....

La Corporation de Protection de l'Environnement de Sept-Iles Inc. est née officiellement le 24 mai 1979 d'une volonté commune à un groupe de citoyens de Sept-Iles de se regrouper au sein d'un organisme bien structuré et doté des pleins pouvoirs d'une corporation, au sens juridique du terme, dans le but de promouvoir la qualité de leur environnement.

Créée en vertu d'une charte provinciale octroyée selon la 3ième partie de la loi des compagnies, la corporation est composée à part entière de membres bénévoles dont le nombre dépasse présentement 125. Elle regroupe en son sein des personnes issues des milieux les plus divers, des groupes, des associations et aussi des comités de citoyens ou comités de secteur. Outre son conseil d'administration, la corporation renferme cinq sous-comités dont les responsabilités touchent le recrutement, la réglementation, les projets, la publicité et l'organisation des secteurs.

## 1. LA CORPORATION DANS LE PRESENT DOSSIER

Dans l'énoncé de ses objectifs fondamentaux pour l'année 1979-80, la Corporation a énoncé sa volonté très claire d'intervenir, à chaque fois que l'occasion se présenterait, dans les grands débats environnementaux de l'heure. Fidèle à cette volonté, la Corporation intervient dans le présent dossier en adoptant une approche qui se veut critique et constructive. Il ne s'agit pas de savoir s'il faut endosser inconditionnellement le projet de la Trans-Canada Pipeline ou s'il faut le condamner à priori sans autre forme de procès. Notre objectif consiste plutôt à examiner soigneusement, dans la mesure de nos ressources, les implications du projet soumis à notre étude.

Cet examen objectif n'est pas inconciliable avec notre parti-pris en faveur de la protection de l'environnement. Notre rôle est de soupeser autant les risques et les inconvénients du projet que ses bienfaits et ses avantages.

Il importe également d'apporter la mise en garde suivante: dans la conjoncture actuelle, l'urgence de trouver des solutions nouvelles aux problèmes énergétiques ou aux difficultés d'une économie stagnante, ne doit pas vous faire négliger notre but ultime qui vise à faire en sorte que tout développement s'effectue en harmonie avec l'environnement.

Pour réussir à maintenir ce difficile équilibre, il importe d'éviter toute décision précipitée et irréfléchie. A cet égard, la tenue d'une large consultation populaire et d'un débat public où tous et chacun ont l'opportunité de faire valoir leurs idées nous paraît être l'une des garanties que la décision finale reflètera davantage les besoins et les préoccupations de l'ensemble des citoyens. Il serait en effet dangereux de laisser aux seuls promoteurs intéressés ou aux seuls technocrates le soin de décider une question qui pourrait avoir des répercussions très importantes sur la vie de toute une communauté. L'histoire enseigne et nous rappelle régulièrement que les décisions les plus bénéfiques et les plus opportunes ne sont pas toujours celles qui émanent des officines de quelques bureaucrates ou des lobbies de spéculateurs ou de promoteurs un peu voraces.

## 2. LA CONSULTATION POPULAIRE A SEPT-ÎLES

Pour la population septilienne, la projet de la TCPL ne fut d'abord qu'une vague rumeur un peu confuse qui s'est peu à peu amplifiée à mesure que prenait forme le projet d'expansion des installations portuaires.

En réalité, le projet ne fut véritablement annoncé qu'une dizaine de jours avant la tenue de l'audience publique du 25 octobre dernier.

Nous n'avons pas l'intention de reprendre ici les propos tenus lors de cette audience. Nous désirons toutefois formuler nos remarques générales sur le processus de consultation qu'a mené le Bureau d'audiences publiques.

Nous l'avons déjà dit et nous le répétons, la tenue d'audiences publiques doit s'effectuer dans des conditions propices à la participation du plus grand nombre. Cela suppose:

- 1- une période d'information et de publicité suffisamment longue pour permettre aux éventuels intervenants de prendre connaissance du projet à débattre et d'en assimiler l'essentiel des données;

- 2- la mise à la disposition du public de documents pertinents ou autres instruments de communication pour permettre l'approfondissement de l'examen du projet.

A bien des égards, l'audience du 25 octobre mérite des éloges. Nous y reviendrons. Il faut malheureusement déplorer l'absence totale de publicité et d'information sur le projet sauf

dans les dix jours précédant immédiatement l'audience. La nature du projet, le volume impressionnant de documentation technique qui en faisait la présentation et l'intervalle très bref entre son annonce officielle et la tenue de l'audience n'ont certainement pas contribué à augmenter les chances d'une participation populaire riche et nombreuse. L'insuffisance des ressources matérielles disponibles sur place doit également être critiquée. Ainsi le fait qu'un seul exemplaire d'une partie de l'étude d'impact n'ait été disponible au grand public pour fins de consultation et seulement durant la dernière semaine avant l'audience, ne nous a pas semblé suffisant.

Nous tenons par ailleurs à préciser que les lacunes que nous venons de mentionner ne doivent pas être interprétées comme un reproche ou un blâme dirigé à l'endroit du Bureau d'audiences publiques. Nous sommes parfaitement conscients des contraintes de cet organisme nouvellement créé, doté d'un personnel réduit et par surcroît mandaté pour tenir cette consultation populaire dans des conditions difficiles et avec des contraintes temporelles bien précises.

Nous désirons d'ailleurs profiter de l'occasion qui nous est offerte pour féliciter les membres du Bureau et surtout les remercier de l'appui qu'ils nous ont offert et

fourni tout au long de la préparation de ce mémoire. Les quelques griefs que nous avons formulés, nous portent plutôt à souhaiter que les ressources du Bureau soient accrues afin qu'il puisse jouer son rôle plus efficacement tout en respectant l'intention du législateur lorsqu'il a adopté la loi 69 modifiant la loi sur la qualité de l'environnement.

La consultation publique ne doit pas être le parent pauvre de la politique de l'environnement et à la lumière de la présente expérience, nous désirons témoigner de notre crainte que ce mécanisme privilégié de consultation que constitue le Bureau d'audiences publiques ne devienne le théâtre des affrontements les plus stériles et des interventions les plus superficielles alors que ce doit être plutôt un lieu de débat productif et fertile.

a) L'audience publique du 25 octobre 1979:

En ce qui concerne le déroulement de l'audience proprement dite, nous tenons à exprimer nos félicitations aux animateurs qui ont su mener le débat et l'alimenter de façon soutenue.

Nous avons été un peu déçus du manque de rigueur dans la présentation du projet par les représentants de la TCPL et ce, malgré la présence de toute une équipe de conseillers et d'experts.

Nous avons été également déçus de la participation populaire mais les raisons évoquées précédemment y sont pour beaucoup.

Par ailleurs, nous avons été surpris et déçus de la non-intervention des représentants de l'administration municipale à cette audience qui constituait une première dans les annales à Sept-Iles en matière d'environnement. Il est peut-être opportun de mentionner ici que lors d'une réunion subséquente du conseil municipal tenue le 29 octobre 1979, l'on a adopté une résolution d'appui au projet de la TCPL en quelques lignes tout au plus.

A l'issue de l'audience publique, la Corporation a constaté des lacunes sérieuses au plan de l'information dont disposait le public sur le projet. Devant la nature des interventions entendues en audience, la Corporation a décidé de poursuivre la réflexion et la consultation. A cet effet, elle a organisé une assemblée spéciale de ses membres ouverte à toute la population pour procéder à un nouvel examen du projet.

b) L'assemblée spéciale du 2 novembre 1979:

Cette assemblée avait pour but, dans un premier temps, de répandre encore davantage l'information disponible

et, dans un second temps, de consulter le public pour obtenir leurs réflexions sur le projet en vue de la préparation du présent mémoire.

Malgré une participation relativement faible du public, la réunion a néanmoins permis de dresser une liste des points qui préoccupent le plus la Corporation dans le projet présenté par la TCPL. Ce sont:

a) la méthodologie de l'étude d'impact et le choix du site;

b) l'aspect sécuritaire du projet:

- transporteur;
- sécurité maritime;
- sécurité terrestre.

### 3. EXAMEN TECHNIQUE DU PROJET

Sur le plan purement technique, plusieurs détails nous ont paru avoir été omis sinon abordé de façon très superficielle.

Comme il a été fait mention précédemment, le comité d'experts représentant TCPL et la société Cartier nous ont laissé, lors de l'audience publique, l'impression d'un groupe "parachuté" à Sept-Iles afin de satisfaire aux exigences du bureau d'audiences publiques.

Nous allons donc, aux cours des prochaines pages, citer les principaux points qui ont laissé perplexé la Corporation face à cet important projet.

---

Tout d'abord, il est inconcevable qu'une telle réalisation qui implique un niveau de sécurité élevé ait été faite sans aucune étude sur le terrain cible et cela de l'aveu même du représentant de la société Cartier, soit en l'occurrence M. Fredette.

A notre avis, il est impensable voire même impossible qu'une étude qui se veut une étude d'impact sérieuse sur l'Environnement ait pu être réalisée sans qu'aucune vérification de données ait été faite sur place.

Une société dont le but est d'implanter une telle usine dans un milieu donné se doit d'être capable de répondre à toute question, ceci afin de permettre l'instauration d'un climat de sécurité parmi la population locale.

Or, selon nous, cette condition n'a pas été satisfaite lors de la présentation du projet en commission d'audience publique.

---

Examinons maintenant quelques aspects particuliers de l'étude d'impact sur lesquels la corporation a jugé bon de demander des explications supplémentaires aux promoteurs du gazoduc.

a) Choix du site: Parmi les 3 (trois) sites proposés, si l'on fait exception de Port-Cartier, deux semblaient impossibles à prime abord: - L'Ile Grande-Basque, de par sa nature géographique présentait de forts sérieux problèmes techniques et le choix de Sept-Iles se voyait automatiquement éliminé de par sa proximité des zones habitées. Restait Pointe-Noire... de loin le meilleur choix à première vue. Toutefois, et c'est là une abhération, aucun site de rechange n'a été proposé dans l'étude advenant la découverte d'un empêchement majeur sur le site de Pointe-Noire. (Ce qui pourrait d'ailleurs s'avérer possible vu l'inexistence d'étude sur le terrain). Par ailleurs, les explications fournies par les promoteurs concernant les critères de stabilité atmosphérique et de vitesse de vents nous ont paru imprécises et peu documentés. D'autre part, il n'est nullement démontré que ces paramètres météorologiques puissent être adaptés au site de Pointe-Noire, distant de plus de 10km et dans une région géographiquement différente de celle de l'aéroport de Sept-Iles, point d'origine des données disponibles par la région.

b) Sécurité: Lorsque l'on parle d'un tel projet, cet élément prend une importance capitale et prévaut sur toutes les autres données.

Il n'appartenait pas à la corporation de se prononcer sur l'apport économique ou sur la rentabilité du projet. Toutefois, l'aspect sécurité a une incidence directe sur l'environnement et c'est à ce niveau que s'est impliquée la Corporation.

Nous analyserons ce point en trois (3) volets:

- a) le transporteur;
- b) la sécurité maritime;
- c) la sécurité terrestre.

a) le transporteur:

- La corporation s'est interrogée sur le peu de voyages effectués par le "Massachussets", barge pourtant en opération depuis 1973;
- la corporation s'est interrogée sur le pourquoi d'avoir choisi un bâtiment non propulsé. Dans une baie aussi achalandée que Sept-Iles et où le trafic se compose de bâtiments à très fort tonnage, nous croyons que le fait d'utiliser ce type de transporteur accroît substantiellement le risque d'accidents;

- l'étude de risque ne tient pas compte d'une panne de remorqueur ce qui, associé au fait de la non-propulsion du transporteur, augmente par le fait même la possibilité d'accidents;
  
- nous nous demandons si ce type de navire est apte à circuler dans les glaces. La société nous a indiqué, lors de l'audience, que ce transporteur possédait "un permis d'exploitation toute navigation". Toutefois, il n'est aucunement fait mention dans l'étude si ce navire a vraiment fait ses preuves lors de la navigation d'hiver. Cette barge est très basse, ceci afin "dit-on" d'offrir moins de prise portante à l'action des vents, cependant nous nous demandons quels peuvent être les effets des embrunts verglaçants sur une telle structure;
  
- l'étude est également très avare de détails lorsqu'il s'agit de décrire les manoeuvres d'entrée et d'accostage au quai. Comme ce navire est non propulsé, nous croyons qu'il y a matière à danger, lors de grands vents par exemple.

b) sécurité maritime:

- lors de la présentation du projet en audience publique, beaucoup d'emphase a été apportée sur les études de risque sous forme entre autre de probabilité d'accidents.

- Suite à un savant calcul et grâce à un imposant programme informatisé, on pouvait alors entendre des valeurs plus que rassurantes dans le style suivant:

"Risque d'épandage du contenu  
de 1 réservoir: 1: 5,000,000"

Toutefois, après une séance ardue de questions, il nous a été possible d'apprendre que le principal client pour ne pas dire le seul était l'usine de Wabush Mines et qu'elle absorberait la quantité totale de gaz acheminé soit plus ou moins 10,000,000 pi<sup>3</sup> par jour.

Si on se place dans l'éventualité de la diversification du réseau vers d'autres clients éventuels, il faut alors sous-entendre deux choses: a) une augmentation du nombre de voyages du méthanier; b) l'utilisation de transporteur plus gros; ces deux moyens visant à satisfaire la demande du marché. Or cette étude ne tient absolument pas compte de ces possibilités. Tous les calculs et probabilités n'ont été établis que pour le plan original.

Il va s'en dire que les risques d'accidents vont augmenter en fonction de l'accroissement du réseau.

- On a également étudié par ordinateur le scénario possible d'une fuite du transporteur sur l'eau.

La distance maximale sous le vent de l'épanchement a été calculé à 4320 m. dépassés de 10% annuellement seulement. On nous dit par la suite que la ville de

Sept-Iles qui se trouve à 6 km du quai proposé serait donc à l'extérieur de la zone dangereuse. Toutefois, l'étude ne tient pas compte d'une explosion qui se produirait ailleurs qu'au quai. On pourrait penser par exemple à des manoeuvres dans la baie où le contact se produirait à un point où la cité deviendrait partie intégrante de la zone tampon.

L'analyse s'attarde quelque peu aux possibilités de collision sur le fleuve le long du trajet emprunté par le transporteur. Toutefois, aucune étude n'a été menée concernant la circulation dans la baie ou encore à ce qui touche les manoeuvres d'entrée ou de sortie et d'accostage. On s'est contenté, lors de l'audience, de nous répondre de la façon suivante: " Ces procédures feront l'objet d'une étude ultérieure."

Or, il n'existe malheureusement pas de contrôle de trafic maritime dans la baie de Sept-Iles et il est difficile de ne pas garder en mémoire la tragédie de l'Algo Bay survenue il y a deux ans dans des conditions de navigation très marginales. Ceux et celles qui ont pu voir la coque accidentée du navire concéderont que le choc aurait pu avoir la force suffisante pour éventrer un bâtiment de la taille du méthanier.

c) sécurité terrestre:

- Nous avons été stupéfaits, lors de l'audience publique, lorsque les représentants de la société Cartier ont avoué ne pas savoir à quelle distance se trouvait le plus proche point habité.

Il aura fallu l'intervention du commissaire industriel pour statuer sur la question.

Pourtant une étude de risque détaillée a été effectuée sur le site de la Martinière en banlieue de Québec.

Pourquoi pas ici...

- Des informations aussi élémentaires que la présence d'un terrain de camping pouvant accueillir plus de 200 familles à quelques kilomètres du site choisi, la fréquentation régulière des environs du site par de nombreux pêcheurs ou chasseurs de la région ont été ignorées dans l'étude. Ces éléments ont ressorti de l'assemblée publique organisée par la Corporation le 2 novembre.

- Il nous paraît important qu'avant de conclure à l'absence de danger pour l'environnement, l'on s'assure de l'impact réel sur le plan humain et sur le plan biologique d'une réalisation du type de celle proposée par Trans-Canada Pipeline.

- L'argument avancé par certains et repris dans l'étude selon lequel la baie de Sept-Iles en général et le secteur de Pointe-Noire en particulier sont déjà affectés par une pollution industrielle et urbaine passablement développée ne nous semble pas compatible avec une saine politique de protection et d'amélioration de la qualité de notre environnement.
  
- Cela termine notre bref survol des aspects du projet qu'il nous semblait le plus important de questionner.

#### 4. CONCLUSIONS GENERALES ET RECOMMANDATIONS

En guise de conclusion, nous désirons réitérer notre désir que le processus de consultation publique instauré par la loi 69 soit assorti de mécanismes permettant la tenue d'un débat équilibré entre les différents intervenants. Pour ce faire, nous recommandons qu'une période d'information raisonnable et adaptée à chaque projet permette une large diffusion des données techniques et autres dans le public de façon à ce que les audiences publiques constituent non pas l'amorce d'une période d'information ou de réflexion mais plutôt l'aboutissement d'un examen en profondeur du mérite d'un projet.

En ce qui concerne le projet de la Trans-Canada Pipeline, nous devons conclure que l'étude d'impact menée par la Société Cartier comporte de graves lacunes, les principales étant l'absence

d'étude sur le terrain quant aux installations de Pointe-Noire, le peu d'importance accordée à l'aspect sécurité maritime, les insuffisances ou les inexactitudes quant aux données socio-biologiques et plus généralement la faible proportion de l'étude consacrée à Pointe-Noire en comparaison de celle réservée au site de Pointe de la Martinière.

A cet égard, nous ne pouvons qu'endosser les recommandations des Services de Protection de l'Environnement et réclamer que l'étude d'impact soit complétée afin de permettre aux autorités compétentes et à la population concernée de connaître l'ensemble des données et des conséquences du projet.

Pour ce qui est de l'étude de risque, nous désirons formuler une réserve quant à l'utilisation abondante que l'on semble faire de modèles mathématiques en apparence infaillible. A ce sujet, il n'est peut-être pas inopportun de rappeler l'une des conclusions de la Commission d'enquête sur la tragédie de Three Miles Island, aux Etats-Unis, selon laquelle il faut constamment se rappeler que dans tout projet faisant appel à des matières potentiellement dangereuses, les risques les plus grands ne sont pas toujours ceux inhérents aux appareils ou aux machines utilisées mais sont plutôt ceux qui peuvent résulter de l'erreur humaine qu'elle soit qualifiée de négligence, d'imprévoyance ou d'in-souciance. Nous tenons donc à faire part de notre scepticisme devant l'utilisation de données essentiellement mathématiques qui n'ont pu être vérifiées dans des situations concrètes.

Enfin, il est essentiel de bien préciser notre attitude générale face au projet. Si la lecture des lignes précédentes peut sembler traduire une opposition à sa réalisation, nous tenons à dissiper cette idée qui ne reflèterait pas véritablement notre pensée.

En effet, nous endossons les objectifs du projet qui d'une part vise à accroître dans une certaine mesure la diversification de nos sources d'approvisionnement énergétiques et qui d'autre part représente un apport économique non négligeable pour la région. Nous regrettons toutefois à ce sujet que les différents partenaires économiques n'aient pu obtenir des précisions sur les projets futurs de la TCPL et sur les perspectives de développement. Nous étions un peu inquiets lorsque les représentants de la TCPL ont qualifié le projet d'expérimental. La décision soudaine de la TCPL d'abandonner son projet peu après la tenue des audiences publiques et sans trop fournir les raisons d'un tel revirement accrédite l'idée que le projet de liaison Québec - Sept-Iles constituait un exercice intéressant et à une échelle réduite d'un type de transport du gaz naturel susceptible de déboucher sur un projet beaucoup plus considérable d'un super port méthanier dans les Maritimes destiné à recevoir le gaz de l'Arctique.

Mais, ce n'est pas tellement à ce niveau que nous avons des réticences. C'est plutôt quant à la forme et au contenu de l'étude d'impact qui nous paraît incomplète et insatisfaisante. Nous croyons donc qu'avant de formuler une opinion définitive en

faveur ou à l'encontre du projet, il est essentiel que d'autres études soient menées avec beaucoup plus de rigueur et de précision. Toute position ou décision prise de façon précipitée et sans vérifier les moindres détails risquerait d'être mauvaise et dangereuse.

Nous demandons finalement que dans le cadre de l'étude d'impact, l'on prévoit spécifiquement une partie consacrée aux dispositifs à prévoir en cas d'urgence lors d'un accident, en particulier quant à d'éventuelles procédures d'évacuation massive des populations de certaines parties du territoire. De plus, il serait opportun que lors de l'adoption de la future législation sur le transport des matières dangereuses, l'on prévoit des dispositions spécifiques pour le transport de gaz naturel liquéfié.

La Corporation de Protection de l'Environnement de Sept-Iles Inc.

ANNEXE V

Sept-Iles, 24 octobre 1979.

Bureau d'Audiences publiques  
sur l'environnement,  
RE.: Usine de regazification.

A qui de droit,

La présente est pour donner notre appui au projet d'usine de regazification ~~à la Pointe-Noire~~ à Sept-Iles.

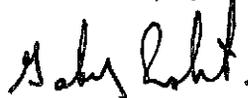
Au niveau local, nous demandons que des études préliminaires soient faites afin de faire passer le gazoduc via les différents secteurs des maisons de rapports (maisons à appartements) de la ville. De cette façon, ces maisons de rapports (maisons à appartements), tout comme les installations des grandes compagnies, pourront aussi utiliser le gaz naturel comme combustible. Il est du moins essentiel que les développements résidentiels à venir soient reliés au futur gazoduc.

Au niveau du Québec, nous croyons que le tracé devrait passer par la rive sud afin d'intégrer les puits de la Soquip à Villeroy au réseau de distribution.

Nous sommes d'avis, qu'ainsi, l'huile à chauffage non utilisée pourra servir de réserve et qu'une plus grande quantité pourra être convertie en huile diesel, lors du raffinage.

Nous demandons que toutes les mesures soient prises afin de minimiser tout danger d'accident écologique.

Au nom du Crédit Social Côte Nord, j'ai signé,



Gaby Robert, Président.

GR/11





**Achévé d'imprimer à  
Québec en août 1980, sur  
les presses du Service des impressions en régie  
du Bureau de l'Éditeur officiel  
du Québec**