

Séance de la soirée du 22 septembre 2020

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. DENIS BERGERON, président**
M. LAURENT PILOTTO, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN COMPLEXE DE LIQUÉFACTION DE
GAZ NATUREL À SAGUENAY**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 22 septembre 2020 à 19 h
Hôtel Le Montagnais
Ville de Saguenay

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 22 SEPTEMBRE 2020

MOT DU PRÉSIDENT1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

| | |
|--------------------------------|-----|
| Mme JOSÉE VERMETTE | 5 |
| M. PIERRE CHARBONNEAU | 12 |
| M. DANIEL LAROUCHE..... | 17 |
| Mme REBECCA PÉTRIN | 25 |
| Mme RAYMONDE TOURIGNY..... | 28 |
| Mme ALEXANDRA BOUCHARD | 32 |
| M. MARCO BONDU | 35 |
| M. PATRICK BONIN | 37 |
| M. ADRIEN GUIBERT | 51 |
| M. JEAN PARADIS | 73 |
| Mme MARIE-LISE CHRÉTIEN | 78 |
| Mme ISABELLE NADEAU | 82 |
| Mme ALEXANDRA DUPÉRE | 84 |
| M. PIERRE-LUC TREMBLAY | 88 |
| Mme CÉLINE GUYON | 96 |
| M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE | 97 |
| Mme ALICE-ANNE SIMARD | 102 |

MOT DE LA FIN 114

SÉANCE AJOURNÉE AU 23 SEPTEMBRE 2020 À 13 H

SÉANCE DU 22 SEPTEMBRE 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5

LE PRÉSIDENT :

10 Alors, bienvenue à cette séance de l'audience publique sur le Projet de construction du complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay par GNL Québec inc.

15 Le registre est maintenant ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir soumettre vos questions à la commission, ici, en salle ou en ligne sur notre site Web ou encore par téléphone au 1-800-463-4732 poste 6.

20 Je vous rappelle qu'une seule question par intervention est permise afin de permettre au plus grand nombre de personnes d'intervenir. Si le temps le permet, une réinscription sera possible, en fonction du nombre maximal de personnes pouvant intervenir à chaque séance. Les personnes seront appelées selon l'ordre d'inscription au registre, à raison de trois participants en salle pour un participant en ligne. La commission ajustera ces règles selon l'affluence et le nombre d'inscriptions.

25 Les inscriptions se feront donc séance par séance. Si vous n'avez pu intervenir lors d'une séance, vous pourrez vous réinscrire à nouveau au registre à la séance suivante et il sera toujours possible pour vous de nous soumettre vos questions par écrit.

30 Alors, consigne importante, je vous demanderais également votre collaboration afin de mettre en mode sourdine vos cellulaires et autres appareils électroniques afin de ne pas perturber les échanges lors des séances et je vous en remercie.

35 Afin de respecter les normes sanitaires en vigueur, un nombre maximal de personnes est possible en salle. Ce nombre inclut les membres de la commission ainsi que l'équipe de l'initiateur, les personnes-ressources et les médias. Le port du couvre-visage est obligatoire et les mesures de distanciation sociale doivent être impérativement respectées. À la demande de la commission, du personnel a été spécifiquement assigné pour assurer le respect de ces règles. Nous vous demandons donc votre collaboration pour respecter ces consignes, il y va de la santé de tous!

40 Avant de laisser la parole aux participants, je souhaiterais confirmer le dépôt de certains documents depuis les séances qui se sont déroulées récemment. Alors, pour l'initiateur, les documents qui ont été déposés, s'il vous plaît.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

45 Oui, Monsieur le Président, donc suite à la séance du 22 septembre en après-midi, nous
avons déposé les capsules PowerPoint suivantes, celle de l'acceptabilité du risque, le plan de
mesures d'urgence, la charte et le programme de gain sonore, les corps de métier en construction
ainsi que le bilan d'eau, bien que cette capsule n'ait pas été présentée, nous en avons largement
discuté et présenté plusieurs chiffres, donc nous déposons à la commission le bilan d'eau.

50 D'autres documents, nous avons également déposé les statuts de fonctionnement du comité
consultatif actuel, donc nous en avons également discuté cet après-midi. Nous vous le déposons.
Et également apporter un complément d'information concernant la question sur les assurances
habitation des voisins qui pourraient augmenter avec la venue de l'usine de liquéfaction dans leur
entourage.

55 Donc, ce que nous pouvons apporter comme réponse suite à nos recherches, donc dans le
cadre du projet terminal méthanier Rabaska, l'initiateur s'était engagé à rembourser les hausses de
primes d'assurance pour les propriétaires qui étaient localisés à l'intérieur d'un rayon d'un virgule
60 cinq kilomètre du terminal si celle-ci était directement attribuable à la venue du terminal dans le
voisinage. À cette époque, on parle de 2007, l'initiateur considérait cette situation comme étant
improbable.

65 Du côté du projet d'Énergie Saguenay, il faut considérer ces deux principaux éléments;
d'abord, le projet Énergie Saguenay sera localisé dans la zone industrialo-portuaire de port
Saguenay et la résidence principale la plus près sera à trois kilomètres du cœur du complexe. Les
évaluations de risques démontrent que le projet n'engendrerait pas de risque à l'extérieur des limites
de la propriété de l'usine.

70 Donc, dans cette optique, il n'y a pas d'élément qui nous permet d'anticiper une hausse des
primes d'assurance des propriétés en périphérie de la zone industrialo-portuaire.

C'est les réponses que nous avons déposées, Monsieur le Président.

75 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame Fortin.

80 Alors, je vous rappelle que si vous avez l'intention de soumettre un mémoire à la commission,
je vous invite à en faire part à Mme Geneviève Grenier, notre coordonnatrice qui est à l'arrière à
l'accueil et aussi en utilisant le formulaire prévu à cet effet dans le site Web du Bureau d'audiences
publiques.

85 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique :

- Je vous demande d'éviter tout préambule à vos questions;
- Une question par intervention est permise, et ce, sans sous-questions;
- Si le temps le permet, vous pourrez vous réinscrire au registre;
- 90 - Toutes les questions et réponses sont directement soumises au Président de la commission;
- Aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoires ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

95 La commission a décidé d'orienter ses travaux par thèmes; ce soir, nous abordons le thème du transport et infrastructure maritimes et nous avons pour nous appuyer dans les réponses aux questions différentes organisations, dont le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, l'administration de pilotage des Laurentides, l'administration portuaire de Saguenay, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, le ministère de la Sécurité publique, 100 la MRC du Fjord, Parcs Canada, Transports Canada et Ville de Saguenay.

105 La commission déplore l'absence des représentants de Pêches et Océans Canada, c'est pour des raisons bien indépendantes de la volonté de la commission que ces gens ne peuvent être disponibles ce soir.

110 Toutefois, toutes les interventions qui touchent leur responsabilité au regard de l'analyse du projet seront prises en note et nous aurons éventuellement une séance qui pourra compléter le questionnement auprès de Pêches et Océans Canada vendredi après-midi.

115 Donc, la liste des thèmes que nous avons privilégiés dans l'horaire de la commission est non exclusive et établie de façon à assigner les bonnes ressources au bon moment pour répondre du mieux possible aux questions du public et de la commission. Si d'autres thèmes devaient être abordés, la commission les traitera en fonction de la disponibilité des ressources et du temps imparti.

Il faut bien comprendre que nous visons ce soir le transport maritime, alors en souhaitant que vos interventions puissent permettre à nos personnes-ressources de répondre sur ce thème-là.

120 Alors, est-ce que - pour le ministère de l'Environnement, Monsieur Duquette.

125 **M. MICHEL DUQUETTE :**

Oui, Monsieur le Président. Je voulais juste porter à votre attention qu'on a déposé le document d'entente entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec pour le projet Gazoduc.

130 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Vous vous étiez engagé à le déposer. Est-ce qu'il y a d'autres ministères ou d'autres organisations qui s'étaient engagés à nous déposer de la documentation?

135 Ville de Saguenay.

M. CAROL GIRARD :

140 Oui, on a déposé aussi la documentation relativement à la gestion des requêtes qu'on a parlé cet après-midi et on a déposé aussi la réglementation municipale concernant la facturation pour l'eau potable.

LE PRÉSIDENT :

145 Alors, je vous remercie. D'autres documents à déposer?

Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

Mme SOPHIE HARDY :

150 Oui, ça va être déposé demain matin.

LE PRÉSIDENT :

155 Et quel document, rappelez-nous.

Mme SOPHIE HARDY :

160 C'étaient des articles traitants de l'effet de...

LE PRÉSIDENT :

165 Oui, la documentation en lien avec votre évaluation. Alors, vous me confirmerez le dépôt de documents.

Alors, j'inviterais maintenant Mme Josée Vermette, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question.

170

Bonsoir, Madame Vermette.

Mme JOSÉE VERMETTE :

175

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Alors nous vous écoutons.

180

Mme JOSÉE VERMETTE :

Je ne savais pas qu'il y avait des thèmes puis qu'on ne pouvait pas parler de...

185

LE PRÉSIDENT :

De?

Mme JOSÉE VERMETTE :

190

Bien, de tout ce qu'on voulait parler. Là, on peut juste parler d'une affaire?

LE PRÉSIDENT :

195

Non, on privilégie les questions qui portent sur ce thème, mais de façon non exclusive. C'est-à-dire que dans la mesure où votre interpellation peut avoir des éléments de réponse ou que les personnes-ressources sont disponibles, ça sera possible d'avoir la réponse. Mais, d'un autre côté c'est que si, disons que les réponses sont incomplètes, la commission va en prendre note puis éventuellement va compléter avec une information ou des questions écrites auprès des différentes personnes-ressources.

200

Mme JOSÉE VERMETTE :

205 D'abord, je vais m'en tenir à la question que j'avais préparée pour ce soir, puis elle n'est peut-être pas...

LE PRÉSIDENT :

210 En tout cas, avec le souhait qu'on puisse y répondre.

Mme JOSÉE VERMETTE :

215 Alors moi, je voudrais m'adresser à GNL Québec. C'est par là ou par là?

LE PRÉSIDENT :

Vous vous adressez à moi, puis moi, je vais m'assurer que GNL Québec vous réponde.

220 **Mme JOSÉE VERMETTE :**

225 O.K. Alors, pourriez-vous, s'il vous plaît, rendre publique une liste détaillée des emplois qui seront créés par ce projet, car j'ai des doutes sur le nombre d'emplois créés, puisque la première fois que j'ai assisté à une rencontre d'information avec GNL Québec, on m'a cité une création de 150 emplois.

Étonnée, je leur ai demandé si 150 emplois valaient la peine de sacrifier la biodiversité du Fjord du Saguenay.

230 Depuis ce temps et curieusement le nombre d'emplois créé, augmente de façon exponentielle sans que le projet n'ait vraiment été modifié. Alors, pouvez-vous m'expliquer le pourquoi de cette augmentation puis pouvez-vous, s'il vous plaît, rendre une liste publique des emplois qui seront créés, détaillée?

235 **LE PRÉSIDENT :**

Merci de votre question. Madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

240

Merci, Monsieur le Président. Donc, pour répondre à la question de madame Vermette, nous avons terminé l'analyse des retombées économiques et qui venaient confirmer de façon plus officielle le nombre d'emplois.

245

Donc, quand on parle d'emplois permanents, on parle entre 250 et 300 emplois, donc directement à l'usine.

250

Quand on parle de la période construction, on parle de 6 000 emplois, dont 4 000 en période de pointe. Pour la période d'opération, il y a quand même des emplois indirects aussi, donc incluant les employés directement à GNL à l'usine et les emplois indirects, on parle de 1 350 emplois.

255

Donc, pour avoir peut-être une meilleure vue sur quels seront les corps de métiers, les besoins, je demanderais à mon collègue, monsieur Rivard, d'expliquer, justement, le détail de ces employés qui seront nécessaires pour le projet.

Mme JOSÉE VERMETTE :

Là, on parle de rendre une liste publique?

260

LE PRÉSIDENT :

On va attendre la réponse.

265

M. DENIS RIVARD :

J'aurais de présenter la capsule 8.8, si vous permettez, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

270

Alors, en espérant que la magie s'opère.

M. DENIS RIVARD :

275

J'ai présenté déjà la courbe de main-d'œuvre ce matin concernant la construction, mais cette fois-ci, je vais montrer la distinction entre LES différents postes au niveau construction qui vont être requis au chantier.

Prochain acétate. Donc, voici le tableau, il est un peu trop loin pour que je le lise à l'écran, je vais vous le lire sur mon ordinateur.

280

Donc vous voyez ici, ce sont tous les métiers de construction qu'on va avoir besoin durant toute la durée des travaux. On parle de calorifugeurs, chaudronniers, charpentiers, finisseurs de béton, électriciens, monteurs de charpentes métalliques, mécaniciens de chantier, opérateurs d'équipements, peintres, poseurs de canalisation ou tuyauteurs, soudeurs, chauffeurs de camions, tôliers, manœuvres et contremaîtres généraux.

285

On a deux colonnes sur le document en question. Donc, on a en moyenne des quantités genre, par exemple, du côté calorifugeurs de 200, 240 personnes en moyenne, maintenant on a une période de pointe autour de la troisième et quatrième année. Donc on peut monter jusqu'à 430, 470, si je prends calorifugeurs comme exemple.

290

Mais globalement donc, on a une moyenne de 2 000 employés et une pointe de 4 000 à la pointe de la construction.

295

Mme JOSÉE VERMETTE :

Mais moi, je parle pendant, après que ça soit tout construit.

LE PRÉSIDENT :

300

D'emplois permanents. Alors que là, on parle en phase construction.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

305

Oui, nous avons la chance ce soir d'avoir avec nous notre directrice des ressources humaines qui pourrait maintenant passer plutôt au volet main-d'œuvre en opération. Nous la faisons monter – est-ce qu'elle est en route?

310

Donc, elle va pouvoir répondre de façon, désolée du petit délai, étant donné que ce soir on était plus tôt dans les Maritimes, elle n'était pas près de nous, mais je pense que ça vaut la peine de vous le présenter.

315 Puis, tous les documents qui sont présentés par GNL Québec sont déposés à la commission et donc disponibles pour les citoyens et deviennent publics par le fait même, donc, pourront être consultés à la vie à la mort.

LE PRÉSIDENT :

320 Mais là, j'aimerais savoir où est votre personne-ressource. Est-ce qu'elle est présente ici avec nous?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

325 Oui, elle monte du sous-sol. Ça ne sera pas très long.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

330 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

C'est comme vous voulez, on peut passer à une autre question et prendre sa présentation après, c'est vous qui...

335 **LE PRÉSIDENT :**

Bien écoutez, pour ce qui est du complément d'information, pour ce qui est des emplois...

Mme STÉPHANIE FORTIN :

340 Elle est là. La magie s'opère, je vous la présente, madame Jasmine Paradis-Laroche, elle est notre directrice des ressources humaines, elle travaille avec l'équipe de GNL Québec ici dans les bureaux de Saguenay, madame Paradis-Laroche cumule une vingtaine d'années d'expérience en termes de gestion des ressources humaines et c'est vraiment elle qui s'occupe de tout le volet recrutement, mais aussi de toute la partie main-d'œuvre en phase d'opération et je crois que nous
345 aurons une capsule également à présenter, portrait général de la main-d'œuvre.

Mme JASMINE PARADIS-LAROCHE :

350 Bonjour, donc peut-être me répéter la question, parce que comme il y a un décalage entre...

LE PRÉSIDENT :

355 Oui, alors la résumer, madame a interpellé la commission à savoir les profils des emplois. Donc là, monsieur Rivard a présenté les emplois en phase construction et on souhaitait avoir un complément d'information pour ce qui est des emplois permanents.

Mme JASMINE PARADIS-LAROCHE :

360 Parfait. Donc, si on peut avoir la capsule sur les emplois, 8.5, répartitions des postes en opération, s'il vous plaît.

Donc, j'imagine que Stéphanie a dû vous mentionner, madame Fortin, qu'en phase opération, donc on parle de 1 100 emplois indirects et de 250 à 300 emplois directs.

365 Donc, quand on parle d'emplois indirects en opération, c'est des emplois qui vont venir supporter les opérations de plusieurs façons. Que ce soit des expertises et de l'ingénierie, des équipementiers, des entrepreneurs spécialisés, au niveau du transport, les services de tout genre, la navigation, recherche et développement et autre.

370 Maintenant, au niveau des emplois en phase opération au niveau des emplois permanents.

LE PRÉSIDENT :

375 Excusez, Madame, on va attendre qu'ils donnent leur réponse, s'il vous plaît.

Mme JASMINE PARADIS-LAROCHE :

Donc, on parle d'emplois indirects de ce côté-ci.

380 Au niveau des emplois en opération, à ce moment-là, on a un détail, donc, par catégorie d'emplois. Donc, on parle de gestion et administration. Donc, dans gestion et administration, on couvre différents emplois, que ce soit au niveau communication, ressources humaines ou autre, on parle de 30 à 35 emplois directs.

385 Au niveau électrotechnique, on parle de 20 à 30 emplois. Au niveau opération, donc 70 à 80 emplois. Au niveau mécanique, 40 à 45 emplois. Au niveau technique et ingénierie, 45 à 50 emplois. Au niveau santé, sécurité et environnement, un 15 à 20 emplois. Et au niveau service administratif, donc achat, logistique, informatique, un 20 à 25 emplois.

390 Et on a aussi, évidemment, des emplois qui vont être spécialisés au niveau des opérations
intelligentes, parce que ça sera une usine qui sera ultra technologique. Donc, on parle de 10 à 15
emplois en lien avec la technologie.

LE PRÉSIDENT :

395 Je vous remercie beaucoup pour les réponses. Alors peut-être préciser, est-ce que vous allez
prioriser ou privilégier des programmes qui permettraient éventuellement des mesures qui sont
prévues pour favoriser l'accès aux femmes aux emplois créés par votre projet?

400 **Mme JASMINE PARADIS-LAROCHE :**

Absolument. En fait, ce sont des emplois, si on regarde par exemple les emplois en opération,
ce sont des emplois qui vont être principalement, entre autres, dans des salles de contrôle et donc
qui permettront à des femmes de pouvoir avoir accès à ces emplois-là et même à divers types de
405 personnel qui sont exclus du marché du travail. Donc, effectivement ça sera disponible pour eux.

LE PRÉSIDENT :

410 Une question d'une personne qui nous a été soumise par écrit : quelles sont les mesures du
projet assurant une place de choix à la jeunesse afin de contribuer au rétablissement de la santé
démographique de la région? Est-ce que vous privilégiez aussi le maintien de l'emploi pour les
jeunes en région?

Mme JASMINE PARADIS-LAROCHE :

415 Absolument. Je vous dirais, si vous regardez à la table actuellement, juste l'âge moyen des
gens qui sont au travail chez GNL Québec, vous constaterez qu'on a déjà commencé à favoriser
l'emploi de jeunes en région.

420 Donc, c'est quelque chose qui nous tient énormément à cœur et qu'on va privilégier dans
toutes les phases du projet.

LE PRÉSIDENT :

425 Alors merci beaucoup pour les réponses.

Mme JOSÉE VERMETTE :

430 Ça n'a pas vraiment répondu par exemple à ma question, comment expliquer l'augmentation de 150 à 300, parce qu'au départ, on parlait de 150 emplois.

LE PRÉSIDENT :

435 Je permettrai un complément d'information de la part de madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

440 Tel que je le mentionnais, en fait, on m'indique, Madame Vermette, que vous aviez participé à des rencontres en 2015 et ces informations-là, comme je le mentionnais tout à l'heure, nous n'avions pas complété encore toutes les études, les études d'ingénierie donc, c'est pourquoi les chiffres en cours de route se sont raffinés et nous avons peaufiné nos études, alors c'est le chiffre que nous présentons à cette commission et c'est le chiffre qui sera nécessaire pour faire fonctionner l'usine de liquéfaction.

445 **Mme JOSÉE VERMETTE :**

C'est sûr que ça paraît mieux 300 que 150.

LE PRÉSIDENT :

450 Alors, merci beaucoup pour votre intervention. J'inviterais maintenant monsieur Pierre Charbonneau, s'il vous plaît.

455 Alors bonsoir, Monsieur Charbonneau.

M. PIERRE CHARBONNEAU :

460 Bonsoir, Monsieur le Président. Bonsoir à tous, messieurs les experts et représentants du promoteur.

Ma question porte au niveau de la sécurité électrique des navires, navires de GNL dans le thème d'aujourd'hui du transport et infrastructure maritimes. Suite à des craintes non fondées qui ont été véhiculées dans les médias en fin de semaine, à savoir s'il y a un risque que les navires passent en dessous des lignes 735 kV à la hauteur d'Anse-Saint-Jean.

465

Alors, ma question est : pouvez-vous nous expliquer comment les navires sont immunisés concernant la foudre, l'électricité statique au niveau des raccordements au port et la foudre en général en circulation en mer et aussi sous le passage des lignes à haute tension?

470

LE PRÉSIDENT :

Alors, Madame Fortin.

475

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Monsieur le Président, donc, pour répondre à la question de monsieur Charbonneau, effectivement plusieurs préoccupations ont été soulevées à cet égard-là par rapport à l'arrivée des navires-citernes ou des méthaniers sur la rivière Saguenay par rapport justement à la présence de cette ligne électrique. Donc, je demanderais à monsieur Ménard d'apporter une réponse à monsieur Charbonneau concernant le passage des navires proches des lignes électriques.

480

M. SYLVAIN MÉNARD :

Concernant les risques électriques, effectivement les navires sont dotés de tous les équipements de mise à la terre pour pouvoir gérer les différents arcs électriques. Concernant les lignes à haute tension, lorsqu'on regarde les hauteurs minimums garanties sous ces lignes-là avec la hauteur des navires qui seront autour de 50 mètres ou probablement un petit peu en deçà, on parle d'environ, quasiment 2 000 mètres d'un côté des lignes pour passer et 830, 850 mètres de l'autre côté avec tous les dégagements requis pour assurer la sécurité des arcs électriques.

485

490

LE PRÉSIDENT :

Alors, en lien avec votre question, il faudra aussi interpeller les gens de Transports Canada. Alors peut-être, compte tenu que c'est une de vos premières interventions, simplement vous présenter, vous et les membres de votre équipe dans un premier temps, s'il vous plaît.

495

M. AREZKI BELOUNIS :

Alors bonsoir tout le monde, Arezki Belounis, inspecteur en sécurité maritime à Transports Canada.

500

LE PRÉSIDENT :

505 Peut-être approcher un peu plus votre micro pour qu'on puisse bien vous comprendre. Merci beaucoup.

M. AREZKI BELOUNIS :

510 Arezki Belounis, inspecteur en sécurité maritime à Transports Canada du bureau de Québec. Ce soir, je vais être accompagné en ligne par mes collègues.

 Nicholas Bowman qui est le responsable en indemnisation.

515 Monsieur André Laflamme qui est responsable du régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbure.

 Madame Catherine Guillemette du bureau d'Ottawa d'environnement. Elle s'occupe principalement des effets cumulatifs.

520 De madame Véronique Nolet qui est de notre centre d'innovation à Ottawa.

 De monsieur Michel Charron qui est spécialiste en [inaudible], soit la politique de l'eau propre et la protection des mammifères marins.

525 Et de monsieur Serge Bélanger qui est responsable de l'application de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

530 Ainsi que de monsieur Hugues Lafleur, s'il arrive bien sûr à se connecter, il a un problème de connexion, qui est responsable de la sûreté maritime.

535 Concernant la conception des navires, que ce soit les navires de GNL qui vont venir au niveau du terminal du Saguenay, que ce soit les navires qui vont venir de Québec ou à Montréal ou bien sur les Grands Lacs, tous les navires qui sont à destination du Canada, c'est des navires qui sont conventionnés, qui répondent à toutes les normes SOLAS.

540 Que ce soit au niveau de la protection contre les arcs électriques, comme vous dites, au niveau de la foudre, il y a des équipements qui sont spécialisés, qui sont dédiés à la protection de la mise à la terre.

L'autre chose aussi, c'est pour, si je prends l'exemple des méthaniers, il y a une autre cote de sécurité qui est plus sur ces navires, il faudrait qu'ils répondent en plus des autres conventions internationales, il faudrait qu'ils répondent à la norme d'heures sur la construction et de maintenance des navires qui transportent des gaz liquéfiés.

545

Maintenant, concernant le passage sous les lignes de la haute tension du Fjord du Saguenay, je vais laisser la parole à mon collègue de l'APL.

M. YVES PLOURDE :

550

Oui, bonsoir, mon nom est Yves Plourde, je représente la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, je suis invité par l'APL pour parler de navigation. Madame la capitaine, Patricia Hébert est présentement en ligne, mais ne pouvait pas se présenter ce soir pour des raisons personnelles. Elle est en ligne présentement.

555

Donc, pour ce qui est du passage au Cap Sainte-Marguerite, tous les tirants d'air sont calculés en calculant l'arc électrique. Donc, de ce que j'ai compris dans la future construction de ces navires-là, il pourrait être possible de pouvoir passer n'importe où en dessous des câbles électriques, peu importe l'endroit où tu passerais, mais présentement, nous, on a déjà l'expertise de passer avec des navires qui sont beaucoup plus hauts que ce que monsieur Ménard a mentionné, on passe avec le Queen Mary II pour aller à La Baie, puis tout ça.

560

Donc, on parle de 62 mètres de tirant d'air puis c'est une opération qui se fait très bien. Chez nous on a des formations, on a déjà formé notre monde pour ce genre de passages là dans ce secteur-là, justement lorsque les navires passagers ont commencé à arriver au quai Lepage.

565

Donc, il est certain que pour l'approche de ces navires-là qui, en voile, ressemblent beaucoup à des navires passagers, mais on va quand même, nous, former les gens pour manœuvrer ce type de navire là.

570

Mais, pour ce qui est de l'arc électrique en tant que tel, aux lignes du Cap Sainte-Marguerite, il n'y a aucun problème.

LE PRÉSIDENT :

575

Alors, peut-être de façon un peu plus large, vous parliez évidemment de l'homologation des types de bateaux. Est-ce que Transports Canada fait une vérification de l'homologation des flottes de navires qui circulent dans le fleuve Saint-Laurent ou au Saguenay?

580 C'est quoi votre méthode, en quelque sorte, d'encadrement puis de vérifications en termes de conformité des navires, s'il vous plaît?

M. AREZKI BELOUNIS :

585 Oui, on a deux régimes d'inspection des navires étrangers qui viennent ici au Canada. Comme vous le savez tous, le Canada est partenaire ou bien est signataire de conventions qui sont émises par l'OMI dans le cadre de transports maritimes.

590 Donc, tous les navires qui viennent ici, ils sont suivis, je dirais, pratiquement sur une base quotidienne, sur une base de données pour savoir c'est quoi la cote du risque qui est associée à ce navire, soit P-1, c'est priorité 1, soit P-2, priorité 2.

595 Donc, quand c'est P-1, c'est on s'en va directement, on inspecte ce navire et on l'inspecte en fonction des restrictions ou bien des observations qui ont été faites par le dernier pays d'inspection.

600 Une fois qu'on est à bord, on regarde qu'est-ce qu'il y a, qu'est-ce se passe, est-ce que le navire est conforme, est-ce que les restrictions ou les prescriptions ont été enlevées. Dans ce cas, on ne fait rien, mais s'ils n'ont pas été enlevés, le navire est en interdiction de départ jusqu'à ce qu'il soit conforme aux dispositions des conventions SOLAS, des conventions de l'OMI plus notre réglementation à l'interne.

605 Dans le cas de P-2, là, on fait une analyse de risque pourquoi ce navire est en priorité 2 et si on arrive à voir qu'il faudrait qu'on y aille à bord, dont on envoie un inspecteur pour faire une inspection.

610 Il y a un autre programme d'inspection qui concerne les navires-citernes. Ces navires-citernes, ce qu'on appelle ça des *tankers visit inspection*. C'est propre au Canada, c'est pour nous assurer que tous les *tankers* qui viennent ici au Canada ils sont visités ou bien ils sont inspectés au moins une fois par an, une fois par année.

615 De la même manière que si jamais on trouve une anomalie, il est de notre devoir de l'inscrire sur la base de données qui est en fonction du *Paris MoU*, vu qu'on est à l'est, si c'est dans l'ouest, c'est *Tokyo Memorandum of Understanding*. On le met sur cette liste, après ça, là, il va être inspecté par le prochain port de destination.

LE PRÉSIDENT :

620 Alors, merci beaucoup de cette intervention. Alors voilà pour ce qui est des éléments qui touchent votre question.

M. YVES PLOURDE :

625 Parfait, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

630 Je vous remercie. Alors j'invite maintenant monsieur Daniel Larouche à venir poser sa question.

Bonsoir, Monsieur Larouche.

M. DANIEL LAROUCHE :

635 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

640 Alors, la parole est à vous.

M. DANIEL LAROUCHE :

645 Bonsoir tout le monde. Bonsoir Messieurs les Commissaires. Je me présente, Daniel Larouche, représentant, chargé de projets.

Je suis membre du groupe Facebook en appui au projet. On a 37 000 membres dans le groupe. Et puis, je suis natif d'Alma, juste pour vous, juste deux secondes. Et puis, j'aimerais vraiment que ce projet se réalise tout comme celui-là de l'usine Alcan des 90.

650 5 000 travailleurs de chantier c'est bon pour stimuler l'économie.

Donc ma question, j'y vais.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je tiens à vous signaler que je vous attends en deuxième partie.

660 **M. DANIEL LAROUCHE :**

Oui. J'ai entendu parler que les navires de votre projet seraient construits spécialement pour le projet dans le fond, j'aimerais savoir pourquoi? Est-ce que c'est pour le Fjord, pour quelle raison, s'il vous plaît.

665 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Fortin.

670 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Merci, Monsieur le Président, merci Monsieur Larouche.

675 On l'a évoqué un petit plus tôt aujourd'hui, les navires-citernes qui vont fréquenter les installations d'Énergie Saguenay seront construits spécifiquement pour nos besoins et nous travaillons actuellement à monter un devis pour que les chantiers maritimes qui ont l'expertise de construire des navires-citernes fassent des méthaniers qui respectent nos exigences.

680 Et je demanderais à monsieur Ménard de présenter à la commission sur quels éléments sommes-nous en train de travailler actuellement. Il y a déjà des choses qui sont confirmées, d'autres qui sont à l'étude. Alors, je demanderais à monsieur Ménard de prendre le temps d'expliquer à cette commission quel est le travail fait concernant les devis.

M. SYLVAIN MÉNARD :

685 Monsieur le Président, si vous le permettez, j'aimerais afficher une capsule pour présenter le navire-type.

Ça serait la capsule 11.2.

690 En fait, en attendant que la capsule s'affiche, plusieurs raisons font en sorte qu'on aura des navires sur mesure. En fait, on imposera nos propres normes pour le bruit, comme on va parler sûrement en détail ce soir et aussi une condition particulière dans le Saguenay, c'est la glace l'hiver.

Donc, on devra s'assurer qu'on aura des navires capables de fonctionner dans la glace. Donc la classe de glace A1 sera exigée pour les navires.

695

Une autre raison importante, c'est la capacité de la flotte actuelle qui est déjà sous pression, qui est déjà utilisée presque à capacité maximale, mais aussi le volume d'exportation qu'on aura justifié à lui seul une flotte dédiée aux navires.

700

Donc, pour toutes ces raisons, on fera construire des navires sur mesure pour le projet.

Donc, juste un bref retour sur les navires-citernes présentement en circulation. Donc, depuis plus de 50 ans, il y a environ 580 navires-citernes de GNL qui circulent partout dans le monde. Des navires très récents, plus de la moitié de ces navires-là, 60 % ont moins de dix ans.

705

Et on est rendu à plus de 100 000 transports de GNL et aucun de ces transports, il n'y a eu aucun événement qui est lié à une perte de cargaison ou un déversement majeur.

710

Le méthanier, comme on regarde présentement, a environ 180 000 mètres cubes, c'est un navire de classe standard au coût environ de 200 000 000 millions de dollars US.

Il y a peu près 150 de ces navires qui sont présentement en commandes, dont 45 qui ont été livrés l'an passé.

715

Donc, bien que les navires seront construits sur mesure, on n'a pas l'intention de réinventer la roue. En fait, il y a déjà des navires très performants qui existent. On vous montre, par exemple le Castillo de Merida qui serait un navire-type ou le navire sur lequel on a basé nos études logistiques et aussi nos simulations de navigation.

720

Donc, on parle d'un navire à double coque, double membrane, donc les réservoirs sont dotés de deux membranes d'acier et la coque aussi il y a deux épaisseurs d'acier. Donc, dans un navire comme ça, on a quatre réservoirs différents pour contenir environ 178 000 mètres cubes de GNL.

725

Les navires auront des longueurs environ de 300 mètres par près de 50 mètres de large pour une hauteur maximale de 50 mètres. On est encore en train de regarder pour voir de quelle façon on pourrait diminuer un peu la hauteur des navires possiblement en ayant des mats rétractables ou des technologies du genre pour pouvoir maximiser la clairance sous les câbles électriques. On parle d'un tirant d'eau relativement faible pour un navire de ce gabarit-là, donc près de 13 mètres.

730 Un équipage de 30 personnes et aussi une caractéristique particulière de ces navires-là, on parle d'un double train de propulsion, donc deux gouvernails, deux hélices et deux moteurs, ce qui assure une certaine redondance, en fait, en cas d'avaries si on avait un bris sur une hélice ou un moteur, ces navires-là sont capables de fonctionner juste sur un des deux trains.

735 Évidemment les bateaux arrivent vides, ils viennent charger au terminal. Donc, ils seront ballastés, donc on a 70 000 mètres cubes d'eau de ballast et les bateaux seront munis de deux unités de traitement de ces eaux-là par électro-chloration. C'est-à-dire que le navire sera en mesure de fabriquer son propre chlore pour pouvoir traiter les eaux de ballast avant le rejet.

740 Donc, en fait ce qui nous mène aux mesures d'atténuation du bruit. On sait que c'est un sujet dont on parle beaucoup. D'emblée, je voudrais mentionner que malgré la taille de ces navires, ce n'est pas des navires qui sont plus bruyants que ce qui circule actuellement dans le Saguenay.

745 On pourra peut-être voir plus tard avec monsieur Gauthier, WSP, mais lors de l'étude d'impact, on a fait, on a pris des mesures sonores, puis le bruit des navires-citernes se comparait avantageusement aux vraquiers qui circulent présentement.

750 Malgré tout, comme on a l'occasion de travailler sur ces navires-là d'emblée et de participer à l'élaboration des devis, on voudrait vous présenter ce soir les différentes mesures d'atténuation de bruit qui sont déjà confirmées et certaines qui sont en cours d'évaluation par notre équipe présentement.

755 Donc, on parle de la propulsion par double hélice en contre rotation. L'avantage de double hélice, c'est de pouvoir réduire le diamètre des hélices et la force imposée sur les palmes, ce qui réduit la cavitation, ce qui réduit le bruit.

760 Évidemment, on aura des mesures de maintenance et de nettoyage de la coque et des hélices. L'objectif étant de garder tout ça le plus lisse possible pour éviter la turbulence et la vibration qui pourrait causer du bruit aussi.

765 On aura l'occasion de travailler sur l'optimisation de la forme de la coque et des hélices par mécaniques des fluides, c'est-à-dire qu'on crée des modèles réduits, on étudie le mouvement de l'eau sous la coque pour s'assurer que tout ça coule le plus aisément possible et on a parlé beaucoup des bulles d'air. C'est une autre mesure qui sera intégrée d'emblée.

En fait, à la base, la lubrification de la coque par air, c'est pas tout à fait la même chose que les rideaux de bulles qu'on utiliserait pour des travaux de construction. C'est en fait une mesure

pour aider au glissement du navire sur l'eau, ce qui permet de réduire la puissance pour obtenir la même vitesse de déplacement.

770

Donc, en réduisant la puissance, bien on réduit la vibration et par conséquent, on réduit le bruit aussi.

775

Toutes ces méthodes-là ou tous ces éléments-là feront partie du devis et seront sous la supervision des sociétés de classification qui auront la responsabilité de classer le navire et les grandes sociétés ont des notations silencieuses. Donc, on s'est engagé à obtenir ces certifications-là minimalement, mais on est confiant qu'avec les mesures confirmées et ce qui est en cours, on va même probablement dépasser ces mesures-là.

780

Parmi les mesures qui sont en cours ou sous-évaluation, la motorisation est probablement l'endroit où on peut avoir le plus grand gain. On a déjà confirmé que les moteurs seraient propulsés au gaz naturel, c'est-à-dire qu'on utiliserait le gaz qui s'évapore des cuves ou des réservoirs pour alimenter les moteurs.

785

Ce qu'on est en train d'étudier avec le motoriste Wardlaw qui est un des motoristes les plus avancés dans le domaine. C'est la motorisation hybride électrique, c'est-à-dire que les hélices seraient propulsées par un moteur électrique qui, lui, serait alimenté par des génératrices qui fonctionneraient au gaz naturel.

790

Ce que cette motorisation-là permet, en fait, c'est de découpler les hélices des moteurs. Donc, on peut isoler les moteurs plus haut dans la coque, les monter de façon résiliente, de façon à minimiser les vibrations qui sont transmises à la coque.

795

Donc, le montage résilient de la machinerie, on vient d'en parler. Insonorisation des salles des machines et finalement les hélices à poids variables qui est à l'étude aussi qui permet de réduire la charge ou d'optimiser la charge sur les pales pour optimiser ou réduire la cavitation.

LE PRÉSIDENT :

800

Alors, la présentation va être déposée. On comprend que vous êtes à l'étape de la conception?

805

M. SYLVAIN MÉNARD :

Oui, tout à fait.

810 **LE PRÉSIDENT :**

Quand pensez-vous faire l'éventuel appel de propositions pour la construction?

815 **M. SYLVAIN MÉNARD :**

Les discussions ont lieu présentement avec différents chantiers navals, avec différents affréteurs et différents motoristes et fournisseurs d'équipements. Par contre, c'est le temps de fabrication ou de livraison de ces navires-là est d'environ deux ou maximum trois ans. Donc, on prévoit passer en mode soumission probablement après la décision d'investissement.

820

On aura suffisamment le temps. En fait, plus on attend, plus les mesures d'atténuation se précisent plus les technologies avancent, donc, il n'y a pas de presse à tout de suite bloquer ces choses-là, puis même pour les chantiers navals ne prendraient pas des commandes autant en amont d'un projet.

825

Donc, on parle vraiment d'attendre à la décision finale d'investissement.

LE PRÉSIDENT :

830 Monsieur Pilotto?

LE COMMISSAIRE :

835 Deux questions plus techniques, vous avez parlé que les moteurs fonctionneraient à partir du gaz d'évaporation. Évidemment, c'est quand le bateau est plein de GNL, quand il est vide, il va marcher au diesel, j'imagine?

M. SYLVAIN MÉNARD :

840 En fait, il y a toujours - les cuves ne sont jamais complètement vides. Quand le bateau arrive, même s'il vient se charger, il reste une certaine quantité de GNL pour garder les cuves froides. Donc, il y a toujours un peu de gaz à l'intérieur.

845 Mais oui, le bateau a la capacité de fonctionner strictement au diesel, mais on n'aura pas la capacité en carburant à part pour permettre un fonctionnement totalement diesel.

LE COMMISSAIRE :

850 Excusez ma question néophyte, mais le découplage du moteur électrique avec des génératrices, je comprends l'objectif, mais est-ce qu'il n'y a pas une perte d'efficacité entre la production d'électricité par des génératrices?

M. SYLVAIN MÉNARD :

855 Effectivement, ça fait partie des discussions. C'est ce que la compagnie Wardlaw est en train de nous démontrer qu'avec l'utilisation de blocs de batteries on serait capable de palier à cette perte d'efficacité.

860 Ça fait que le design standard du gros moteur diesel deux-temps ancré après la coque solidement, c'est le modèle qui est le plus « efficace » en termes d'utilisation de l'énergie, de transfert d'énergie.

865 Par contre, il y a des avantages, bon, des avantages pour le bruit, mais il y a aussi des avantages techniques au niveau de la modulation de la puissance qui revient aussi à de l'efficacité énergétique. Il y a moyen, probablement, de retirer des coûts en termes d'utilisation du carburant en utilisant le moteur électrique couplé à un groupe de batteries.

LE PRÉSIDENT :

870 Êtes-vous en discussion avec un armateur? Considérant que vous avez une flotte dédiée, je suppose que ce n'est pas GNL qui va gérer sa flotte?

M. SYLVAIN MÉNARD :

875 Effectivement, ce n'est pas GNL Québec qui va gérer la flotte. Discussion, oui. On fait, on explique aux différents armateurs où on s'en va, qu'elles sont nos objectifs, mais tout cela est encore très préliminaire. On n'est pas à l'étape de signer des contrats présentement.

880

LE PRÉSIDENT :

885 Peut-être l'avez-vous mentionné, j'étais distrait, vous pensez à une flotte de combien de bateaux?

M. SYLVAIN MÉNARD :

890 Évidemment, ça va dépendre de nos clients. En fait, si dépendamment du ratio Europe-Asie, le temps de transit étant plus long, ça va faire varier le nombre de navires nécessaire. On parle probablement d'une dizaine de navires, entre huit et dix navires.

LE PRÉSIDENT :

895 Puis ces huit à dix navires là répondraient à l'ensemble de l'activité sur une base annuelle de GNL?

M. SYLVAIN MÉNARD :

900 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

905 Merci de ces précisions. Alors, voilà c'étaient les réponses à votre question. Merci, Monsieur Larouche.

Alors, j'invite maintenant, Madame Raymonde Tourigny, s'il vous plaît.

LE COMMISSAIRE :

910 En attendant que madame s'installe, éventuellement, si vous en arrivez là, il y aura des appels d'offres pour faire fabriquer les navires, est-ce que vous avez envisagé la possibilité d'utiliser nos chantiers navals canadiens, québécois?

915 **M. SYLVAIN MÉNARD :**

Oui, on a envisagé de maximiser ce qu'on pouvait faire au Québec et au Canada. On a pensé à la Davie. Davie n'est pas équipée pour, n'a pas la cale sèche en fait pour pouvoir construire ce type de navires, principalement sur la largeur, je pense que, je ne voudrais pas me tromper dans le

920 chiffre de la largeur exacte de la cale sèche de Davie, mais n'est pas capable d'accueillir un navire de 50 mètres de large.

LE PRÉSIDENT :

925 Alors, est-ce que madame Tourigny est avec nous? Madame Tourigny?

Bon, alors j'inviterais maintenant madame Rébecca Pétrin, s'il vous plaît dans la salle en souhaitant que madame Tourigny puisse être rejointe.

930 Alors, bonsoir.

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

935 Rebonjour. Donc, bien que l'étude d'impact révèle que le dragage sera peu fréquent, il n'en reste pas moins qu'il y aura possiblement à certains endroits, donc spécifier Bras du Nord du Saguenay dans la Baie des Ha! Ha! et le secteur de Tadoussac et peut-être possiblement d'autres secteurs du dragage.

940 Dans un document fourni en juillet par le promoteur, il déclare que la Baie des Ha! Ha! est un lieu sécuritaire pour les méthaniers en cas de tempête. Donc, ils envisagent d'utiliser ce lieu en cas d'urgence.

945 Si tel est le cas, j'imagine que l'envoi des méthaniers en cas de tempête sera inscrit dans les procédures obligatoires et d'urgence et obligerait ainsi l'entretien d'une profondeur minimale en tout temps dans cette baie pour être prêt à accueillir le bateau en tout temps.

950 Ma question s'adresse aux représentants du ministère de l'Environnement. Serait-ce possible de nous expliquer les impacts d'un tel dragage sur la qualité de l'eau, sur la biodiversité et autre impact et ainsi s'il y a déjà eu une demande en fait de dragage pour une situation, en fait pour garder un endroit en cas d'urgence seulement? Donc voilà.

LE PRÉSIDENT :

955 Alors peut-être interpellé, pour ce qui est des conditions en cas de tempête, est-ce que dans les cartons de l'initiateur?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

960 En fait, le projet GNL Québec ne requiert aucun dragage. Il n'y a rien à cet égard-là dans
notre projet par rapport à du dragage. C'est ce que je peux répondre.

LE PRÉSIDENT :

965 Alors, écoutez, éventuellement, posons la question au ministère de l'Environnement. Alors si,
éventuellement, il y aurait besoin d'opération de dragage pour assurer la navigabilité sur le
Saguenay pour les méthaniers, dans le contexte où madame soulève la question, quelle serait la
procédure éventuelle pour s'assurer qu'il y ait le moins d'impact possible au niveau de la faune?

970 **M. MICHEL DUQUETTE :**

Oui, Monsieur le Président, je vais passer la parole à mon collègue, Pierre Michon.

M. PIERRE MICHON :

975 Bien, en soi, les activités de dragage actuellement c'est vrai que dans le Saguenay il y en a
très peu. Il y a même des projets portuaires où il se fait du dragage. Dans le projet actuellement, il
n'y en a pas.

980 Puis pour des zones d'accostages, d'amarrages sécuritaires au Québec, on n'a pas eu ce
genre de projet là, en tout cas, il y a peut-être des endroits dans le fleuve où il y a du dragage pour
des zones d'amarrages sécuritaires.

985 Bon, en ce qui a trait aux impacts du dragage, bien écoutez, le dragage, en soi, il peut être
assujéti à la procédure. Donc ça peut nécessiter une étude d'impacts. En général, il y a quand
même des bons outils qui ont été développés pour le dragage au cours des dernières années, des
critères de qualité des sédiments, des critères pour le rejet en eau libre, pardon, le critère pour le
contrôle des matières en suspension.

990 Évidemment, on ne recommande pas nécessairement le rejet en eau libre. Justement les
critères peuvent déterminer la qualité des sédiments qui pourraient être jugée, faire en sorte que ça
ne soit pas acceptable de rejeter en eau libre.

995 Mais là, on parle de façon très hypothétique. C'est sûr qu'il n'y a pas de dragage dans le
projet, donc évidemment la qualité des habitats aquatiques, ça fait partie des, comment je dirais,

des éléments du milieu qui doivent être détaillés pour savoir si on cause des impacts, soit au moment du dragage ou pour le rejet comme tel.

Voilà, c'est à peu près.

1000

LE PRÉSIDENT :

Si éventuellement vous aviez une demande, quelles autres organisations seraient associées éventuellement à l'évaluation de l'impact d'un éventuel dragage?

1005

M. PIERRE MICHON :

Bien, souvent, quand on est dans l'habitat du poisson, évidemment il peut y avoir des permis au niveau de Pêches et Océans Canada. Environnement Canada, s'il y a des espèces migratrices, le ministère de la Faune est associé à nous dans un dossier dans la procédure comme telle.

1010

Sinon, ils peuvent aussi, si c'est des petits dragages, avoir des autorisations à donner en vertu de leurs lois.

1015

Il peut y avoir, évidemment, il y a des seuils pour l'assujettissement, il peut y avoir des petits dragages qui sont traités en région aussi par notre direction régionale avec une autorisation sans procédure d'évaluation environnementale.

LE PRÉSIDENT :

1020

Donc, vous bénéficieriez d'une expertise de ces organisations-là pour évaluer l'impact éventuel?

M. PIERRE MICHON :

1025

Oui, tout à fait, c'est la même mécanique, si on veut, quand on dit qu'on parle de procédure, on consulte.

LE PRÉSIDENT :

1030

Alors merci. Transports Canada.

M. YVES PLOURDE :

1035

Donc, le pilotage, nous, avec les cargos, on a des ancrages déjà désignés dans la Baie des Ha! Ha! sécuritaires. Les profondeurs d'eau sont entre 80 et 100 mètres, il n'y a aucun dragage là qui va être nécessaire.

LE PRÉSIDENT :

1040

Alors, merci de ces précisions. Alors voilà pour les réponses qu'on peut vous apporter, Madame. Merci beaucoup.

Mme RÉBECCA PÉTRIN :

1045

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1050

Alors, est-ce que madame Tourigny est en ligne?

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

1055

Oui, Monsieur le Président, je suis en ligne.

LE PRÉSIDENT :

1060

Alors, votre question?

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

1065

D'abord, bonsoir à vous, Monsieur le Président, bonsoir Monsieur le Commissaire, bonsoir et merci à tous ceux qui tentent de faire la lumière sur le projet GNL Québec.

Ma question est la suivante : cet après-midi, un des *expliqueux*, je pourrais appeler ça comme ça de GNL Québec a parlé qu'il faudrait vraiment faire attention d'éviter un éléphant blanc avec ce projet et comme mon prédécesseur tout à l'heure a parlé qu'il y avait 37 000 personnes qui attendaient beaucoup de ce projet-là, O.K., je trouve que c'est important qu'on n'en fasse pas un éléphant blanc.

1070

1075 Donc, ma question est la suivante : GNL Québec estime réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de 28 000 000 de tonnes par année par le remplacement du charbon.

GNL pourrait-il nous préciser quelles études ont été réalisées pour la vente du méthane produit aux acheteurs potentiels à court et à long terme afin d'arriver à ce chiffre de 28 000 000 de tonnes par an de sauvé.

1080 Je voudrais que vous m'aidiez à avoir une réponse claire et précise, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1085 D'accord, alors vous comprendrez que nous avons abordé le sujet cet après-midi. Je vous informe que pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, les séances de la commission sont prévues demain soir et jeudi matin.

1090 Mais, effectivement, on avait abordé le sujet ce matin. Alors, dans quelles mesures seriez-vous apte à pouvoir répondre à la question de madame Tourigny, s'il vous plaît?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1095 Merci, Monsieur le Président. Donc, pour répondre à la question de madame Tourigny, effectivement le chiffre du potentiel retrait de 28 000 000 de tonnes est venu en fait, a été confirmé par l'analyse de cycle de vie qui a été réalisée pour GNL Québec par le CIRAIG qui est une firme spécialisée dans ce type d'analyse.

1100 Donc eux, ils ont réalisé cette étude-là et sont arrivés à cette conclusion-là, basée sur un scénario de base de vente que nous leur avons soumis. Donc, dans une hypothèse où comme monsieur Le Verger le disait plus tôt, que 60 % de notre gaz naturel liquéfié irait remplacer du charbon.

1105 Donc, c'est dans cette perspective que le CIRAIG en est venu à la conclusion que GNL Québec pourrait potentiellement retirer au niveau mondial, 28 000 000 tonnes de gaz à effet de serre.

1110 Maintenant, on a des thématiques, on va avoir les gens du CIRAIG qui vont être disponibles lors des séances dédiées aux gaz à effet de serre, donc on va pouvoir y aller de façon plus spécifique sur la question et présenter, vraiment éplucher, creuser dans l'étude.

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

1115 Madame Fortin, je crois votre nom?

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, Madame Tourigny. Alors...

1120 **Mme RAYMONDE TOURIGNY :**

Non, juste une petite question.

LE PRÉSIDENT :

1125 Je voudrais juste préciser. Écoutez, Madame Tourigny...

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

1130 C'est juste de savoir, le scénario de ventes présenté par GNL s'appuie sur quoi puisque le projet analyse le cycle de vie sur le scénario de ventes.

LE PRÉSIDENT :

1135 Oui, alors monsieur Le Verger avait justement abordé ce thème-là cet après-midi. Écoutez, compte tenu que c'est une interrogation de votre part, on va permettre à monsieur Le Verger peut-être de résumer, en quelque sorte, l'approche qui est préconisée puis de la façon dont GNL pense en arriver à atteindre ses objectifs de substitution.

1140 Alors, je laisse la parole à monsieur Le Verger.

1145

M. TONY LE VERGER :

1150 Oui, donc comme je l'expliquais cet après-midi, le scénario initial qui a avait été fourni au CIRAIG pour leur analyse qui a abouti à ces 28 000 000 de tonnes était un scénario interne qu'on a créé nous par rapport à notre connaissance du marché et puis évidemment nos discussions en cours à cette époque avec différents acheteurs.

1155 Entre-temps, on a aussi mandaté une firme externe indépendante. Donc, Poten & Partners qui sera disponible aussi demain pendant la session des gaz à effet de serre pour eux-mêmes réaliser l'étude indépendant.

1160 Donc, par rapport à l'endroit où pourrait aller notre gaz naturel liquéfié et quel type d'énergie pourrait remplacer, basé sur leurs propres études de marché et connaissances des différents prix de l'énergie et de l'évolution de ces prix de l'énergie sur ces marchés de destination.

1165 Donc, ils ont fait eux-mêmes une étude indépendante par rapport à ça qui pourra vous être présentée également et qui arrivait sur des conclusions similaires à celles que nous avons nous-mêmes tirées d'après notre propre connaissance des marchés.

LE PRÉSIDENT :

1170 Alors, voilà pour les réponses qui sont susceptibles de vous intéresser suite à votre question, Madame Tourigny.

1175 Je vais vous inviter à peut-être suivre les travaux de la commission lors des, notamment lorsqu'on va discuter des gaz à effet de serre.

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

1175 Oui. Je les suis depuis le début, je n'ai pas manqué une minute seulement. O.K.

1180 Les scénarios créés par GNL s'appuient sur quoi? Est-ce que vous pouvez apporter demain, quand on parlera d'impacts, est-ce que vous pourriez nous apporter sur quoi vous vous appuyez, Bon Dieu, pour créer des scénarios sur lesquels les autres équipes se penchent?

Vous créez quelque chose, puis ils se penchent sur ce que vous avez créé. Mais vous vous appuyez sur quoi, vous autres?

LE PRÉSIDENT :

1185

Alors, je vous remercie de votre intervention, Madame Tourigny, et je vous invite à nous écouter lorsqu'on traitera du sujet des impacts climatiques et gaz à effet de serre dès mercredi, demain en soirée et en après-midi.

1190

Mme RAYMONDE TOURIGNY :

Je vous écoute, ne vous inquiétez pas, je vous suis à la minute près.

Je serai là. Merci, Monsieur.

1195

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame Tourigny.

1200

Alors, j'invite maintenant Alexandra Bouchard, s'il vous plaît à venir nous soumettre sa question.

Alors, bonsoir, Madame Bouchard.

1205

Mme ALEXANDRA BOUCHARD :

Bonsoir. Donc, sachant que les navires-citernes doivent maintenir une calaison sécuritaire du navire et ainsi assurer sa bonne navigabilité notamment dans le Fjord du Saguenay et que cela est géré, est assuré plutôt par la gestion des eaux de ballast.

1210

Nous aimerions savoir, si le projet se concrétise, comment et à quel endroit s'effectuera le déballastage de tout ou en partie, en tout ou en partie en amont du parc marin Saguenay-Saint-Laurent, dans le parc marin Saint-Laurent et en aval du parc marin Saint-Laurent?

1215

LE PRÉSIDENT :

Madame Fortin.

1220

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1225 Oui, donc, comme monsieur Ménard l'expliquait tout à l'heure, par rapport aux eaux de ballast, les navires-citernes seraient munis d'équipement qui serait là en fonction pour traiter les eaux de ballast et je recéderais la parole à monsieur Ménard pour répondre à la question de madame Bouchard.

M. SYLVAIN MÉNARD :

1230 Oui, le déballastage se fera directement au terminal, donc sera rejeté dans les eaux du Saguenay, en fait au fur et à mesure où on charge le navire, on retire l'eau de ballast pour garder le même niveau de flottaison du navire.

1235 Donc, on parlait de 70 000 mètres cubes d'eau de ballast qui seront traités par électrochloration avant le rejet dans les eaux du Saguenay.

LE PRÉSIDENT :

1240 Alors, est-ce que Transports Canada pourrait nous apporter certains éléments au niveau de l'encadrement pour la gestion des eaux de ballast? Est-ce qu'il y a une réglementation qui s'applique?

M. AREZKI BELOUNIS :

1245 Oui, effectivement, actuellement on fonctionne avec le règlement sur la gestion et le contrôle des eaux de ballast au Canada. C'est Transports Canada qui en assure le contrôle de façon quotidienne. J'en fais partie des inspecteurs qui ont fait la surveillance quotidienne.

1250 Actuellement il y a deux méthodes qui sont acceptées au Canada. C'est la méthode D1 qui est un échange des eaux de ballast à 200 000 des côtes pour les navires océaniques et là où il y a une profondeur de 2 000 mètres et à partir de 2024, on va passer à la méthode D2, qui est l'obligation de tous les navires de s'équiper des installations de traitement des eaux de ballast.

1255 Tous les navires qui sont à destination du Canada nous envoient un rapport sur leur gestion des eaux de ballast. Des fois, c'est pour les navires qui sont habitués à venir au Canada, ça ne prend pas beaucoup de temps pour en assurer le contrôle, la vérification du rapport. Des fois, ça nous prend des jours parce que la gestion n'est pas faite correctement.

1260 L'autre outil qu'on a, que le Canada est actuellement en train de développer, c'est une analyse de risque qui est basée sur la provenance des eaux et la destination où est-ce que les eaux vont être déchargées et ça nous donne, c'est un logiciel qui nous permet de catégoriser le navire comme *high risk*, *medium risk* ou bien le *low risk* sur la gestion des eaux de ballast.

1265 L'autre partie sur laquelle on s'occupe, si on voit que le navire ne coopère pas, on envoie un inspecteur et actuellement, on fait un échantillonnage des eaux de ballast avec un réfractomètre, actuellement la science nous permet de s'attarder beaucoup plus sur la salinité, mais l'autre chose aussi, c'est la documentation et la vérification, un *crosscheck* - excusez le terme en anglais - entre le registre des eaux de ballast qui est à bord, le journal de navigation et le journal machine. Et si on a des doutes, on peut mettre aussi le navire soit en interdiction de départ ou bien il va y avoir une sanction pécuniaire.

1270 Mais à partir de 2024, tous les navires vont être équipés, comme je l'ai dit tout à l'heure, d'installation de traitement des eaux de ballast, donc notre inspection va y aller beaucoup sur l'inspection de ces équipements et il va y avoir aussi une formation de nos inspecteurs quant à l'échantillonnage et à l'analyse des eaux de ballast.

LE PRÉSIDENT :

1280 Alors, merci pour ces précisions. Alors voilà pour les éléments de réponse en lien avec la gestion du ballast.

Mme ALEXANDRA BOUCHARD :

1285 Je voulais juste m'assurer d'avoir bien compris, donc c'est vraiment en totalité que l'eau va être déballastée directement à quai, c'est bien ça que j'ai compris?

LE PRÉSIDENT :

1290 C'est bien ça. C'est exact.

Mme ALEXANDRA BOUCHARD :

1295 Parfait. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1300 Merci pour votre intervention. Alors, j'inviterais maintenant, Monsieur Marco Bondu, s'il vous plaît.

 Monsieur Bondu, bonsoir.

1305 **M. MARCO BONDU :**

 Bonsoir à vous, bonsoir, Monsieur le Commissaire.

1310 Un peu dans la suite de la question précédente en fait. Malgré tous les dispositifs pour diminuer les probabilités d'introduction d'espèces marines invasives, le risque zéro n'existe pas, en fait il est même démontré, on a trouvé plusieurs études qui le démontre, que même en procédant à des échanges d'eaux de ballast combiné à des systèmes de traitement des eaux à bord du navire, demeurent des organismes vivants qui parviennent jusqu'au port d'arrivée.

1315 Les biosalissures aussi sur la coque du navire sont aussi une autre source de contamination biologique. Est-ce que la commission peut nous dire quelles sont les espèces exotiques invasives qui représentent le plus le danger ou un danger pour l'écosystème du Saguenay?

LE PRÉSIDENT :

1320 D'accord. Là, il faut comprendre effectivement qu'on n'a malheureusement pas la présence de PêcheS et Océans Canada, mais je vais offrir la possibilité au ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs peut-être d'intervenir.

1325 **Mme SOPHIE HARDY :**

1330 De mémoire, le ministère, on a quand même une liste des espèces possibles ou déjà introduites dans l'écosystème du fleuve, on a aussi les espèces peut être potentielles qu'il pourrait y avoir.

 Donc, je pourrais fournir cette liste-là au besoin, si vous le désirez. Je ne sais pas si ma collègue, madame Gauthier, je ne sais pas si elle a une réponse.

1335

LE PRÉSIDENT :

Madame Gauthier.

1340 **Mme ISABELLE GAUTHIER :**

Bonjour, est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

1345

Très bien, Madame Gauthier.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

1350 Oui, parfait. Non, je pense qu'on est peut-être mieux de prendre la question en délibéré pour vous revenir par la suite.

Effectivement, on a des listes d'espèces exotiques envahissantes qui sont actuellement dans le Saint-Laurent. Maintenant, la question était de savoir aussi quelles sont les nouvelles espèces qui pourraient arriver. Il faudrait qu'on fasse quelques petites recherches dans le fond avec les experts qui travaillent sur ces espèces-là dans notre ministère.

1355

LE PRÉSIDENT :

1360 Alors, s'il vous plaît, on attend une réponse rapidement pour pouvoir permettre aux gens d'en prendre connaissance.

Pour Transports Canada, c'est les questions, disons bien accessoires à votre responsabilité?

1365 **M. AREZKI BELOUNIS :**

Malheureusement, ma formation et mon expertise ne me permet pas de répondre à cette question.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Alors voilà. Alors, écoutez, on va essayer de vous répondre le plus rapidement possible par écrit en lien avec ce que vous avez demandé.

1375 **M. MARCO BONDU :**

Donc, il y a une demande qui va être faite à Pêches et Océans puis le ministère participant va répondre?

1380 **LE PRÉSIDENT :**

Exact.

1385 **M. MARCO BONDU :**

Juste être sûr qu'on avait bien compris qu'on voulait voir s'il n'y avait pas des espèces exotiques invasives connues qui seraient une crainte particulière pour l'écosystème du Saguenay en particulier.

1390

LE PRÉSIDENT :

1395 À partir de la réponse que Faunes et Parcs va pouvoir nous livrer, on pourra mieux saisir exactement.

M. MARCO BONDU :

1400 Parfait, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre question. Alors j'invite maintenant, Monsieur Patrick Bonin, s'il vous plaît.

1405

Alors, Monsieur Bonin.

M. PATRICK BONIN :

1410 Oui, bonjour. Est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

Très bien, Monsieur Bonin et nous vous voyons.

1415

Alors, la parole est à vous, nous attendons votre question.

M. PATRICK BONIN :

Merci, écoutez, ma question porte sur la gestion des risques maritimes au niveau, entre autres, des hydrocarbures. J'aimerais savoir si on a les scénarios du pire au niveau du risque de déversement d'hydrocarbures dans le Saguenay et évidemment le Saint-Laurent aussi et également les risques scénarios du pire au niveau des risques reliés au GNL, à des propagations de nuages de GNL.

1420

1425

Donc, est-ce que c'est possible d'avoir ces cartes-là incluant évidemment les déplacements des hydrocarbures dans le temps en cas de déversement ainsi que les capacités d'intervention identifiées de manière à pouvoir analyser les risques?

1430

LE PRÉSIDENT :

Merci de votre intervention, Monsieur Bonin. Madame Fortin.

1435

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Oui, Monsieur le Président. Donc, pour répondre à la question de monsieur Bonin, j'irais en deux temps. Ce soir, on a l'occasion d'avoir avec nous, en fait, de façon virtuelle, un expert qui parle d'analyse de risques. Donc, pour répondre à la question, on irait en deux temps. Monsieur Ménard pour ce qui est des scénarios dont monsieur Bonin faisait référence par rapport aux risques liés aux hydrocarbures et par la suite, si la commission le veut bien, je passerais la parole à notre expert, monsieur Marcel Ricard de Tetra Tech pour parler des autres risques liés à la cargaison de gaz naturel liquéfié.

1440

1445

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît.

1450

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Donc, Monsieur Ménard, dans un premier temps.

1455

M. SYLVAIN MÉNARD :

Pour ce qui est d'un déversement d'hydrocarbure, on a effectivement fait une modalisation suite à un événement où il y aurait rupture d'un réservoir de diesel marin à bord du navire. En temps normal, un navire méthanier de cette taille-là embarquerait probablement autour de, je ne veux pas me tromper dans mon chiffre, de 6 000 tonnes de diesel marin.

1460

Comme le navire dans notre cas serait alimenté au GNL, on embarque une faible proportion de diesel pour s'assurer du maintien de la machinerie même s'il fonctionne au gaz naturel. Donc, on parle d'environ 1 100 tonnes de diesel marin qui serait à bord du navire.

1465

1 100 tonnes réparties en deux réservoirs d'à peu près 500 tonnes chacun. Comme on ne l'a peut-être pas mentionné, mais il n'y aura pas de ravitaillement en diesel ou hydrocarbure à partir des plateformes de chargement d'Énergie Saguenay.

1470

Donc, avec ce volume-là de carburant, le navire est autonome pour faire son aller-retour.

Donc, on prévoit ou dans le scénario de pire incident, qui est pour nous quelque chose de très peu probable, parce que pour arriver à percer le réservoir de carburant d'un navire, ça prend une collision à haute vitesse de façon perpendiculaire d'un navire de très grande taille. Donc, le seul endroit où on a considéré que ce scénario-là était possible, c'est à l'embouchure du Saguenay où le navire quitte le Saguenay pour rejoindre la voie maritime du Saint-Laurent.

1475

Donc, on a considéré que comme le navire fait l'aller-retour sur le même réservoir, les réservoirs ne peuvent pas être pleins à son arrivée au Saint-Laurent. Donc, on a utilisé un volume maximal pour un déversement qui serait de 253 mètres cubes de diesel marin à l'embouchure du Saint-Laurent.

1480

Ça, c'est le pire scénario qu'on est en mesure d'évaluer.

1485

LE PRÉSIDENT :

Donc le pire scénario porterait plus sur le diesel que le GNL?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1490 En fait, on y répondait en deux, parce qu'on a fait plusieurs analyses de risques, une liée
vraiment au carburant parce qu'il va y avoir un peu de diesel dans le navire. Donc, on a fait un
scénario d'accident lié à ça, mais on a également analysé le risque lié à la cargaison en proprement
dit, mais là, monsieur Ménard venait de répondre par rapport à la cargaison, pas à la cargaison, par
rapport au diesel.

1495

LE PRÉSIDENT :

Je comprends. Monsieur Ménard.

1500

Mme STÉPHANIE FORTIN :

O.K. Maintenant je pourrais – oui?

LE PRÉSIDENT :

1505

Oui, il suffit de compléter votre réponse tout simplement.

M. SYLVAIN MÉNARD :

1510

En fait simplement pour mentionner qu'on traite les deux dossiers différemment parce que
les produits ont des propriétés très différentes et ont des conséquences aussi très différentes.

LE PRÉSIDENT :

1515

Alors écoutez, pour ce qui est de la deuxième partie de la réponse.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1520

Oui, donc nous avons monsieur Marcel Ricard, si c'était possible de l'avoir en ligne. Donc,
monsieur Marcel Ricard qui est de la firme Tetra Tech et qui est notre expert en analyse de risques
et qui a effectué les modélisations en lien jugement avec les scénarios liés à la cargaison de GNL.

1525

Donc, Monsieur Ricard, s'il vous plaît, si vous pourriez répondre, prendre le temps de
répondre à la commission à la question de monsieur Bonin par rapport aux scénarios qui ont été
analysés pour les risques liés à la cargaison de gaz naturel, Monsieur Ricard.

M. MARCEL RICARD :

1530 Oui, bonjour, Monsieur le Président. Peut-être je demanderais d'avoir la capsule 11.9C, question d'avoir quelques images.

1535 Effectivement, nous avons effectué, si on regarde ici, effectivement, c'est la bonne image que je voulais. La méthode que l'on a utilisée qui est une méthode très standardisée, qui est la méthode qui est recommandée par Environnement Québec et Environnement Canada et donc, si je regarde, si on regarde un petit peu l'approche que l'on a prise, dans un premier temps, on a bien compris la description des installations puis de ce qu'on voulait faire et on a par la suite identifié les différents dangers à partir d'une étude historique basée sur l'historique de tous les accidents qui ont pu survenir avec des navires méthaniers dans les 60 dernières années et également tous les accidents et incidents qui sont survenus en autres dans le Saguenay avec différents types de navires pour voir et comprendre, un petit peu, quels étaient les risques reliés à la navigation dans le Saguenay.

1540 Donc, on a fait, à partir de cet historique-là, on a établi des scénarios, des scénarios d'accidents qui comprennent notamment une possibilité de collision, possibilité d'échouement, des incendies ou explosions. On disait que le méthane GNL comme tel n'est pas explosif, parce qu'il est réfrigéré, donc il n'est pas sous pression. Par contre, s'il y avait une fuite à l'intérieur du bâtiment, du navire, à ce moment-là, il pourrait y avoir des endroits confinés, par exemple, la salle des machines ou certains endroits confinés ou s'il y avait une accumulation de gaz au moment où le GNL se réchauffe puis qu'il devient sous forme gazeuse, donc on a regardé également ces possibilités-là.

1550 On a regardé également les erreurs de manœuvre de transbordement qui pourraient survenir. Des bris d'équipement ou dangers d'origines naturels, par exemple : météo, configuration physique du Fjord, et caetera.

1555 On a même considéré le risque de terrorisme dans nos scénarios. On a pris des ouvertures de réservoirs qui sont de l'ampleur d'une attaque terroriste qui pourrait survenir et on a également considéré la possibilité d'effets dominos.

1560 Donc, on a établi différents scénarios. Pour chacun de ces scénarios-là, on a évalué les conséquences à l'aide du logiciel Phast de la compagnie DNV qui est un des logiciels le plus performants dans le domaine et donc, une fois qu'on a établi nos scénarios, on obtient effectivement des très grands rayons parce qu'on a, ce qui est particulier un petit peu également, c'est le fait de faire cette analyse-là pour un véhicule, qui est en mouvement, quelque chose qui est en mouvement.

1565

Normalement, c'est des études qu'on fait pour des installations fixes. Donc, ce que l'on a fait, c'est qu'on a cumulé tous les cercles pour faire une espèce, ce qu'on appelle une saucisse, en fait. Ça donne donc, au lieu d'avoir des ronds autour de notre ligne de transport, on a des lignes parallèles en fait, donc qui correspondent à des distances.

1570

Donc, dans un premier temps, les conséquences sont évaluées sans égard à la probabilité. On ne se pose pas la question, on dit : O.K., supposons qu'il arrive tel incident, quelle serait l'ampleur de l'incident? Et on superpose ces données-là sur des cartes pour tout le trajet au Québec, donc tout le Saguenay, et le Saint-Laurent aller jusqu'aux Escoumins.

1575

Dans un deuxième temps, on réévalue, on superpose avec un autre logiciel de DNV qui s'appelle Safeti qui est développé exactement pour ça. On superpose tous les éléments sensibles du milieu avec nos cartes de conséquences et on évalue à partir de données et probabilités également qu'on a évalué à partir de statistiques puis de différentes données génériques qui sont disponibles.

1580

Donc, on évalue des probabilités qu'un événement survienne et on superpose ça à la carte des conséquences et à ce moment-là on obtient une carte qui nous donne effectivement les probabilités d'occurrence d'un tel événement et lorsqu'on regarde pour tout le trajet qui nous concerne, les probabilités ne sont jamais supérieures à 1×10^{-7} .

1585

C'est-à-dire, 1/10 000 000 d'années. Donc, c'est quelque chose qui extrêmement peu probable. C'est assez facile à comprendre. Comme monsieur Ménard a expliqué tantôt, il y a des littératures également qui ont été faites qui démontrent que les évaluations qui ont été faites qui disent que pour qu'un navire méthanier, puisqu'un réservoir d'un méthanier puisse se déchirer, il faudrait qu'il y ait une collision à 90 degrés avec un navire aussi gros et qui circulerait à une vitesse minimale de six point six nœuds.

1590

Donc, les probabilités que cette situation-là se produisent sont quand même relativement faibles, mais on a quand même considéré ces événements-là et dans un deuxième temps, pour un échouement, l'évaluation qui avait été faite aussi également dans une étude américaine, on disait que pour qu'un réservoir déchire lors d'un échouement sur un rocher, par exemple, il faudrait que le navire circule à un minimum de 12 nœuds.

1595

1600

D'ailleurs dans l'historique qu'on a répertorié, il y a même un cas où un navire méthanier s'est échoué à une vitesse de 19 nœuds et le réservoir de méthane de GNL n'a pas déchiré, mais il a comme renforcé.

1605 Donc, c'est un réservoir qui peut effectivement se déformer. Donc ça prend de très grandes
vélocités, des très grands impacts pour réussir à se déchirer.

1610 Donc, on a quand même considéré nous tous les rayons d'impacts. Ces données-là sont
disponibles dans l'étude d'impact. On a produit plusieurs cartes de rayons d'impacts. Ces rayons
d'impacts là, c'est quand même très utile lors des mesures d'urgence parce que si pour une raison
quelconque, même si on considère que c'est extrêmement faible comme possibilité, mais si
toutefois ça survenait, les services d'urgence ont quand même des données à ce moment-là qu'ils
pourraient utiliser de façon, même si ces données-là sont extrêmement majorées, parce qu'on
prend toujours les pires cas, pires conditions météo, les pires conditions d'accident, et cætera.

1615 Donc, on a quand même des rayons qui sont majorés, mais au moins, nos services
d'urgences peuvent évacuer, faire une première évacuation dans ces secteurs-là et dans un
deuxième temps, à partir des observations réelles, en temps réels, à ce moment-là, ils peuvent
réajuster puis réduire peut-être les espaces d'évacuation, des choses comme ça.

1620 Donc, c'est quand même des données qui sont très utiles pour des mesures d'urgence. C'est
dans ce contexte-là qu'on les fait. Surtout ce qu'on appelle les rayons d'impacts. Nos données de
conséquences.

1625 Par la suite, pour la question de probabilité, mais là, ça nous permet à ce moment-là d'évaluer
l'acceptabilité du risque ou non, comme monsieur Ménard l'a présenté cet après-midi. Il y a des
données qui existent par le CCAIM, le Conseil canadien des accidents industriels majeurs qui a
établi des seuils d'acceptabilité. Donc, on établit l'acceptabilité du risque à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

1630 Alors, merci pour l'information. Peut-être en complément, interpellé le Centre d'expertise
en gestion des risques d'incidents maritimes.

M. ÉRIC HOUDE :

1635 Bonjour, Éric Houde, le directeur du Centre d'expertise en gestion des risques et d'incidents
maritimes. Quand le dépôt de l'ensemble de ces mesures-là vont être données aux autorités
municipales, un des objectifs qu'on a, nous autres, c'est de gérer les conséquences d'un tel
événement.

1640

1645 Souvent, on dit que le risque est peu probable, sauf que ça ne fait pas un risque zéro et en continuité avec le plan des mesures d'urgence déjà des autorités municipales, puis il faut dire que le lieu de travail du CEGRIM, c'est à partir du Déroit de Cabot, aller aux Grands Lacs en passant par le Saguenay avec les villages Inuit du Nord, les villages Cris et les Premières Nations, ça fait qu'on parle de 232 municipalités qui ne sont pas toutes impactées par le cas qui nous préoccupe au niveau du transport, mais on va être associés aux municipalités pour augmenter le niveau de préparation du milieu municipal et de diminuer les conséquences sur l'écosystème marin.

1650 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour l'élément de réponse. L'initiateur nous précisait dans son étude d'impact qu'il ferait appel éventuellement au SIMEC pour ce qui est d'une intervention éventuelle en cas d'urgence pour ce qui est des navires, des méthaniers.

1655 Alors, en sachant que la base de SIMEC sont situés à Sept-Îles et à Québec, avez-vous calculé les délais d'intervention possibles en cas d'accident?

M. SYLVAIN MÉNARD :

1660 Oui, en fait SIMEC est l'organisme autorisé pour intervenir dans les cas de déversements. Donc, oui ils font partie des intervenants s'il arrivait diversement. Ça n'exclut pas que GNL Québec ait son propre équipement pour pouvoir intervenir plus rapidement.

1665 On est conscient que Québec ce n'est pas à côté de Saguenay, ça inclut des délais. Puis, on a entendu parler dernièrement, ça fait les manchettes, à savoir que peut-être que le Saguenay n'était pas bien équipé en termes d'opération ou en cas de déversement.

1670 Donc, il y a peut-être là un enjeu régional et on fera partie des discussions si l'augmentation du trafic nécessitait des équipements supplémentaires.

LE PRÉSIDENT :

1675 On comprend que le SIMEC, elle, je veux dire, la Société d'intervention maritime a, elle, la responsabilité de l'ensemble des interventions pour ce qui est d'une variété d'une flotte de bateaux. Est-ce que vous assumez que SIMEC va être à même de pouvoir intervenir pour ce qui d'interventions éventuelles sur un méthanier?

M. SYLVAIN MÉNARD :

1680

En fait oui, SIMEC est l'autorité en la matière et on a pleinement confiance qu'ils seront en mesure de répondre en cas de déversements d'hydrocarbures, oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1685

Peut-être un complément d'information, Transports Canada.

M. AREZKI BELOUNIS :

1690

Oui, effectivement, tous les navires qui viennent ici au Canada, ils ont l'obligation de signer un contrat de service avec SIMEC, plus d'élaboration, je laisserais la parole à mon collègue André Laflamme qui est en ligne.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

1695

Bonjour, bonsoir, Monsieur le Président et membres du conseil.

LE PRÉSIDENT :

1700

Bonsoir, Monsieur.

M. ANDRÉ LAFLAMME :

1705

Alors, oui effectivement comme mon collègue Arezki l'a mentionné, les organismes d'intervention comme vous le savez peut-être, sont accrédités par Transports Canada à tous les trois ans et puis la SIMEC est l'organisme responsable pour couvrir le territoire pour la région, la grande région du Québec et si on veut, une grande partie du l'est du Canada.

1710

Maintenant, il y a certain, une fois que l'organisme d'intervention est agréé par Transports Canada, des organismes sont ensuite en mesure de pouvoir avoir des contrats avec des installations de manutention d'hydrocarbures et des bâtiments d'une certaine catégorie.

1715

Dans ce cas-ci, on parle d'une catégorie de bâtiments par exemple de pétroliers, d'une jauge brute de 150 tonneaux et plus et tout autre navire de 400 tonneaux de jauge brute et plus. Donc, on comprend que dans le cadre du projet ici, les navires dont il est question correspondent à cette catégorie-là, donc des navires de 400 tonneaux de jauge brute et plus et devront se conformer à la

réglementation et avoir une entente avec un organisme d'intervention accrédité par Transports Canada.

1720 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour ce complément d'information. Je reviendrais auprès des gens du Service d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes. Vous disiez que vous vous concertez en quelque sorte avec les municipalités riveraines pour les interventions en cas d'urgence.

1725

Vous pourriez peut-être plus élaborer. Est-ce que vous prévoyez des équipements auprès des municipalités ou c'est, comment dire, de l'information, coordination en cas d'incident?

M. ÉRIC HOUDE :

1730

Ce qu'il faut savoir c'est que le CEGRIM existe depuis deux ans. C'est un regroupement de sept ministères du gouvernement du Québec. La base du CEGRIM est à l'entrée du golf aux Îles de la Madeleine ou à la sortie dépendamment d'où on se place. Et, l'objectif qu'on a c'est vraiment d'aider les municipalités à augmenter leur niveau de préparation face aux risques d'incidents maritimes. C'est-à-dire aux conséquences d'un incident maritime.

1735

Il arrive un déversement, le fédéral, La Garde côtière, Transports Canada, la SIMEC, le monde sont habitués à faire l'intervention maritime comme telle. Mais les conséquences terrestres d'un déversement maritime, si on prend maintenant des hydrocarbures, il y a plein de conséquences qu'il va y avoir.

1740

Si on prend l'exemple de Mégantic. Pendant des mois et même deux ans plus tard, il y a eu beaucoup de conséquences auprès des autorités municipales. Si on prend une municipalité sur le bord du Saint-Laurent, 500, 600 personnes, il arrive pendant un an de temps un 500, 600 travailleurs qui viennent dans la municipalité, il va y avoir beaucoup de conséquences auprès de ces autorités municipales là, de cette municipalité.

1745

Ça fait que c'est d'augmenter le plan d'urgence, ce qu'on appelle présentement l'onglet maritime pour être capable de diminuer la pression qu'il va y avoir sur l'autorité municipale.

1750

Aussi, s'il arrivait un déversement, il va y avoir des choix à faire et des décisions à prendre importantes dépendamment où on est, soit dans le Saguenay ou soit dans le Saint-Laurent, bien, ces décisions-là, ça se prépare.

1755 Au lieu de prendre des décisions en temps de crise, avoir les analyses de risques, savoir à quoi ils pourraient être confrontés et les choix d'amener les produits dans telle baie ou dans telle autre baie en fonction du développement urbain ou de l'avenir de la municipalité, qu'est-ce qu'on devrait faire.

1760 Il y a aussi un des volets importants qu'on a, c'est ce qu'on appelle l'évacuation de navire. Là présentement, il n'y a pas beaucoup de navires de croisières, mais les navires avec le personnel qui est dessus, s'ils sont évacués en pleine nuit, qu'est-ce qu'on fait avec ces gens-là, comment ils sont évacués. Dépendamment de la période de l'année, période estivale, période automnale, début du printemps.

1765 Ça fait que ce sont tous des enjeux qu'on est en train d'identifier avec les autorités municipales puis il faut être conscient que quand on travaille avec le Port de Sept-Îles, le Port de Saguenay, c'est pas la même chose que quand on travaille avec les municipalités qui s'appellent Godbout ou Petit-Saguenay, Sainte-Rose-du-Nord.

1770 Ça fait qu'il y a des niveaux de préparation, des niveaux de service qui sont bien différents, mais quand on est conscient de ça, avec un bon niveau de préparation, la gestion de la crise a moins d'impact, a toujours des impacts, mais il y a moins d'impacts parce que le niveau de préparation est très bien fait.

1775 Et aussi, ça peut amener des autorités municipales à établir des collaborations avec des municipalités qui ont un meilleur service et en même temps, bien, on peut identifier des ondes grises qui n'ont pas été nécessairement, été pensées par les gens qui de par un milieu bien précis, il y a une précision importante à apporter dans ce coin-là.

1780 Et il y a l'autre volet du Centre d'expertise qui est la protection de l'écosystème avec le ministère de l'Environnement, le ministère - les scientifiques de la faune qui sont avec nous et aussi avec des partenaires, avec les fédéraux et aussi, on a le Centre, le CEDRE en France avec qui on a des partenariats et le réseau des universités du Québec, le réseau Québec-Maritime ainsi que l'institut France-Québec Maritime.

1785 Ça fait que c'est un milieu de connaissance que le Québec est en train de développer pour mieux se préparer à faire face à un déversement tout en étant conscient de l'augmentation ou le niveau d'importance que le trafic maritime prend. La grosseur des navires est rendue différente.

1790 Puis on travaille en collaboration aussi avec les pilotes du Saint-Laurent.

Mais, c'est vraiment d'augmenter notre niveau de connaissance comme gouvernement pour essayer de mieux accompagner nos municipalités à faire face à un tel événement.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci. Alors, écoutez, peut-être pour l'initiateur, vous nous évaluez à peu près à 110 incidents ou accidents impliquant un ou des navires qui ont eu lieu sur le Saguenay entre 2004 et 2016.

1800

On parle aussi de l'éventualité d'augmentation du trafic maritime sur le Saguenay. Pour vous, quelles seraient les mesures à prendre pour essayer de minimiser en quelque sorte les risques d'accident?

1805 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, donc effectivement, dans le cadre de notre analyse de risques, nous avons mis en place différentes mesures. Donc, monsieur Ménard?

1810 **M. SYLVAIN MÉNARD :**

Bien en fait, la mesure d'atténuation principale ou la meilleure protection contre ce type de risque, c'est la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent qui ont le contrôle des navires à partir des Escoumins et qui planifient le transit des navires. Donc, s'il y a croisement, s'il y a dépassement, donc, c'est vraiment eux les experts qui s'assurent que tout cela se fasse de façon sécuritaire.

1815

D'autre part, on s'est engagé à garder une vitesse inférieure à 10 nœuds en tout temps entre les plateformes de chargement et Les Escoumins. Donc, on est confiant qu'en réduisant la vitesse, on réduit aussi le risque d'incident et/ou la gravité s'il devait y avoir un incident.

1820

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Transports Canada, dans le contexte où on anticiperait une augmentation substantielle du trafic maritime sur le Saguenay-Saint-Laurent, est-ce qu'il y aurait des mesures particulières que vous seriez à même de pouvoir avancer pour assurer une meilleure sécurité du transit?

1825

1830 **M. AREZKI BELOUNIS :**

1835 C'est sûr que si le projet va de l'avant, on va s'asseoir avec le promoteur pour évaluer toute la faisabilité du projet et on va s'assurer aussi qu'il y a une concertation entre La Garde côtière qui est sur le terrain, car nous, comme transport on est beaucoup plus un organisme réglementaire. On s'assure que tous les navires qui viennent au Saguenay ou bien ailleurs, ils sont conformes à la réglementation, mais au niveau opération, c'est beaucoup plus La Garde côtière.

1840 Mais il y a une concertation qui se fait au niveau maritime, il y a La Garde côtière, il y a l'Administration de pilotage des Laurentides et il y a le Transports Canada pour qu'on établisse un processus pour assurer la fluidité du transport.

LE PRÉSIDENT :

1845 L'initiateur a abordé l'analyse TERMPOL en regard du transport maritime. Dans quelle mesure l'analyse est faite, réalisée. Est-ce que vous pourriez éventuellement la déposer?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1850 Effectivement, GNL Québec s'est soumis au processus TERMPOL justement de façon volontaire et ces études-là ne sont pas tout à faites complétées. Donc, je céderais la parole à monsieur Ménard pour vous parler de l'état de l'avancement de ces études et Monsieur Ménard.

M. SYLVAIN MÉNARD :

1855 En fait, oui, dans le cadre de l'examen volontaire TERMPOL, ces études-là sont réalisées avec l'objectif d'étudier les dangers et les risques et de mettre en place les mesures d'atténuation et d'évaluer tout ça.

1860 Évidemment c'est un travail qui est en cours présentement. Donc les derniers documents ont été déposés au comité TERMPOL en décembre dernier.

1865 Donc, je ne voudrais pas m'avancer sur l'échéancier des travaux du comité, par contre, ce que je peux dire c'est qu'il y a déjà des recommandations que nous on a fournies là-dedans puis on serait prêt à soumettre les documents à la commission. Par contre, il faudrait valider avec le comité TERMPOL avant de déposer les documents parce que ce ne sont pas présentement des documents de nature publique.

LE PRÉSIDENT :

1870 Transports Canada, vous avez un rôle à jouer sur TERMPOL, est-ce qu'il serait possible pour vous de préciser exactement l'exercice comme tel puis peut-être nous préciser exactement quand l'analyse pourrait arriver à son terme?

M. AREZKI BELOUNIS :

1875 Effectivement, on a reçu les documents de GNL Québec. Je rappelle que le processus TERMPOL ça intéresse beaucoup plus à l'analyse des nouvelles installations qui vont manutentionner des hydrocarbures incluant le GNL et les produits chimiques.

1880 Cette demande a été complétée, tous les documents ont été déposés en décembre 2019. Actuellement, nous sommes en train d'analyser ces documents avec le concours de La Garde côtière, de l'Administration de pilotage des Laurentides, des autorités de la Sécurité civile de Québec à qui on a demandé de mettre Transport Québec aussi.

1885 Donc, une fois qu'on a étudié tout ça, nous, on s'attarde beaucoup plus à la portion maritime, c'est entre Les Escoumins jusqu'au terminal incluant l'interface entre le terminal et le navire.

1890 C'est sûr que l'analyse TERMPOL ne va pas porter sur les installations de GNL de liquéfaction en tant que telle, elles vont porter du bras de chargement jusqu'au navire aller-retour jusqu'aux Escoumins.

1895 Une fois que l'analyse est complétée, vu que c'est un processus volontaire, l'ensemble du rapport va comporter des recommandations qui vont être faites au promoteur. Mais on n'a pas l'obligation comme le comité d'examen de TERMPOL d'assurer le suivi de ces recommandations sur le terrain.

D'ailleurs, j'ai envoyé à madame Grenier une présentation TERMPOL. Si la commission veut qu'on présente l'ensemble de ce processus pour le bénéfice des audiences.

LE PRÉSIDENT :

1900 D'accord. On comprend que c'est un document déposé qui va être disponible sur le site de la commission. Alors, avez-vous un horizon pour ce qui est l'éventuelle conclusion de l'analyse TERMPOL?

1905

M. AREZKI BELOUNIS :

Normalement on prévoit finir au courant de 2020, 2021. Mais avec la pandémie qui est actuelle, ça nous a retardés, mais on prévoit finir normalement en 2021.

1910

LE PRÉSIDENT :

O.K. puis je comprends que la réponse de l'initiateur c'est sous réserve. Il serait possible que l'analyse soit rendue publique?

1915

M. SYLVAIN MÉNARD :

Tout à fait.

1920

LE PRÉSIDENT :

Alors voilà, Monsieur Bonin, pour ce qui est éléments que la commission a pu vous fournir en lien avec votre question. Alors j'espère qu'on a couvert le sujet assez largement pour pouvoir répondre à votre interrogation.

1925

Alors, je vous remercie de votre intervention, Monsieur Bonin. Alors ça sera possible pour vous peut-être de vous réinscrire pour éventuellement nous adresser une nouvelle question.

Alors, merci, Monsieur Bonin.

1930

M. PATRICK BONIN :

Merci.

1935

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Adrien Guibert, s'il vous plaît.

Alors, bonsoir, Monsieur Guibert.

1940

M. ADRIEN GUIBERT :

Bonsoir, Monsieur Bergeron.

1945 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, votre question.

1950 **M. ADRIEN GUIBERT :**

Ma question est en lien avec, en fait, le rapport du BAPE numéro 345 sur Métaux BlackRock. Dans ce BAPE-là, un des avis était qu'il fallait avoir une étude d'impacts sur les impacts cumulatifs des projets Métaux BlackRock, Ariane Phosphate et GNL. Ce rapport a été déposé en août 2018, donc il y a peu près deux ans.

1955

Qu'est-ce que GNL a fait de cette recommandation et donc, quels sont les impacts qui ont été évalués sur l'aspect cumulatif en lien avec les mammifères marins? Et si d'autres experts, évidemment gouvernementaux, peuvent répondre là-dessus.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Fortin, pour ce qui est de - alors je vous cède la parole.

1965 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, donc, pour ce qui est de l'analyse des effets cumulatifs. Donc, dans notre évaluation des impacts cumulatifs, il y a une évaluation qui a été faite par rapport au transport maritime et ça fait l'objet d'une évaluation distincte dans notre étude d'impacts.

1970

Ça comprend les données de l'ensemble de la navigation sur le Saguenay sur une base annuelle actuelle basée sur les chiffres que nous avons. Nous avons utilisé des données des projets de Métaux BlackRock et d'Ariane Phosphate.

1975

Donc, je demanderais à madame Nathalie Fortin de WSP de présenter les résultats de cette analyse cumulative pour répondre à la question de monsieur Guibert.

Mme NATHALIE FORTIN :

1980

Dans le fond, j'ai également un expert qui a regardé l'aspect du bruit subaquatique relié à la navigation, au cumulatif, on a considéré finalement dans l'analyse les bateaux, oui qui seraient

utilisés par le projet GNL, mais également les bateaux des autres projets dont celui de Métaux BlackRock.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1985

Alors, ce que je comprends, Madame Fortin, c'est qu'on va aller directement à monsieur Gauthier?

Mme NATHALIE FORTIN :

1990

Oui, s'il est disponible.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

1995

Alors, on va aller à monsieur Gauthier qui est en ligne. Donc, c'est une passe pour revenir. Alors, Monsieur Gauthier de WSP qui est en ligne, je crois.

Mme NATHALIE FORTIN :

2000

Puis finalement, dans l'aspect des impacts cumulatifs pour le transport maritime, on comprend que c'est potentiellement le bruit subaquatique, donc de façon cumulative de l'ensemble des navires et également peut-être l'augmentation de collisions.

2005

Donc, c'est pourquoi, j'aimerais, si possible que monsieur Gauthier commente de façon plus approfondie par rapport aux effets cumulatifs sur le bruit subaquatique.

M. MARC GAUTHIER :

2010

Vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

2015

Très bien, Monsieur Gauthier.

M. MARC GAUTHIER :

2020

O.K. Donc, oui, on a fait des analyses en fait du bruit généré par les bateaux durant le passage de navires. On a fait ça en 2017. Donc la flotte actuelle de vraquiers et puis de divers bateaux marchands qui remontent ou descendent le Saguenay.

2025

On a pris ces mesures-là à différents endroits. Notamment face à la Baie Sainte-Marguerite. On l'a fait aussi dans des secteurs plus étroits du Saguenay pour tenir compte un peu de la réverbération du bruit sur les deux berges.

2030

Et tout ça, dans le fond, pour évaluer la proportion du temps silencieux versus la proportion du temps bruyant généré ou le bruit généré par les bateaux.

Je ne sais pas si mon PowerPoint est disponible.

LE PRÉSIDENT :

2035

Oui, il suffirait d'identifier la présentation en question. Est-ce qu'on a un numéro pour la présentation de monsieur Gauthier?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

2040

Oui. 1151, s'il vous plaît.

M. MARC GAUTHIER :

2045

Donc, Monsieur le Président, en fait, je vais remettre en contexte l'étude et puis la problématique du bruit sous-marin pour que ça soit bien compris.

2050

La prochaine diapo, s'il vous plaît. Donc, actuellement on sait qu'il y a un trafic important à l'embouchure du Saguenay, notamment dû au traversier, mais aussitôt qu'on est en amont de la Baie Sainte-Marguerite, c'est relativement silencieux.

2055

Actuellement, malgré le trafic actuel, 96 % à 98 % du temps, il n'y a pas de bruit de navires marchands sur le Saguenay. Donc, on peut qualifier le site de silencieux. Et bon, ici, je n'ai pas tous les navires, j'ai le GNL ici, on a fait l'exercice avec tous les navires des différents projets cumulés.

Donc, en considérant le passage annuel de 200 navires-citernes de GNL, la proportion temps sans bruit passerait à 93 % à 97 % du temps. Grosso modo, ça représente 22 heures et demie à 23 heures et quart de bruit [sic] dans une journée ou de temps dans une journée où il n'y a pas de bruit de navire.

2060

Donc, encore, ça reste silencieux et quand on ajoute l'ensemble des navires, des projets prévus à moyen terme, donc BlackRock et les autres, on se retrouve toujours au-dessus de 90 % du temps dans le Saguenay où il n'y aurait pas de bruit de navires.

2065

LE PRÉSIDENT :

Juste une précision, Monsieur Gauthier, vous parlez de passages annuels ou de passages de deux cents navires. Un passage c'est un aller-retour?

2070

M. MARC GAUTHIER :

Un passage, c'est un aller; et un retour, c'est un deuxième passage.

2075

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, 200 navires, donc ça serait 100 bateaux en tout?

2080

M. MARC GAUTHIER :

En fait, c'est 200 aller-retour. En fait, bonne question. Madame Fortin pourrait préciser le nombre de navires qui est prévu pour GNL.

2085

Mme STÉPHANIE FORTIN :

En fait.

LE PRÉSIDENT :

2090

On parle de passage ici.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

2095

Exact. Ça peut, en fait amener à la confusion, parce que souvent on va parler de passage et des fois on va parler de navires. Donc, on parle entre 150 et 200 navires. Donc, qui font une fois un aller, une fois un retour. Donc, si on parle de 200 navires, on parle de 400 passages. Un aller, un retour.

2100

LE PRÉSIDENT :

Nuance importante.

2105

Mme STÉPHANIE FORTIN :

C'est important, parce que des fois, il y a des chiffres qui sont amenés qui parlent de passages et d'autres fois on parle de navires.

2110

M. MARC GAUTHIER :

Donc, ce n'est pas 200 passages, c'est le passage de 200 navires, donc qui en font 400, un vers l'amont et un vers l'aval.

2115

LE PRÉSIDENT :

Merci de cette précision.

2120

M. MARC GAUTHIER :

Donc, à l'embouchure du Saguenay où il y a déjà beaucoup de trafic, le passage, les 200 navires-citernes de GNL, ça représente moins de 1 % du trafic qu'on observe actuellement.

2125

Ceci dit, le bruit de navire ce n'est pas un bruit très intense. On ne cachera pas que c'est bruyant, mais ce n'est pas des bruits à très, très forte intensité. Et dans tous les cas, en aucun moment le bruit généré par le passage des navires-citernes ne dépasserait les seuils susceptibles de causer des blessures ou une surdité permanente ou temporaire chez les bélugas.

2130 C'est souvent les critères qu'on utilise dans les études acoustiques, les critères qui amènent les dommages physiologiques. Parce qu'objectivement on peut les mesurer. Maintenant on s'attarde de plus en plus aux critères d'effets comportementaux.

2135 Ça, c'est plus difficile à démontrer dans quelle mesure c'est négatif parce qu'on descend à des seuils beaucoup plus bas, style 120 dB, qui est relativement silencieux.

Mais ceci dit, si on voit la figure suivante, bon. Ici, on voit dans le fond, le cercle jaune, c'est le site des installations portuaires prévues.

2140 Le cercle plein en rouge, c'est le secteur de Baie Sainte-Marguerite où il y a une concentration élevée de bélugas et le cercle vide à l'embouchure du Saguenay, c'est là où on a la plus grande concentration de bélugas et aussi la plus grande concentration ou le plus grand bruit du fait notamment des traversiers et puis aussi des bateaux qui passent le long de la côte de l'estuaire du Saint-Laurent.

2145 Donc, les bateaux de GNL Québec et des autres projets en amont dans le fond, seront les seuls à naviguer en amont de la Baie Sainte-Marguerite au niveau des navires marchands et à mesure qu'on se rapproche de l'embouchure et puis de l'estuaire du Saguenay, bien ils viennent se mêler aux autres navires du trafic, en fait des autres catégories de trafic.

2150 La diapo suivante. Donc, pour comprendre les effets du bruit sous-marin, bon, ici on a une courbe d'intensité sonore en fonction de la distance. Donc, si on a une source bruyante, le bruit s'atténue de façon exponentielle en fonction de la distance. Il s'atténue très, très rapidement dans les premiers mètres.

2155 Si on avait une source sonore extrêmement bruyante, exemple une explosion, bien dans une certaine distance, dans un certain rayon, ça pourrait causer des blessures importantes, voire la mort de poissons ou même de mammifères marins.

2160 Dans une certaine fourchette de plus faible intensité, le bruit peut générer des pertes d'audition permanente ou temporaire. Plus loin, on sort des seuils qui amèneraient des dommages physiologiques, on se retrouve plus au niveau des effets comportementaux qui comprennent aussi, bon ce qu'on appelle le masquage.

2165 Le masquage, c'est le fait que le bruit peut interférer avec, par exemple, les communications ou l'écholocation des bélugas. Et une certaine distance qui pourrait aller très loin, qui est la distance dans laquelle le bateau est détecté.

2170 Il faut dire que les basses fréquences, ça se déplace très loin. On peut parler des dizaines de kilomètres où le bruit peut être perçu. Et les fréquences plus élevées, les ultrasons, bien c'est quelques centaines de mètres, ça s'atténue très, très, très rapidement.

2175 Donc, à retenir de ça, c'est que plus on est loin de la source, moins les effets sont grands. Si on va à figure suivante, j'irais même directement à la suivante encore. Quand on parle d'un bruit de navire, on se situe dans la fourchette de ce qui est en vert, en bleu et en rose. Le bruit à la source est insuffisant pour causer des mortalités, des blessures ou des pertes d'audition. Donc, à la source, au plus près du navire, ce qu'on peut s'attendre, c'est des effets comportementaux.

2180 L'effet comportemental c'est très variable. Ça peut vouloir dire que les animaux s'éloignent ou pourraient être aussi attirés par le navire. Ils vont changer leur comportement naturel à cause du bruit perçu dans ce cas ici par un navire.

2185 Ce n'est pas nécessairement mauvais quand on parle d'effet comportemental. Si je vous donne un exemple, vous voyagez en auto sur l'autoroute, un chevreuil qui s'apprête à traverser, c'est la nuit, le chevreuil voit les phares de votre auto, il s'arrête plutôt que de traverser, on a changé son comportement puis c'est bon pour lui.

2190 Le bruit, c'est un peu la même chose. Trop élevé, ça peut causer des blessures, plus bas, ça peut changer le comportement, mais les effets démontrés c'est négatif, sont encore à établir. Donc, on est dans une fourchette de bruit qui est relativement très peu dommageable à l'état des connaissances actuelles et ceci dit, les initiatives de GNL Québec pour réduire le bruit de leur navire, bien va faire en sorte, dans le fond, de réduire le rayon de distance à laquelle ces effets-là pourront se faire sentir.

2195 On avait une figure de passage de navires qui est dans un autre document.

LE PRÉSIDENT :

2200 Madame Fortin?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

2205 Monsieur Gauthier, faites-vous référence à l'empreinte sonore? À quoi vous faites référence exactement?

M. MARC GAUTHIER :

Oui, l'empreinte sonore d'un navire qui est en appareillage du...

2210 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, on est un peu loin des effets cumulatifs.

2215 **M. MARC GAUTHIER :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2220 Alors, Monsieur Gauthier.

M. MARC GAUTHIER :

2225 Donc qu'on considère la faible contribution des navires de GNL Québec ou de tous les navires, on se retrouve quand même avec un impact relativement faible dans la mesure où les intensités à la source sont basses. Là, ce qu'on voit en fait, ce que je voulais montrer sur la figure, là, c'est une photographie, le bateau est en plein milieu du cercle puis ce panache de bruit qui va décroissant avec la distance se déplace en même temps que le bateau.

2230 Donc, un béluga, si on prend le béluga, qui serait quelque part dans sa lignée, va ressentir le passage de ce panache de bruit. L'intensité qu'il va ressentir va dépendre de sa distance au navire. Donc, plus il est près, plus il va être soumis à des intensités élevées et plus il est loin, moins l'intensité va être élevée. Mais tout ça pour dire que c'est passager.

2235 Le bateau passe, il va passer quelques bateaux par jour dans le pire des cas en combinant tous les projets, donc on se retrouve quand même avec une période de temps sans bruit de navire, de 22 heures ou 23 heures par jour comparativement à ce qu'on a à l'embouchure où on parle de bruit 90 % du temps. Notamment à cause des traversiers puis des autres catégories de bateaux qui circulent en embouchure.

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pour conclure, Monsieur Gauthier.

2245 **M. MARC GAUTHIER :**

Bien en fait, les simulations puis les mesures qui ont été prises, ça nous a amené à conclure que les effets cumulatifs seraient de faibles intensités.

2250 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie de votre présentation, Monsieur Gauthier.

2255 J'inviterais maintenant, Madame Isabelle Gauthier du ministère de la Forêt, Faune et Parcs à nous préciser exactement quels seraient les éventuels effets cumulatifs sur la faune. Madame Gauthier.

2260 **Mme ISABELLE GAUTHIER :**

Bonjour, est-ce que vous m'entendez bien?

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, Madame Gauthier.

Mme ISABELLE GAUTHIER :

2270 Parfait, excellent. Donc, comme j'ai mentionné hier très rapidement et là, je vais m'étaler un petit peu plus, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs a convenu une entente avec entre autres avec l'Université du Québec en Outaouais à laquelle s'est rattaché entre autres un chercheur qu'on appelle monsieur Clément Chion et qui est présentement dans la salle parmi vous et à laquelle s'est associé également plusieurs autres chercheurs comme Robert Michaud qui est également dans la salle.

2275
2280 Le but de ce projet-là d'un montant de 2 100 000, c'était de permettre à l'UQO de développer une plateforme de modélisation du trafic maritime et de déplacement des mammifères marins dont le béluga dans l'estuaire du Saguenay dans le but de diminuer l'atténuation des impacts du développement de la Stratégie maritime cumulative et l'exposition en fait cumulative des bélugas au bruit sous-marin.

2285 Ce programme scientifique là inclut entre autres un simulateur informatique quand même assez complexe et qui est alimenté par toute une série de partenaires, donc entre autres Pêches et Océans Canada, Parcs Canada, le GREMM, et cætera.

2290 Ce programme-là est d'une durée de cinq ans et comme plusieurs d'entre vous le savent, l'UQO a transmis en août dernier son rapport annuel, donc de la première année de ce rapport-là, donc dans le fond, au niveau des relations fédérales-provinciales, le béluga du Saint-Laurent, ce que j'ai oublié de dire peut-être en introduction, relève au premier chef du gouvernement fédéral.

2295 Par contre, la protection de l'habitat du béluga est une compétence partagée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial et comme on a certaines responsabilités, c'est en raison de ces responsabilités-là, dans le fond, qu'on a fait cette entente-là avec l'UQO pour essayer de mieux modéliser tout ça.

2300 Et maintenant, je ne vais pas parler comme telle de la modalisation, parce que le chercheur est là, monsieur Chion, donc, s'il y a des questions qui se rapportent directement comme telle à l'étude, je vais céder la parole à monsieur Chion si la commission le permet pour qu'il puisse lui-même, dans le fond, vous parler vraiment du programme en détail. Moi, je voulais juste faire une petite mise en bouche, une petite introduction à ce programme-là.

LE PRÉSIDENT :

2305 Alors, Monsieur Chion. Alors, merci d'être présent.

M. CLÉMENT CHION :

2310 Bonjour, merci beaucoup. Merci de m'entendre aujourd'hui. Donc, effectivement, comme disait, elle a dit, madame Gauthier, on a été financé en 2018 pour s'intéresser à cette question d'impact cumulatif du développement de la stratégie maritime du Québec.

2315 Puis, donc, c'est ça. Donc, dans ce programme de recherche de cinq ans, c'est un programme interdisciplinaire, donc on a à la fois des personnes qui travaillent sur les enjeux acoustiques, des gens en écologie, du monde plus sur le trafic maritime, du monde en économie, également.

Donc, on regarde différents aspects vraiment de cette problématique-là des impacts du transport maritime sur les mammifères marins. Évidemment, dans l'estuaire du Saint-Laurent et dans le Saguenay et c'est pour ça que je suis là aujourd'hui. Puis, donc comme disait

2320 madame Gauthier, un premier volet, c'est le développement d'un simulateur qui nous permet de tester des scénarios d'atténuation notamment. Donc, qu'est-ce qu'on peut faire pour atténuer les impacts du transport maritime sur les mammifères marins.

2325 Quand on parle d'impact on regarde deux impacts principalement. Le bruit sous-marin et les risques de collision. Mais, évidemment, on s'intéresse également à d'autres questions comme le dérangement et d'autres questions également comme les éventuelles pertes d'habitat. Donc, quels sont les risques de perte d'habitat si on vient augmenter le transport maritime dans un secteur et dans un autre?

2330 C'est les questions qu'il ne faut pas évacuer. On se concentre beaucoup sur le bruit sous-marin, mais les effets du bruit sous-marin, monsieur Gauthier a en rappelé certains, dans les comportements, changements de comportement peut être simplement de quitter un habitat.

2335 Donc, aujourd'hui grâce à des collaborations comme a dit madame Gauthier, on a plusieurs données qui nous permettent d'explorer ce type de questions là en plus de construire un simulateur pour venir supporter la concertation et l'exploration et la découverte de mesures d'atténuation pour réduire l'impact du transport maritime, parce que c'est ça qui est notre objectif.

2340 Ça fait que si je reviens à certains points que monsieur Gauthier a mis en lumière, premièrement, effectivement nous on a effectivement fait appel au promoteur de GNL, aux autres promoteurs de projets comme BlackRock Metals et Ariane Phosphate et Pure Fonte pour estimer quel serait l'impact du transport maritime, de l'augmentation du transport maritime dans le Saguenay.

2345 On est arrivés à un total d'un ajout de 820 passages par année lorsqu'on cumule l'ensemble de tous ces projets-là, ce qui nous fait une augmentation d'à peu près de quasiment multiplié par trois le trafic actuel dans le Saguenay. Donc, on viendrait tripler le trafic.

2350 Donc là, puis je suis bien au fait des travaux de monsieur Gauthier, de cette analyse-là puis, j'appuie pas mal des éléments qui sont dedans. La grosse différence, peut-être dans les conclusions qu'on a pu tirer nous de notre côté, c'est tout ce qui concerne l'aspect écologie. On a beaucoup regardé, dans l'analyse des impacts, on parle beaucoup du bruit sous-marin, du bruit des navires, mais on parle très peu de l'aspect écologie, l'écologie de l'espèce.

2355 Qui est dans le Saguenay, combien d'animaux sont dans le Saguenay? Jusqu'à maintenant on va avec les inventaires aériens de Pêches et Océans Canada, malheureusement, ils ne sont

pas là aujourd'hui, c'est très dommage. Mais, avec les inventaires aériens, on sait qu'on a maximum en tout temps à peu près 5 % de bélugas qui se trouvent dans le Saguenay à chaque instant.

2360

Donc, on prend une photo du ciel, un instant donné et on a à peu près au maximum 5 % de la population qui est dans le Saguenay. Il faut savoir que le Saguenay est très mince, très étroit, très petit par rapport à l'habitat estival. Ça fait que c'est quand même une proportion conséquente par rapport à cette petite superficie que couvre le Fjord dans l'habitat total du béluga.

2365

Puis, grâce à une certaine collaboration, notamment avec les gens du GREMM qui ont une base de photos d'identification du béluga qui a plus de 30 ans, donc ça fait plus de 30 ans qu'il y a des photos qui sont prises des animaux et qu'on est capable de reconnaître les animaux. Donc, on peut savoir quel individu a été photographié à un endroit spécifique.

2370

À partir de ces données-là puis d'analyse statistique assez poussée et donc je passerai les détails, mais tous les détails sont dans les rapports qu'on a fournis à la commission puis que j'espère seront disponibles sur le site du BAPE.

2375

Par rapport à ces analyses-là, ce qu'on est allés montrer, c'est que c'était 50 % de la population qui fréquentait le Saguenay, on parle des adultes bélugas et 67 % des femelles. Ça change la perspective qu'on avait auparavant où on disait, on pensait que 5 % de la population était affectée.

2380

En réalité on montait le trafic dans le Saguenay devenait affecter à divers degrés 50 % des adultes, 60 % des femelles, sans compter tous les jeunes et juvéniles qui, on le sait, sont extrêmement présents dans le Saguenay.

2385

L'impact de l'effet de cette augmentation-là, pour le moment, il n'y a personne qui peut le dire. On a plusieurs analyses d'impact, on a eu un avis des sciences de Pêches et Océans Canada qui conclut la même chose que nous, c'est que aujourd'hui, on n'a pas les éléments pour déterminer si le niveau de risque est faible, moyen ou élevé.

2390

À la lumière des résultats donc des chiffres qu'on a pu extraire de la base de données de 30 ans qui est vraiment exceptionnelle de voir ces données sur une population de bélugas ou une population de mammifères marins, nous ça a évidemment élevé un drapeau rouge qui nous a dit : bien là, on est en train d'aller dans une direction où finalement on n'a aucune idée quel peut être l'impact.

2395 Puis, c'est pour ça qu'en parallèle, on regarde des questions grâce également avec la participation d'autres organismes comme Parcs Canada. On explore des questions, la question en fait qui est : est-ce qu'il y a un risque qu'il y a une perte d'attractivité du Saguenay s'il y a une augmentation de trafic maritime?

2400 Et on a des données pour pouvoir explorer ces questions-là et qui serait en fait une perte de qualité. Bien sûr la qualité de cet habitat-là.

2405 Si c'est un risque, c'est un risque pour l'instant qui n'a pas été exploré. On est en train d'explorer et je pense que c'est ce genre de questions là qu'il faut se poser aujourd'hui. Donc, ce sont des éléments qu'évidemment que dès qu'on aura les résultats, on est proches d'en avoir, on les partagera avec la commission et éventuellement avec, évidemment avec les autres partenaires.

2410 Je vais revenir sur certains aspects de l'intervention de monsieur Gauthier. Sur le bruit du navire. Les méthanières d'ordre ou de taille comparable qu'on a pu regarder, on a plusieurs analyses acoustiques qui ont été faites à travers le monde, on parle de bruit à la source d'à peu près 185 décibels, en étant conservateur. Dépendamment, évidemment, de la vitesse du navire puis dépendamment des caractéristiques.

2415 J'ai vu qu'il y avait beaucoup de mesures qui allaient être mises en place, qui seraient mises en place sur ces méthanières-là. Peut-être faire venir un petit peu, baisser le bruit de ces navires-là.

2420 Un commentaire qui pourrait être une question également, dans plusieurs analyses et dans plusieurs interventions de GNL Québec, il est mentionné qu'il y aurait des remorqueurs qui accompagneraient, qui pourraient accompagner. Ça, je pense qu'il faudrait clarifier là-dessus, parce qu'évidemment, si un remorqueur qui accompagne le méthanière, ce n'est plus 185 décibels, il faut avoir, on a deux sources de bruit qui sont combinées.

2425 Là, il faut savoir dans le cadre d'Aurora, un projet de gaz naturel liquéfié à Prince-Rupert dans l'ouest Canadien, un méthanière qui est en train de tirer, pardon, un remorqueur qui tire un méthanière, fait à peu près 200, 205 décibels à la source. C'est beaucoup plus. Il faut savoir quand on passe de 185 à 205 décibels, on vient de multiplier par cent le bruit de l'intensité acoustique.

2430 Donc les décibels, c'est trompeur. Quand on augmente de trois décibels, on multiplie par deux l'intensité acoustique. C'est important de le mentionner. Donc, ce point-ci c'est effectivement, il faudrait avoir l'heure juste, savoir si oui ou non, il va y avoir ces remorqueurs-là, ça viendra changer évidemment, puis peut-être qu'il y a déjà une réponse par rapport à ça, je serais intéressé à la connaître.

2435 D'autre part, il y avait un point de monsieur Gauthier qui parlait du trafic maritime en disant que le transport marchand représentait une petite proportion du transport maritime, de la navigation dans le Saguenay. Quand on compare un bateau de plaisance, le bruit à la source d'un bateau de plaisance est autour de, on va dire, 145, 165 décibels à la source.

2440 Comparer 145 décibels à 185 décibels à la source, 40 décibels, on n'est pas tout à fait dans la même catégorie de bruit. Donc, là aussi, il faut relativiser ces aspects-là et c'est pour ça que dans notre programme de recherche, on ne s'intéresse pas seulement à la marine marchande, mais on s'intéresse aux traversiers, on modélise beaucoup les traversiers, le bruit des plaisanciers et le bruit de la flottille d'excursions aux baleines également pour être capable de déterminer dans chacun des secteurs, pour chaque béluga qui appartient à une communauté distincte, quelle est la contribution relative du bruit sous-marin qui va être perçu par chaque animal et pas qu'on n'est pas capable d'avoir ce genre d'information là, il est difficile selon moi et selon plusieurs experts de conclure à un niveau de risque bas, moyen ou élevé.

2445 C'est à peu près ça que je voulais préciser par rapport à ces questions-là et il y a beaucoup de choses à dire encore, mais je pense que je vais rester là-dessus.

2450 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être nous préciser les prochaines étapes de votre, on sait que c'est un programme sur cinq ans. Quelles sont les prochaines étapes de votre recherche?

2455 **M. CLÉMENT CHION :**

2460 Oui, il en a plusieurs. Donc il y a une dimension économique. On va évaluer les coûts des différentes mesures de mitigations. Donc les coûts qui seraient assumés par l'industrie ou par les gouvernements s'il y a des programmes de compensation ou d'aide pour venir atténuer le bruit des navires si on s'intéresse à l'ensemble de l'habitat du béluga.

2465 On va également évaluer le coût de rehausser la protection ou plutôt les bénéfices de rehausser la protection des mammifères marins parce qu'on sait que c'est une économie, il y a plusieurs économies régionales qui reposent sur les mammifères marins et l'observation des baleines. Donc, il y a une valeur économique à cette ressource-là également.

Donc, comme je le dis, l'aspect simulation, on va donc étoffer et s'intéresser aux autres composantes de navigation dans l'habitat pour être capable de clairement cerner la contribution de chaque composante au bruit radié et il y a un volet concertation.

2470

Puis c'est un volet qu'on a toujours mis de l'avant, moi sur lequel je travaille depuis pas loin de dix ans sur la concertation des acteurs bio-maritimes. Puis en marge d'une sortie publique qu'on a faite à la suite de nos résultats, on a également lancé cette invitation-là aux différents acteurs, que ce soit les ports, que ce soit l'industrie maritime et également les promoteurs de venir s'asseoir pour élaborer cette stratégie et être capable d'élaborer une stratégie d'atténuation pour être capable d'appréhender les projets lorsqu'ils sont proposés.

2475

2480

Pour l'instant, on navigue à vue au niveau des impacts sur les mammifères marins, c'est un jeu de mot, mais ce n'est pas volontaire, mais on navigue vraiment à vue, c'est-à-dire qu'on n'a pas de balise.

2485

Premièrement, il faut établir ces balises et deuxièmement, quand on aura ces balises, il faut s'assurer que les projets qui sont proposés sont dans ces balises-là. Sinon, ce problème des impacts va revenir continuellement. Il était là dans le passé, il va être là dans le futur également.

Donc, la question des impacts cumulatifs est essentielle à considérer et on le propose de le faire avec l'ensemble des acteurs biomaritimes, mais aussi la protection des mammifères marins.

LE PRÉSIDENT :

2490

Quelles sont les mesures de mitigation qui seraient possibles, éventuellement?

M. CLÉMENT CHION :

2495

À explorer, il y en a beaucoup. On a, je pense qu'en parler c'est assez vain parce que je peux le mentionner, il y a des mesures technologiques, on a entendu parler monsieur Ménard tout à l'heure tout à l'heure de certains mécanismes, certaines technologies au niveau des hélices, pour limiter la cavitation des navires qui est la source principale de bruit à basse fréquence qui se propage sur de très longues distances.

2500

Il y a les mesures opérationnelles, on peut parler de réduction de vitesse. Pas toujours une excellente - ce n'est pas toujours la meilleure solution non plus, réduire la vitesse fait en sorte qu'on navire reste plus longtemps dans un secteur, il passe moins rapidement. Donc, dépendamment de la situation, dépendamment des secteurs, ça peut être plus ou moins intéressant.

2505

Il y a des changements de routes. Dans les chenaux étroits, on sait qu'il y a également des endroits où il y a eu des approches de convoys. Donc on fait passer un certain nombre de navires en même temps dans un moment qui est jugé opportun.

2510 Il en existe plusieurs et c'est le but d'un exercice d'un travailler en concertation pour
coconstruire cette stratégie-là en amont. C'est exactement de regarder l'ensemble de ces outils-là,
de cette possibilité-là et d'évaluer, nous, avec le simulateur on peut évaluer l'efficacité, quelle serait
la résultant en termes d'exposition des animaux, animaux sous-marins et les autres risques et de
2515 regarder qu'est-ce qui est réaliste, qu'est-ce qui est faisable du point de vue opérationnel, du point
de vue des exigences de l'industrie.

LE PRÉSIDENT :

2520 Merci de ces précisions, Monsieur Chion.

M. CLÉMENT CHION :

2525 Ça fait plaisir, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2530 Alors, écoutez, la question est là, alors, pour ce qui est de l'impact sonore éventuel, pour ce
qui est du remorquage, est-ce que c'est une avenue qui sera éventuellement envisagée pour ce qui
de compléter en quelque sorte l'analyse du bruit?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

2535 Oui, donc effectivement, GNL Québec prévoit l'utilisation de remorqueurs pour - remorqueurs
d'accostage, mais aussi pour l'accompagnement du navire-citerne et je laisserais monsieur Ménard
expliquer de quelle façon ça va fonctionner avec les remorqueurs.

M. SYLVAIN MÉNARD :

2540 Donc, effectivement, suite à nos exercices de simulation de navigation qu'on a faits au Centre
de simulation et d'expertise maritime à Québec, on a étudié différents scénarios de différentes
vitesses de transit, de différents scénarios d'urgence, perte de gouvernail, perte de propulsion.

2545 Évidemment, dans des conditions météorologiques et diverses, aussi, dans différentes vitesses de courant, différentes marées.

Les conclusions qu'on a tirées de ça, c'est que peu importe les scénarios d'urgence on demeurerait toujours en contrôle du navire sans remorqueur. Donc, en fait, les navires entre autres grâce aux doubles hélices, doubles moteurs, la redondance fait en sorte qu'il est beaucoup plus difficile d'arriver à un scénario de perte totale de puissance et de contrôle.

2555 Cela étant dit, dans l'industrie, GNL, c'est une pratique, c'est un standard de l'industrie en fait l'utilisation du remorquage d'escortes. Parce que, comme madame Fortin le mentionnait, ça se fait en deux temps. Donc, il y aurait au terminal pour l'appareillage ou l'accostage des navires, il y aurait de l'assistance de remorqueurs, mais on utiliserait aussi un remorqueur d'escorte à l'entrée dans le Saguenay pour ajouter une couche de sécurité supplémentaire.

2560 Donc, on le mentionne souvent, le risque zéro n'existe pas. Donc, malgré le fait que les exercices de simulation ont démontré qu'on n'en avait pas nécessairement de besoin pour faire les manœuvres, on propose l'utilisation du remorqueur d'escorte.

LE PRÉSIDENT :

2565 Là, on parlait de bruit, on parlait d'impacts, on parlait de votre évaluation en termes d'impact sonore. Alors, donc vous envisagez quand même deux remorqueurs en résidence, en quelque sorte, pour gérer la flotte de méthaniers qui auraient éventuellement à transiter le gaz naturel liquéfié.

2570 Est-ce votre analyse de bruit les considère ou c'est un élément qui a été mis de côté dans votre analyse de bruit?

M. SYLVAIN MÉNARD :

2575 En fait, une des mesures qu'on a décidé de mettre en place comme mesure d'atténuation du bruit, justement, et en fait ça aide aussi aux opérations, c'est qu'on a décidé, en fait, de tracter le remorqueur.

2580 Donc, aux Escoumins, on embarque les pilotes et ensuite, on attache le remorqueur directement à l'arrière du navire. Donc, le remorqueur, en fait, est à puissance réduite, parce qu'il

se fait tracter directement par le navire, donc il garde suffisamment de puissance pour assurer le contrôle.

2585 Donc, d'une part, s'il arrivait quelque chose, il est directement déjà attaché, donc le temps d'intervention est immédiat, puis ensuite, ça évite les transits supplémentaires et selon les dernières analyses de monsieur Gauthier, on considérerait que le remorqueur à 30 mètres du navire, à peu près, la distance d'attache, avec les moteurs réduits, que ça ne contribuerait pas de façon significative, le bruit du remorqueur se mêlerait au bruit du méthanier, il n'y aurait pas différence sur l'émission sonore totale.

2590

LE PRÉSIDENT :

Merci de ces précisions. Écoutez, déjà 9h15, les gens de Parcs Canada sont prêts à intervenir?

2595

M. PIERRE BEAUFILS :

Oui, bonjour. Pierre Beaufils, je suis assistant de la conservation de Parcs marins Saguenay-Saint-Laurent pour Parcs Canada. C'est des compléments d'information.

2600

En fait, juste pour comprendre l'esprit du parc marin. Pourquoi le parc marin a été créé il y a environ 20 ans maintenant, 22 ans, en 1998.

2605 Dans les années 80, 90, il y a eu une grosse préoccupation bélugas, il y a eu une volonté populaire, les gens des communautés locales, les gens de la place voulaient vraiment avoir une protection additionnelle et pour les bélugas et pour le Fjord du Saguenay. Il y a eu beaucoup de discussions. Ça a amené à la création du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.

2610 Donc, nous, depuis une vingtaine d'années, on travaille beaucoup avec nos partenaires, avec des gens de l'industrie, des gens d'autres ministères, le Québec, pour mettre en place différentes mesures de conservation. Que ça soit des mesures réglementaires, volontaires, du zonage, d'éducation, sensibilisation.

2615 Puis, une des raisons pourquoi on fait ça de plus dernièrement, c'est qu'on a observé un déclin de la population de bélugas. Donc, si on remonte environ au début des années 2000, depuis le début des années 2000 on voit un déclin d'environ 1 % annuellement de la population de bélugas.

2620 Les chiffres officiels sont autour de 900 individus, le chiffre de 201, puis depuis 2010, qu'est-ce qu'on voit c'est beaucoup de mortalité chez les femelles et les veaux. Donc quand on veut rétablir une population, bien entendu, ça passe par les femelles et les veaux.

2625 Puis depuis, je vous dirais cinq ans, on a mis de plus en plus de mesures en place pour rehausser un niveau de protection des mammifères marins et des bélugas, principalement des bélugas et comme monsieur Gauthier l'a mentionné plus tôt, la baie Sainte-Marguerite, c'est un des secteurs importants pour la reproduction du béluga.

2630 On observe des femelles avec des veaux. Je vous dirais que durant les mois de juillet/août, deux jours sur trois, il va y avoir des groupes de bélugas puis la plupart du temps ça va être avec des femelles et des veaux.

2635 Donc, on met une emphase particulière à ce niveau-là pour réduire. On a fermé la Baie Sainte-Marguerite à la navigation en 2018 puis à la navigation récréative, parce que bien entendu, la marine marchande ne peut pas circuler.

2640 On a mis des mesures aussi au large de la baie de la Baie Sainte-Marguerite pour réduire l'impact du bruit.

2645 Donc, étant donné toutes ces mesures-là, nous, on préconise une certaine forme de prudence par rapport aux nouvelles menaces qui pourraient intervenir sur le bruit.

LE PRÉSIDENT :

2650 Merci du complément d'information. Alors, Monsieur Guibert, j'espère qu'on a fait le tour du sujet et que vous avez trouvé des éléments de réponse à votre question.

M. ADRIEN GUIBERT :

Oui.

2655 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie beaucoup.

M. ADRIEN GUIBERT :

Oui, pour précision, le nombre de remorqueurs exact, au final, c'est deux par navire ou un par navire. Puis vu qu'il y aurait deux quais pour les méthaniers, est-ce que?

2660

LE PRÉSIDENT :

Madame Fortin?

2665

Mme STÉPHANIE FORTIN :

En fait, comme monsieur Ménard l'expliquait, il y a un remorqueur d'escorte et à quai. Donc, qui serait installé dans la zone industrialo-portuaire au quai Marcel-Dionne, donc pas près des jetées maritimes, mais accostées au quai Marcel-Dionne, deux remorqueurs. On parle de trois au total. Mais deux qui seraient à quai aux installations portuaires de la Baie.

2670

LE PRÉSIDENT :

Alors merci de ce complément d'information. Monsieur Guibert, merci beaucoup pour votre intervention. Alors, la commission va prendre une pause de 15 minutes pour vous revenir avec le même sujet.

2675

2680

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

2685

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS**

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous informe que le registre est maintenant fermé compte tenu de l'heure tardive. Avant de céder la parole à un autre intervenant, je souhaiterais interpellier Transports Canada.

2690

2695

Au regard d'une mesure que l'initiateur se propose d'imposer à ses transporteurs, c'est-à-dire une limite de vitesse pour ce qui est de la navigation sur le Saint-Laurent ainsi que sur le Saguenay.

2700

Alors, j'aimerais savoir dans quelle mesure le fait que ça ne soit pas une réglementation, il y aurait, comment dire, une motivation de la part des transporteurs de respecter ce genre de règle ou encore est-ce Transports Canada a une contrainte ou, comment dire, un encadrement particulier aux armateurs qui souhaitent naviguer à basse vitesse dans le chenal et dans le Saguenay?

2705

M. AREZKI BELOUNIS :

Juste pour une précision, actuellement, on a une zone de réduction de vitesse à dix nœuds. Ça se passera très bien, je dirais pratiquement 99,9, en étant optimiste, tous les navires respectent ça pour la simple raison qu'il y a des pilotes qui sont à bord.

2710

Maintenant au niveau de Transports Canada, nous, on n'a pas de contrainte à ce que le promoteur s'impose cette vitesse. Pour le complément d'information, tout ce qui est navigation, je vais laisser la parole à mon collègue Yves Plourde qui est responsable au niveau des pilotes.

2715

M. YVES PLOURDE :

Quand on parle de vitesse, présentement, il y a déjà la zone, il y a six milles nautiques avant l'arrivée au Saguenay, l'embouchure du Saguenay où on a une mesure volontaire qui est demandée où on va à dix nœuds sur l'eau. Puis les pilotes, on est, comment je pourrais dire ça, on y va d'une manière positive là-dedans. On est pour la protection des mammifères marins.

2720

Pour ce qui est du Saguenay, bien ce qui est proposé c'est dix nœuds aussi avec l'escorte. Donc, c'est sûr qu'un bateau de cette voilure-là avec certains types de vent, il n'y aura peut-être pas nécessairement une possibilité de suivre ce dix nœuds-là pour une courte période de temps pour une question de sécurité, puis ça, c'est déjà accepté avec Parcs Canada, ce genre de mesure là.

2725

2730

Mais, donc le dix nœuds, en tant que tel, ne pose pas de problème de navigation. Par contre, avec l'escorte, bien c'est sûr que ça ajoute une mesure de sécurité. Mais les navires sont tellement redondants en équipement puis en machinerie que l'escorte, en tant que telle, est vraiment une plus - une sécurité de plus, mais peut-être pas si nécessaire, mais je crois que c'est dans les règles des LNG d'en avoir un.

2735 Donc nous, on est déjà formés en fonction de ça pour les escortes, on en fait déjà dans le port de Québec. Donc, tout ce qui est nouveau pour la navigation, c'est sûr que la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, avec notre programme de formation continue, nous, on va s'adapter à ça, spécifiquement pour les manœuvres à quai. Quand le navire va arriver à quai, on a déjà comme réfléchi à ça, le genre de protocole qu'on va faire pour aller à quai.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour ce complément d'information.

2745 Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Jean Paradis, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, Monsieur Paradis.

M. JEAN PARADIS :

2750 Bonsoir. Premièrement on sait que le gaz méthane de fracturation qui serait produit à l'Ouest canadien va probablement voyager un grand bout de temps jusqu'à Saguenay. Et j'imagine que, dans tout ce temps-là, il va y avoir des places où les responsabilités et les propriétés du méthane vont changer.

2755 Donc, on sait que, par exemple, on ne sait pas qui va fournir le méthane à l'Ouest canadien, mais quand il va être acheminé dans les pipelines dans l'Ouest canadien, il va arriver au Gazoduc et j'imagine que le méthane va devenir propriété de Gazoduc et la responsabilité du méthane va probablement appartenir à Gazoduc, à ce moment-là.

2760 On imagine qu'une fois rendu au Saguenay, le méthane va devenir la propriété de GNL Québec. On sait que c'est pareil, c'est la société en commandite qui détient les deux. Ma question, c'est qu'une fois que le gaz méthane va être liquéfié, à quel moment précisément le gaz va échapper à la responsabilité de GNL et va être la propriété d'un tiers?

2765 Est-ce que ça va être au moment où il va être chargé sur le bateau? À ce moment-là, est-ce que GNL va perdre la responsabilité sur ce GNL-là et est-ce que le GNL sur le bateau n'appartiendra plus à GNL?

Ça a des conséquences naturellement sur les assurances aussi.

2770 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre question, Monsieur Paradis. Alors, Madame Fortin?

2775 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, donc pour répondre à la question de monsieur Paradis concernant la responsabilité de la cargaison sur les navires-citernes, je vais demander à monsieur Le Verger de répondre à la commission et à monsieur Paradis.

2780 **LE PRÉSIDENT :**

2785 Oui, en tout cas, monsieur Paradis aussi soulignait, comment dire, l'aspect amont de l'approvisionnement. C'est-à-dire de sa source, peut-être nous préciser, dire quelle est la, comment dire, le droit de propriété puis jusqu'où et de responsabilité du point d'origine jusqu'à la livraison en quelque sorte puis après, la question de monsieur Paradis concernant l'aspect propriété à un tiers que vous auriez vendu autrement.

Donc, je vous laisse la parole.

2790 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Parfait. Merci.

2795 **M. TONY LE VERGER :**

Oui donc, de façon très simple, pour répondre à la question : la propriété du gaz naturel qui serait acheté en Alberta serait sous la responsabilité du producteur jusqu'à l'entrée de la conduite souterraine qui est développée par Gazoduc.

2800 Arrivée à ce niveau-là, c'est sous la responsabilité de GNL Québec. Après la liquéfaction, il reste sous la responsabilité de GNL Québec jusqu'au terminal de regazéification à l'arrivée, parce que c'est nous qui affrétons la flotte navires. Donc, il reste sous la responsabilité de GNL Québec.

2805 Et donc, l'acheteur prend propriété du gaz naturel à la réception au terminal de regazéification.

LE PRÉSIDENT :

2810 À l'étape de la livraison?

M. TONY LE VERGER :

2815 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2820 Précisez juste, bon, vous dites le producteur dans le pipeline jusqu'à Gazoduc puis Gazoduc, c'est nous qui sommes responsables de ce que va contenir Gazoduc?

M. TONY LE VERGER :

2825 C'est nous qui prenons la responsabilité du produit. Gazoduc est responsable du transport. Il y a certaines règles à mettre en œuvre par rapport à leurs obligations de transport et c'est nous qui prenons la responsabilité du produit.

LE PRÉSIDENT :

2830 O.K. Puis en termes de responsabilité, donc si, éventuellement, il y a un accident, vous en êtes, est-ce que c'est le transporteur ou c'est le propriétaire du gaz qui en est responsable?

M. TONY LE VERGER :

2835 Je ne vais pas m'avancer dessus, mais il me semble que c'est le transporteur qui est responsable en cas d'accident, parce que c'est ses assurances à lui, mais on va pouvoir vous revenir avec plus de détails si nécessaire à la prochaine séance pour être sûr qu'on réponde à la question de façon, le plus juste possible.

LE PRÉSIDENT :

2840 S'il vous plaît.

2845

M. JEAN PARADIS :

2850 Je n'ai pas tout à fait bien compris. À partir du moment où le méthane va être dans le bateau, ce n'est plus la propriété de GNL? C'est ça que j'ai compris? Et ce n'est plus la responsabilité de GNL?

LE PRÉSIDENT :

2855 Pas exactement. Ce que j'ai compris, compte tenu qu'ils sont responsables de la livraison, tant que les bateaux contiennent le GNL, ça relève de la responsabilité de GNL Québec. C'est au lieu d'expédition, lorsqu'ils font le transit, qui devient la responsabilité de l'acheteur.

2860 Est-ce que c'est ça?

M. TONY LE VERGER :

C'est ça.

2865 **M. JEAN PARADIS :**

O.K. Donc au moment où c'est transporté en Asie ou en Europe, au moment où il est transféré dans les réservoirs de l'acheteur, c'est là que la propriété se termine?

2870 **M. TONY LE VERGER :**

La propriété se termine exactement au moment du transbordement de l'autre côté. Pas dans le réservoir, au transbordement.

2875 **M. JEAN PARADIS :**

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

2880 Alors, merci pour l'intervention, Monsieur Paradis.

M. JEAN PARADIS :

2885 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2890 Alors, j'ai des gens de Parcs Canada qui souhaitent intervenir. Oui.

M. PIERRE BEAUFILS :

2895 Oui, bonjour. En fait c'était pour compléter le commentaire de monsieur Plourde, président de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

2900 Donc, c'est en lien avec les mesures que notamment Pêches et Océans et Parcs Canada ont avec la marine marchande en collaboration avec plusieurs organisations, dont l'Université du Québec en Outaouais, le groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins.

2905 C'est des mesures volontaires qui ont été mises en place en 2013. On parle de quatre mesures. Une mesure, une zone d'évitement pour les rorquals bleus. Une zone de ralentissement pour les grands rorquals, rorquals à bosses, rorquals communs, petits rorquals. Des zones de vigilances puis également une zone pour réduire le bruit dans un habitat important pour les bélugas femelles et veaux.

2910 Puis, depuis quelques années, on regarde, on commence à regarder divers scénarios pour mettre en place des nouvelles mesures pour justement réduire l'impact du bruit sur les bélugas. On parle peut-être de routes de navigation, on regarde divers scénarios puis justement la modalisation du docteur Chion va nous aider dans cette réflexion-là, ainsi que des travaux de recherches du ministère des Pêches et Océans.

LE PRÉSIDENT :

2915 Bien ça m'offre l'occasion peut-être de relancer Transports Canada pour ce qui des mesures volontaires. Est-ce que c'est généralement respecté par l'ensemble des navires?

2920

M. AREZKI BELOUNIS :

2925 Effectivement, la majorité des navires qui sont sous pilotage, la mesure de réduction volontaire est respectée. Il y a une chose au niveau de Transports Canada, on s'assure que le fait d'avoir une vitesse de dix nœuds et moins est sécuritaire.

2930 Je m'explique. Maintenant, je me mets dans, j'oublie ma fonction d'inspecteur de Transports Canada, mais je vais parler comme capitaine d'un navire. C'est que si pour éviter un incident imminent, le dix nœuds, je pourrais m'en passer de façon momentanée pour éviter un incident de façon momentanée.

2935 Mais sinon, la majorité des cas, c'est respecté, on n'a pas eu de trouble avec la marine marchande ou bien avec l'industrie. C'est tout le monde qui coopère au niveau de cette vitesse recommandée à titre volontaire.

LE PRÉSIDENT :

2940 Alors, merci pour ces précisions.

Alors, j'inviterais maintenant madame Marie-Lise Chrétien, s'il vous plaît, à venir nous soumettre sa question.

Mme MARIE-LISE CHRÉTIEN :

2945 Bonjour. Bonsoir. Là, on peut dire bonsoir officiellement.

LE PRÉSIDENT :

2950 Alors, votre question, s'il vous plaît.

Mme MARIE-LISE CHRÉTIEN :

2955 Donc, sur les 110 accidents répertoriés de 2004 jusqu'en 2016, 70 % des accidents se produisent en route, 30 se produisent à quai dû à des erreurs de pilotage, bris mécanique, accidents de bord, conditions de navigation extrême.

2960

Donc, on comprend que Transports Canada peut garantir que la flotte de bâtiment canadien est conforme aux normes nationales et internationales et peut procéder à l'évaluation et à l'inspection de ces derniers et assurer le suivi des normes canadiennes et améliorer les pratiques.

2965

Le promoteur envisage des navires-citernes ayant des dispositifs pour réduire l'impact des bruits sur la faune marine. On a parlé cet après-midi, vous avez parlé en fait de murs de bulles, donc la construction de navires sur mesure pour les activités et les conditions particulières des eaux glacées.

2970

Quel est le pourcentage des navires-citernes qui seront ceux de GNL et comment peut-il exiger ces exigences en termes de construction à ses flottes internationales? Puis comment Transports Canada et/ou le promoteur envisagent-ils d'imposer de telles normes auprès des armateurs provenant, par exemple, de la Chine?

LE PRÉSIDENT :

2975

Écoutez, je crois que c'est en lien aussi avec la flotte de méthaniers, c'est bien ça la question en regard de ce qui a été présenté par l'initiateur quant aux mesures de mitigation possibles en fonction de la flotte.

Alors, Madame Fortin.

2980

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Oui, donc, Monsieur le Président, pour répondre à madame Chrétien, les navires-citernes qui emprunteraient les installations d'Énergie Saguenay seraient vraiment des navires qui seraient conçus sur mesure pour venir à quai pour venir chercher le gaz naturel liquéfié chez nous.

2985

Et donc, ce sont des devis que nous développons pour faire construire ces navires-là par des chantiers maritimes qui ont l'expertise des méthaniers et je recéderaï la parole à monsieur Ménard pour expliquer comment on peut exercer le contrôle, comment on peut développer justement ce devis-là pour s'assurer que les méthaniers respectent les normes et les mesures que nous souhaitons imposer pour diminuer l'empreinte du bruit sur nos navires.

2990

M. SYLVAIN MÉNARD :

2995

Parfait, comme on mentionnait tout à l'heure, oui les navires seront bâtis sur mesure pour le projet. Mais un point important, c'est qu'ils seront surtout dédiés au projet. En fait, pour répondre à nos besoins, on aura besoin de 100 % de l'utilisation des navires qui seront construits.

3000 Donc, il ne sera pas question de faire appel à différents armateurs ou de magasiner, si on veut, pour le navire. On aura choisi un certain nombre d'armateurs qui construiront des navires selon nos devis et qu'ils seront dédiés à 100 % sur notre projet.

3005 Donc, tout ça fera partie des clauses contractuelles puis comment on s'assure que tout ça est réalisé, bien c'est en fait, on paie pour ce service-là, donc on assume les coûts additionnels qui sont liés aux mesures opérationnelles de réduction de vitesse ou aux mesures d'atténuation de bruit. Tout ça est inclus dans nos coûts de transport.

LE PRÉSIDENT :

3010 O.K. Il y a un élément de la question qui a été soulevée concernant le point de livraison en matière de risque. Comment allez-vous vous assurer que les clients éventuels à qui vous allez livrer par méthaniers répondent aux normes de sécurité pour ce qui est du transbordement éventuel?

3015 Est-ce que vous faites une homologation en quelque sorte déterminée ou vous allez livrer à vos clients? Dans quelles mesures vous vérifiez la qualité de l'infrastructure qui accueillera vos méthaniers?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3020 Donc, pour répondre à votre question, monsieur le Président, je céderais la parole à monsieur Le Verger.

M. TONY LE VERGER :

3025 Donc, on en amont des négociations commerciales, on a identifié et validé les différents terminaux actuels. Il y en a aussi qui sont en construction qu'il faudra qu'on valide, qui sont adaptés pour les navires auxquels on fait référence. Donc, on parle de navires d'environ 180 000 mètres cubes de capacité.

3030 Certains terminaux peuvent accueillir ces navires, certains ne peuvent pas. Et donc, dans la liste de terminaux disponibles pour la livraison à nos clients, donc on a restreint la liste aux terminaux qui seront adaptés à ces navires en termes de sécurité.

Après, évidemment, dans chaque port, il y a des règles de sécurité à respecter au moment de la livraison qui seront mis en place par les opérateurs de ces différents ports. Donc, que l'armateur devra aussi respecter en fonction de la localisation, mais ça, c'est très classique.

3035

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Pilotto?

3040

LE COMMISSAIRE :

J'ai noté tantôt, dans votre présentation, Monsieur Ménard, que lorsque vous parliez de la flotte de bateaux, que dans le fonds, vous visiez faire construire des navires de types standards qui représentent 80 % de la flotte mondiale actuelle. J'imagine que le critère des ports qui permettent ce type de navire là, c'est ce qui vous a guidé?

3045

M. TONY LE VERGER :

Ça fait partie des raisons qui nous ont guidés pour ce volume-là, mais il y a aussi d'autres critères tels que la flexibilité, la division aussi des cargaisons en fonction du nombre de clients, et caetera, qui permet d'avoir plus de flexibilité.

3050

C'est-à-dire, que si vous partez sur un bateau plus gros, vous obligez à faire aussi des livraisons plus grosses ou des plus petites. Là, du coup, vous n'optimisez pas votre transport par rapport à la cargaison totale ou à la capacité totale à livrer à vos clients. Donc, il y a différents critères qui ont été pris en compte par rapport à ça.

3055

Et, évidemment, rester sur un navire d'un tel standard nous permet aussi d'avoir accès à un plus grand nombre de points de livraison. Donc en Europe, je crois qu'il y a trois terminaux qui ne sont pas en mesure de récupérer ces navires à l'arrivée et en Asie, c'est très, très limité aussi, puisqu'ils sont *designés* pour des navires de beaucoup plus grosses tailles. Donc, en général, ils peuvent récupérer des navires de plus petite taille aussi.

3060

LE COMMISSAIRE :

Merci.

3065

3070 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être préciser ou j'ai mal compris comme un élément de réponse. Bon, vous dites que dans vos clients, quand vous dites que vos clients s'engagent en quelque sorte à standardiser la réception de façon à garantir la sécurité?

3075

C'est bien ce que je comprends? Est-ce que vous allez jusqu'à faire des audits? Est-ce que vous allez jusqu'à, supposons que vous arrivez avec une situation où on vous rapporte que le terminal n'est pas adéquat en termes de sécurité, qu'est-ce que vous faites?

3080 **M. TONY LE VERGER :**

Donc, on a des clauses en effet dans nos contrats qui obligent le client à nous demander la livraison dans un terminal qui est adéquat donc qui a été audité par certains organismes. J'en oublie les noms des organismes très spécifiques qu'on pourra vous les fournir aussi dans une autre séance en termes de nom de ces organismes.

3085

Et donc, si jamais on devait aller vers un terminal qui n'a pas été homologué, ce qui est très peu probable puisqu'on aura, on connaîtra le point de destination avant de partir du Saguenay, donc on saura où on va, on pourra à ce moment-là dire si c'est un terminal qui convient ou pas.

3090

Il y aura évidemment des pénalités pour le client dans ce cas-là. Mais comme je le précisais tout à l'heure, la façon dont les contrats sont construits, on a la liste à l'intérieur des contrats des terminaux qui sont autorisés. Donc, si on veut rajouter des terminaux qui pourraient être construits dans le futur, il faudra évidemment revoir cette liste, la valider et auditer évidemment chacun de ces nouveaux terminaux pour les valider.

3095

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, merci de votre intervention.

3100

Alors, j'inviterais maintenant madame Isabelle Nadeau, s'il vous plaît.

Mme ISABELLE NADEAU :

3105

Bonsoir, est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

3110 Très bien, Madame Nadeau, nous vous écoutons.

Mme ISABELLE NADEAU :

3115 Bonjour, je suis ergothérapeute, citoyenne de Saint-Ambroise. À titre de professionnelle de la santé, j'étais particulièrement intéressée par une des thématiques d'hier, soit la santé des populations.

3120 Je dois avouer être restée un peu sur ma faim en l'absence de personnes-ressources à ce sujet. N'ayant pas pu m'inscrire hier, vous m'excuserez de poser ce soir une question sur cette thématique.

3125 Ma question se serait idéalement adressée à l'Institut national de santé publique du Québec, malheureusement absent puisqu'elle avait présenté au BAPE sur le projet Énergie Est un éclairage intéressant sur une dimension souvent oubliée, soit les impacts psychosociaux des projets d'hydrocarbures.

 Il serait intéressant d'entendre l'INSPQ à ce sujet pour le projet qui nous intéresse ici.

3130 Ma question est : quels seraient les effets psychologiques potentiels pour les populations vivantes ou exerçant des activités à proximité des installations de transport par gazoduc, de liquéfaction, d'entreposage et de manutention ainsi que sur le ou près du Fjord du Saguenay?

LE PRÉSIDENT :

3135 Alors, merci de votre question, Madame Nadeau. Et comme vous l'avez signalé, malheureusement, nous n'avons pas de représentant du ministère de la Santé publique pour ce qui est de répondre à ces éléments-là.

3140 Et tout comme on le mentionnait lors des séances antérieures, considérant les questions des citoyens au regard des impacts psychosociaux et les impacts à Santé publique, on a pris en considération le fait de prendre en note les interpellations que les citoyens nous ont fait et la commission assure un devoir d'interpeller en quelque sorte la Santé publique, l'INSP quant à ces éléments-là, par écrit.

3145 Alors, malheureusement, on ne pourra pas vous arriver avec une réponse instantanée
aujourd'hui au regard de l'interpellation que vous nous faites. Mais dites-vous, soyez assurée que
la commission va interpellier les gens de Santé publique sur ces éléments-là de façon à pouvoir
fournir des éléments d'information écrits qui seront déposés dans la documentation de la
commission.

3150 Alors, malheureusement, je ne peux donner suite à votre question immédiatement, mais la
commission va s'assurer d'avoir les éléments d'information pertinents.

Mme ISABELLE NADEAU :

3155 Merci, bonne soirée.

LE PRÉSIDENT :

3160 Merci beaucoup, Madame Dupéré de votre intervention. Madame Nadeau, excusez-moi.

Alors, j'invite maintenant madame Alexandra Dupéré, s'il vous plaît.

Mme ALEXANDRA DUPÉRE :

3165 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

3170 Bonsoir.

Mme ALEXANDRA DUPÉRE :

3175 Il a été question un petit peu plus tôt ce soir que des remorqueurs seraient nécessaires pour
la navigation des méthanières dans le Saguenay et dans l'étude d'impact, il est également mentionné
que l'utilisation d'un brise-glace serait nécessaire.

3180 Alors, j'aimerais savoir de quelle façon les impacts de ces bateaux supplémentaires ont été
considérés dans l'étude d'impact, plus particulièrement quand on parle des impacts sur les
mammifères marins, les émissions de gaz à effet de serre et les activités qui ont lieu dans le Fjord,
comme la pêche blanche.

LE PRÉSIDENT :

3185 Alors, Madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3190 Oui, donc, en fait, comme tous les autres navires qui empruntent la voie navigable du Saguenay, effectivement, pendant l'hiver, il va falloir emprunter le chenal qui va être ouvert par les brise-glaces.

3195 Maintenant, en ce qui concerne pour faire le lien avec la pêche blanche, il n'y aura pas d'impact sur la pêche blanche puisqu'il n'y aura pas nécessité d'avoir un chenal plus large que le chenal qui sera actuellement ouvert.

3200 Donc, et la pêche blanche, ici, au Saguenay, est quand même, très, très éloignée du chenal de navigation qui se rend jusqu'à la rivière, jusqu'à Port Saguenay. Donc, ce sont des éléments qui nous ont été posés par ailleurs au cours de l'analyse environnementale et nous avons répondu à cet égard-là.

 Et par ailleurs, je crois qu'il y a aussi l'ajout d'autres brise-glaces, donc ça va être, ça ne sera pas une problématique comme ça a pu l'être par le passé.

3205 **LE PRÉSIDENT :**

 Est-ce que le fait que le Saguenay soit glacé une partie de l'année, est-ce que ça augmente ou influence le risque éventuel d'accidents pour vous?

3210 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

3215 En fait, les navires-citernes seront conçus justement de façon à naviguer dans des conditions hivernales et je recéderais la parole à monsieur Ménard concernant l'augmentation du risque relié à la navigation hivernale.

M. SYLVAIN MÉNARD :

 Non, pour nous, on ne voit pas de danger supplémentaire associé à la glace comme on a mentionné tout à l'heure, les bateaux seront conçus avec la coque de glace adéquate associée à

3220 l'assistance des brise-glaces lorsque nécessaires et encore une fois, pilotés par la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

3225 Monsieur Pilotto.

LE COMMISSAIRE :

3230 J'avais cette question-là depuis longtemps. Donc, vous prévoyez que, en termes d'exploitation de l'usine, ça va être à flux constant toute l'année, pas de variation saisonnière d'aucune sorte de prévue à part peut-être des périodes d'entretien de l'usine, mais...

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3235 Effectivement, en continu 12 mois par année.

LE COMMISSAIRE :

O.K.

3240

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci. Peut-être interpellier Transports Canada pour ce qui est des risques en transports maritimes en conditions de glace. Pour vous, est-ce que ça augmente le risque?

3245

M. AREZKI BELOUNIS :

3250 Non, pas vraiment. Actuellement, à partir de décembre on a ce qu'on appelle un programme, qu'on appelle le *Winter NAV*. On s'assure que tous les navires qui viennent en montant dans nos eaux soient équipés d'un système de refroidissement et de recirculation pour éviter que les moteurs surchauffent pour la simple raison que toutes les installations motorisées à l'intérieur du navire sont refroidies avec la circulation d'eau de mer.

3255 Donc, il y a une aspiration d'eau de mer qui se fait. C'est l'eau du fleuve ou bien l'eau de la rivière et si la température avoisine le zéro, il va y avoir du frasil qui va se former au niveau de ces bouches d'aspiration, donc ça va geler et la température de refroidissement qui va augmenter. Donc, le moteur va tomber en *shut down* ou bien en panne.

3260 Donc, ce que Transports Canada a fait, parce qu'on a eu par le passé plusieurs incidents dans ce sens, on exige à ce que les navires soient conçus ou bien qu'ils aient un système de refroidissement adéquat pour pouvoir les faire monter sur le fleuve Saint-Laurent ou bien sur la rivière Saguenay. C'est la seule exigence qu'on demande aux navires.

3265 Quant au déglacage, c'est toujours assuré par le programme de déglacage de La Garde côtière en général, il y a toujours un brise-glace qui est dans la région pour déglacer et s'assurer que le chenal de navigation est ouvert.

LE PRÉSIDENT :

3270 Oui.

M. YVES PLOURDE :

3275 Pour la suite de la navigation dans la glace, il n'y a pas vraiment de problématique en autant que le brise-glace qui est présent. Parce que le navire en tant que tel, nous ce qu'on appelle la *track*, le bateau est comme sur des rails, il ne peut pas aller ailleurs que suivre le tracé que le brise-glace a cassé.

3280 Donc, ça ne cause pas de problème pour dire des échouements ou des choses comme ça. Puis le navire arrive ballasté, puis il va repartir chargé. Donc, parce qu'un des problèmes qu'on peut avoir l'hiver, c'est des problèmes au niveau de l'hélice qui devient, quand le navire devient léger, l'hélice est plus exposée aux glaces, donc ça, ça peut être une problématique, mais dans ce cas-ci, les navires, l'hélice va toujours être protégée et en plus si le navire a une glace de glace, bien cette problématique-là est complètement éliminée aussi.

3285

LE PRÉSIDENT :

3290 Donc, merci. Écoutez, l'actualité m'amène à vous poser aussi cette question. Il y a eu beaucoup de manifestations d'inquiétudes au regard de la flotte de La Garde côtière ou des brise-glaces, alors, à votre connaissance, est-ce que c'est un problème pour assurer la navigabilité dans le Fleuve Saint-Laurent et sur le Saguenay ou actuellement, comment dire, tous les équipements sont disponibles pour assurer le déglacage en quelque sorte pour la navigation?

3295

M. AREZKI BELOUNIS :

3300 En premier, je ne suis pas autorisé pour répondre pour La Garde côtière, mais actuellement, il y a, comment dirais-je, un protocole d'entente, il y a une note de services par La Garde côtière pour assurer le déglacage et ce que je sais de l'actualité comme vous le dites, comme vous et moi, il y a un programme de remplacement de brise-glaces de La Garde côtière qui est lancé par le gouvernement fédéral.

LE PRÉSIDENT :

3305 Alors, merci du complément d'information.

Alors, voilà pour les informations concernant votre interpellation, Madame.

3310 **Mme ALEXANDRA DUPÉRÉ :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3315 Je vous remercie.

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Pierre-Luc Tremblay, s'il vous plaît.

3320 Alors, bonsoir, Monsieur Tremblay.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3325 Allô, ça ne sera pas bien long, je vais juste sortir ma question. En passant, ça ne paraît peut-être pas, mais je suis vraiment stressé, c'est mon premier BAPE, ça fait que de vous le dire, ça m'aide déjà un petit peu.

LE PRÉSIDENT :

3330 Mais pourtant, vous avez déjà fait une première intervention.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

Oui, mais on dirait que c'est comme la première. J'ai le *shake* assez facile!

3335

LE PRÉSIDENT :

Remarquez, j'ai le même niveau de nervosité et j'en suis à ma quinzième!

3340

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

Ah, super!

3345

En fait, il y a le quai Marcel-Dionne, propriété de l'administration de Port Saguenay devrait subir un agrandissement afin d'accueillir les remorqueurs nécessaires au projet de GNL Québec puisque ces travaux seraient effectués pour répondre au projet de GNL Québec et que le milieu en serait impacté, ne faudrait-il pas que l'administration portuaire fournisse un plan de l'agrandissement du quai Marcel-Dionne et une étude d'impact pour avoir un portrait juste des effets cumulés sur le littoral de Grande-Anse et sur l'écosystème de la rivière Saguenay?

3350

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Alors, pour l'administration portuaire de Saguenay, peut-être nous préciser les éventuelles interventions au quai.

3355

M. CARL LABERGE :

Effectivement, on a un projet d'améliorer les infrastructures au quai Marcel-Dionne, donc, de prolonger la ligne de quai pour être en mesure de prendre un poste à quai supplémentaire pour améliorer nos infrastructures et puis nous doter, entre autres, d'une rampe RoRo et augmenter la capacité de chargement au niveau du quai.

3360

Se joindrait à ça, effectivement, des quais qu'on est en train d'évaluer actuellement pour être capable d'accueillir des remorqueurs. C'est des installations de plus petite envergure qui pourraient aller même jusqu'à des quais flottants pour être capable d'accueillir des remorqueurs.

3365

Actuellement, le service de remorqueurs est offert à partir de Port-Alfred. Donc, aux installations de Rio Tinto Alcan. Les remorqueurs appartiennent à Rio Tinto. Donc, c'est eux qui

3370 offrent le service de remorqueurs étant donné le nombre de navires, les besoins qu'on a à Grande-Anse, bien c'est capable de suffire à la demande.

3375 Éventuellement, il a toujours été prévu que s'il y a une augmentation de trafic dans la zone qui serait générée soit par le quai Marcel-Dionne ou par d'autres installations maritimes qui auraient à être construites viendraient justifier au niveau commercial d'avoir un opérateur tiers qui viendrait nous aider, dans le fond, au niveau des opérations maritimes, de faire des installations de services en mesure d'accueillir ça.

3380 Donc, c'est quelque chose qu'on planifie offrir par un éventuel opérateur de remorqueurs et puis qui va suivre dans le temps si besoin est. Ça va être sous la gouverne de l'administration portuaire. Donc, c'est un projet de nous.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

Là, ce que je comprends, c'est que c'est un projet. Est-ce que vous vous êtes déjà engagé dans une procédure pour ce qui est l'autorisation éventuelle des travaux? Est-ce que vous pourriez nous préciser quelles seraient les autorisations nécessaires en quelque sorte pour réaliser ce type de travail là?

3390

M. CARL LABERGE :

3395 Effectivement, on a déjà débuté ces travaux-là. Donc, on a de l'ingénierie de réalisée, on a commencé l'évaluation environnementale, puis on le fait dans le cadre du processus fédéral. Donc, dans le cadre de la nouvelle loi qui a été modifiée l'année dernière. Donc, étant l'administration portuaire canadienne et puis étant à l'intérieur de notre cadre, les propriétés de l'administration suivent rigoureusement ce processus-là.

3400 Donc, il y a des consultations qui ont été menées à partir du registre de l'agence conformément à ce qui est prévu dans la loi, ce qui a été débuté, donc, on est là-dedans. Toutes les consultations des groupes autochtones entre autres, puis les groupes intéressés qui ont été réalisées.

3405 L'information aussi qui est disponible sur notre site Internet concernant ce projet-là.

LE PRÉSIDENT :

3410 Donc, à terme, l'étude d'impact à déposer, que vous prévoyez quand?

M. CARL LABERGE :

3415 L'étude d'impact est en cours de réalisation. On n'a pas statué encore sur la date de dépôt exactement. Ce projet-là est un petit peu retardé aussi à cause de la COVID et je vous dirais, vous comprenez, nous, on essaie de suivre aussi la demande qu'on a au niveau des infrastructures, donc on le regarde en fonction des clients puis ça vient avec les investissements qu'on a à consentir là-dessus.

3420 Donc, on a retardé ça un peu aussi en même temps avec les reports de dates de ce client-là, entre autres GNL Québec qui viendrait justifier un nombre de navires suffisants pour avoir des remorqueurs.

3425 Donc, je vous dirais qu'on a débuté tout ça, mais actuellement, on n'est pas dans une vitesse élevée par rapport à ça étant donné qu'on a encore du temps devant nous.

LE PRÉSIDENT :

3430 Donc, on comprend que la réalisation des travaux serait conditionnelle à l'éventuelle réalisation du projet?

M. CARL LABERGE :

3435 Bien, ce projet-là ou un autre. Effectivement. Donc, on a besoin d'avoir un client qui vient justifier cette demande-là, effectivement pour construire les installations ou ne pas les construire puis avoir pas de remorqueurs qui vont venir là, effectivement.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3440 Est-ce que je peux apporter peut-être un commentaire juste pour qu'on puisse prendre, comment je pourrais dire, ma question autrement.

3445 Les effets cumulatifs, c'est important parce que ça touche plusieurs secteurs, comme en parlait, je ne sais plus trop le nom du monsieur, ça peut toucher même le secteur économique de la région, principal argument que GNL utilise pour vanter son projet, du moins.

3450 Cette étude-là, selon les coûts que ça pourrait impliquer, ça ne serait pas plus important que ce soit très disponible pour que nous, on puisse étudier, la population, donner notre acceptabilité sociale en tenant compte de tous ces facteurs-là qui ont été évalués au lieu de rester dans l'incertitude en attendant peut-être, O.K., l'autorisation pour eux puis se rendre compte que finalement après avoir eu votre autorisation à vous, qu'on ait fait une belle erreur.

Je ne sais pas si vous comprenez un peu ce que je veux dire.

3455 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, je comprends très bien, mais ce que je comprends aussi de la réponse du port, c'est que le processus d'évaluation environnementale éventuel va être imposé. Ça sera peut-être à cette étape-là que le public serait interpellé quant aux impacts possibles du projet.

3460

Alors, c'est l'Agence canadienne qui a la responsabilité de l'évaluation?

M. CARL LABERGE :

3465 Actuellement, c'est un projet étant donné sa taille, parce qu'il y a des seuils pour que ça soit assujetti à l'administration.

LE PRÉSIDENT :

Un seul d'assujettissement?

3470

M. CARL LABERGE :

3475 Exactement. Donc, l'Agence canadienne a émis un avis concernant ce projet-là déjà puis c'est sous le seuil qui tombe sous l'évaluation de l'agence. Donc, c'est réalisé selon la procédure habituelle pour des projets de cette envergure-là, mais pas nécessairement sous la gouverne de l'agence. Donc, avec les permis qui sont nécessaires en fonction de la réglementation par exemple, il y a Pêches et Océans pour l'habitat du poisson, et cætera.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3480

Excusez-moi, j'ai vraiment pas compris ce que monsieur a expliqué.

LE PRÉSIDENT :

3485 Donc, en quelque sorte, la réponse, je vais essayer de la résumer.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3490 La vulgariser, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

3495 Ils sont en processus d'évaluation environnementale. Ils ont déposé un avis de projet, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale est à même, pour intervenir, avec d'autres ministères fédéraux pour ce qui est de l'évaluation du projet comme tel.

3500 Donc ce que je comprends, c'est qu'on est aux étapes préliminaires, en quelque sorte, de l'évaluation environnementale de ces organismes fédéraux, mais pour ce qui est de savoir exactement en termes de déroulement puis d'impact, ce que je comprends, il y a une partie de l'information qui est déjà disponible, en partie sur le site de...

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3505 Il parlait de la taille aussi du projet, c'est-tu...

LE PRÉSIDENT :

3510 C'est parce que c'est un seuil d'assujettissement. Dépendamment de l'ampleur du projet, il y a des conditions...

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3515 De leur projet à eux, ou de leur...

LE PRÉSIDENT :

Exact, de leur projet à eux. Parce qu'eux, on parle du quai, c'est qu'est-ce qu'on comprend.

3520 Vous nous parlez du quai. Alors, pour ce qui est du quai, ce qu'ils nous répondent, c'est : « On a projet, on est en processus de rédaction de l'étude d'impact, on en discussion avec l'Agence canadienne, l'Agence canadienne, elle, elle a le support des autres ministères fédéraux, Pêches et

Océans, Transports Canada pour assurer évidemment la qualité de l'étude d'impact et d'évaluer aussi les impacts possibles dans le milieu. »

3525 Alors, on est aux étapes préliminaires puis ce que je comprends, c'est que les gens qui ont un intérêt à vouloir voir exactement ce qu'il retourne en quelque sorte de ce projet-là, bien ils vont éventuellement avoir l'occasion de le faire dans le cadre du processus d'évaluation environnementale où il y aurait déjà de l'information disponible sur les sites de l'Agence canadienne puis du Port de Saguenay.

3530

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

Parfait.

3535

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est pour l'essentiel, à moins que je fasse erreur?

3540

M. CARL LABERGE :

De manière générale, ça ressemble à ça. Là, on est dans des étapes, je vous dirais préliminaires, donc on suit la procédure qui est prévue dans la réglementation.

3545

LE PRÉSIDENT :

Donc, avec une veille éventuelle pour aller voir exactement où en est l'Agence fédérale ou les responsables du Port de Saguenay.

3550

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

Juste parce que je ne connais pas le fonctionnement de la ville, le Port de Saguenay, est-ce que c'est sous la responsabilité de Ville Saguenay?

3555

LE PRÉSIDENT :

Oui, là, on est plus qu'à la troisième question, là. Mais, écoutez...

3560

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

O.K. Ça serait le fun que la ville nous informe en tant que citoyens, par contre, c'est ce type de processus là qui est entamé. Moi, je n'étais pas au courant avant aujourd'hui.

3565

LE PRÉSIDENT :

Statut de Port Saguenay versus Ville Saguenay.

3570

M. CARL LABERGE :

On a beaucoup parlé de ça. L'Administration portuaire du Saguenay, nous, on est une administration portuaire canadienne. Donc, on a été créé en fonction de lettres patentes qui ont été émises par le gouvernement du Canada en 1999 en vertu de la *Loi maritime* qui avait été édictée à cette époque-là.

3575

Donc, on est une des cinq administrations portuaires qui a au Québec, une des 17 qui a au Canada. Donc, vis-à-vis à Ville de Saguenay, on n'a pas de lien de dépendances envers la Ville de Saguenay. On est un organisme autonome qui dépend du gouvernement fédéral, puis qui a un conseil d'administration qui agit en fonction de ses lettres patentes et de la réglementation.

3580

De manière générale, c'est en gros, c'est ça qu'on fait.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

3585

O.K. Super, c'est plus clair comme ça.

LE PRÉSIDENT :

3590

Alors, merci de votre intervention, Monsieur Tremblay.

M. PIERRE-LUC TREMBLAY :

Bonne soirée.

3595

LE PRÉSIDENT :

3600 Merci.

Alors, j'invite maintenant, madame Anne-Céline Guyon.

Mme ANNE-CÉLINE GUYON :

3605 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

3610 Bonsoir, Madame Guyon.

Mme ANNE-CÉLINE GUYON :

3615 Alors, ma question est la suivante : le promoteur vient de nous expliquer qu'il va faire construire ses propres méthaniers. Il nous parle d'innovation technologique majeure développée en à peine trois, quatre ans, ce qui pourrait être déjà un peu questionnable.

3620 Dix méthaniers, on parle au bas mot à peu près de 2 000 000 000 \$. Dans le contexte actuel de difficultés financières dans laquelle se trouve GNL Québec, difficultés qui ne vont pas de résorbées par un claquement de doigts vu leur difficulté de trouver des investisseurs plutôt échaudés par des énergies fossiles en ce moment, la compagnie peut-elle nous garantir que ces incroyables bateaux seront tout de même construits s'ils doivent revoir les ambitions du projet à la baisse?

3625 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, Madame Fortin.

3630 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, donc pour répondre à la question de madame Guyon, Monsieur le Président, comme le mentionnait monsieur Ménard tout à l'heure, les travaux, le lancement des devis de fabrication de ces méthaniers-là serait fait après la décision finale d'investissement.

3635

Donc, rendu à cette étape du projet, bien là, on est prêts à aller de l'avant, on est prêt à construire l'usine, on est prêt à construire les bateaux et donc, ça, ça veut dire que tout le financement, toutes les rondes de financement seraient complétées.

3640 **Mme ANNE-CÉLINE GUYON :**

Dans l'état actuel, tel qu'est pensé le projet, on sait qu'il peut y avoir un décalage entre le projet tel qu'il est pensé, dans son idéal versus l'argent réel que vous pourrez avoir dans vos rondes d'investissement.

3645

Est-ce que vous pouvez nous garantir que la partie construction de méthaniers avec toutes les garanties que vous venez de nous expliquer pour la protection des mammifères marins sera respectée?

3650

LE PRÉSIDENT :

Madame Fortin.

3655 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

Oui, donc la réponse est oui. Au moment où GNL Québec va avoir ça atteint sa décision finale d'investissement, tout l'argent va être là, donc, l'argent nécessaire à la construction de ces méthaniers-là pour aller de l'avant et donc incluant toutes les mesures de mitigation que nous allons demander à l'intérieur des devis. Donc, la réponse c'est oui.

3660

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci, Madame Guyon pour votre intervention.

3665

Alors, j'inviterais, monsieur Érick Tremblay, s'il vous plaît.

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

Oui, bonjour. Je suis Monsieur Érick Tremblay-Dionne, citoyen de Chicoutimi. J'ai été fort surpris cet après-midi de voir qu'il n'y avait pas plus de citoyens de Chicoutimi dans les conseils de consultation. Il y a juste trois personnes de La Baie.

3670

3675 En tout cas, en tant que citoyen, je me questionne un peu sur la responsabilité
environnementale et de son intégration complète du projet.

3680 Quand on regarde le projet qui promet de donner des énergies disant plus durables de
transition au monde, ne croyez-vous pas que votre projet sera une compétitivité aux énergies
vertes, comme le solaire et les éoliennes qui sont environ dans les mêmes gammes de prix?

3685 Surtout si on parle qu'il faut construire d'autres usines ailleurs de ce genre pour recevoir les
navires. Donc, encourager les violations potentielles de parcs indigènes partout dans le monde.
Cela ne risque pas de nous détourner localement de nos objectifs environnementaux et de
promouvoir de mauvaises gestions dans le reste du monde avec des installations et l'utilisation
portuaire peut-être pas aussi modernisée avec les mêmes normes environnementales que nous.

3690 Là, là-dessus, tantôt, vous avez un peu expliqué, j'ai compris un peu le principe qu'il y avait
un certain droit de propriété et une certaine responsabilité de l'entreprise. Mais, ma question est la
suivante : c'est quoi le rôle de l'entreprise dans la sécurité et l'assurance sociale extérieures de son
exploitation environnementale?

3695 L'entreprise se dotera-t-elle d'une garantie de moralité sur le plan international. Elle peut-elle
nous assurer une inclusion et un objectif environnemental louable qui respectera un plan de
transition environnementale réel et sans nécessairement vouloir juste aller vers le profit, le
profitable, mais essayer de vraiment faire une transition qui est réelle en suivant les valeurs qu'elle
promouvra à travers le projet? C'est la question que je me pose.

LE PRÉSIDENT :

3700 Merci de votre intervention. Madame Fortin.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3705 Je ne suis pas certaine de bien, bien cerner la question de monsieur Tremblay-Dionne, je ne
sais pas si ça serait possible d'éclaircir, il y avait plusieurs éléments, donc.

LE PRÉSIDENT :

3710 Mais il y avait un élément qui disait, est-ce que vous rentrez en compétition avec d'éventuelles
autres formes d'énergie qui serait peut-être moins polluantes.

Puis dans un contexte de transition énergétique, comme vous situez votre projet.

C'est ce que je comprends un peu de la question de monsieur Tremblay.

3715

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

Est-ce que vous allez garantir une transition qui est équitable plutôt, c'est plus ma question. Parce que vous vendez que votre projet, dans le fond, va être une transition efficace, que c'est l'énergie de l'avenir. Moi, je me demande : est-ce que vous allez assurer la garantie de cette transition-là une fois que le projet installé dans ma ville?

3720

Parce que moi, je vis ici, je suis un étudiant, puis je ne voudrais pas angoisser sur un projet qui n'a peut-être pas d'avenir.

3725

Je voudrais être sûr que ce projet-là se dirige vers une véritable transition. C'est ça ma question.

LE PRÉSIDENT :

3730

Dans un contexte d'équité, qu'on pourrait dire? Alors, écoutez, Madame Fortin.

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

3735

D'équité sociale.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Merci. Merci de m'avoir éclairée. Je n'étais pas certaine. Donc, effectivement, pour répondre à la question, le gaz naturel est vraiment l'énergie complémentaire qui supporte le développement des énergies renouvelables, 100 % renouvelables, pour pallier notamment leur intermittence.

3740

J'inviterais monsieur Le Verger...

3745

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

On pense aux biogaz...

3750

LE PRÉSIDENT :

S'il vous plaît, Monsieur Tremblay, on va laisser compléter la réponse, s'il vous plaît.

3755

Mme STÉPHANIE FORTIN :

Donc, j'inviterais monsieur Le Verger à compléter cette réponse pour parler justement du rôle, dans le fond, du gaz naturel versus les énergies renouvelables. Merci.

3760

M. TONY LE VERGER :

Oui, Monsieur le Président. Donc, je pense, pour faire un peu une connexion avec ce qu'on a présenté hier, notamment dans la présentation de l'entreprise, on avait fait état de certains ordres de grandeur par rapport au *challenge* auquel on fait face d'un point de vue changement climatique. Ça sera d'un côté pour fournir de l'électricité notamment aux gens qui n'ont pas encore accès à l'électricité ou de l'autre côté, de se départir le plus vite possible de l'énergie fossile la plus polluante, étant le charbon.

3765

3770

Et donc, comme on le mentionnait hier, l'Agence internationale de l'énergie a fait le travail, justement de préparer des scénarios, je dirais plutôt un scénario majeur qui, justement, cherche à atteindre les recommandations qui ont été présentées par GIEC.

3775

Et on voit dans ce scénario qu'il y a une part majeure qui va être dédiée au renouvelable pour à peu près un tiers de la solution qui nous permet d'atteindre cet objectif et vous avez un autre tiers qui va être lié à tout ce qui est la substitution des énergies plus polluantes et particulièrement, justement, celle qui est liée au gaz naturel, au charbon.

3780

Donc, il y a une notion de transition là-dedans qui peut être aussi un peu plus rapide, puisqu'un certain nombre d'installations de charbon peuvent être aussi être remplacées rapidement par des installations de gaz naturel. Donc, il y a des notions autour de ça.

3785

Et nous, en tant que promoteur, au-delà du marché du gaz naturel en tant que tel, on s'engage aussi à aller plus loin, puisqu'on travaille sur la carboneutralité. On utilise l'hydro-électricité pour aller monter l'usine. Donc tout ça permet aussi d'ajouter plus de, je dirais, une vie plus longue à ce projet par rapport à d'autres projets compétiteurs qu'on pourrait trouver autour du monde, ce qui permet justement de s'inscrire plus longuement à cette transition.

LE PRÉSIDENT :

3790 Plus précisément...

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

3795 C'est ça un peu le sens de ma question...

LE PRÉSIDENT :

3800 ... est-ce que vous, excusez-moi, Monsieur Tremblay.

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

3805 Ça m'inquiète parce t'sais, dans le fond, nous, notre usine...

LE PRÉSIDENT :

3810 Excusez, Monsieur Tremblay, on vous entend très mal. Alors, j'aimerais peut-être compléter l'information que vous nous demandez en fonction de la réponse de l'initiateur.

Monsieur Tremblay précisait aussi, est-ce qu'éventuellement GNL Québec va prendre la place de l'énergie renouvelable. Est-ce qu'il y a des marchés que vous ciblez ou vous anticipez possiblement vous pourriez prendre la place plutôt de l'éolien ou du solaire?

3815 Alors, je pense que c'est un des éléments de la question de monsieur Tremblay.

M. TONY LE VERGER :

3820 Par rapport à l'étude qui a été réalisée notamment par Poten & Partners pour le remplacement d'énergie ailleurs dans le monde, il n'a pas été fait état qu'on pourrait rentrer en concurrence avec des énergies renouvelables, la raison majeure étant qu'on a besoin des énergies renouvelables en très, très grandes quantités pour couvrir justement ce besoin de transition énergétique et que du coup, à la fois les énergies renouvelables et le gaz naturel se « battent » pour la même cause qui est justement de sortir les énergies plus polluantes au même moment.

3825

3830 En fait, il y a de la place pour les deux tellement les besoins sont grands et donc, dans ce sens-là et notamment vis-à-vis la compétitivité accrue maintenant des énergies renouvelables de façon générale, cette étude-là n'a pas fait état qu'on rentrerait en compétition directe avec des énergies renouvelables.

Il pourrait y avoir évidemment dans certaines zones à la marge, peut-être des impacts potentiels, je dirais à très court terme, mais sur le long terme, ça n'a pas été une conclusion d'étude.

3835 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, Monsieur Tremblay de votre intervention.

Merci du complément d'information.

3840 **M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :**

Merci beaucoup, réponse très intéressante.

3845 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Tremblay.

M. ÉRICK TREMBLAY-DIONNE :

3850 Merci, au revoir.

LE PRÉSIDENT :

3855 Alors, j'inviterais maintenant madame Alice-Anne Simard, s'il vous plaît.

Alors, bonsoir, Madame Simard.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

3860 Bonsoir. Alors, je suis directrice générale de Nature Québec. Tout d'abord, je dois dire qu'on trouve ça quand même assez dommage que Pêches et Océans Canada ne soit pas là. Donc, on espère beaucoup qu'ils seront présents à la séance de demain sur la navigation, la suite de ce soir.

3865 Sinon, on espère qu'une autre séance sera ajoutée à la semaine pour s'assurer que l'on puisse avoir l'avis de Pêches et Océans Canada sur la navigation et surtout sur les mammifères marins.

LE PRÉSIDENT :

3870 Vous m'offrez l'occasion de faire le point à ce sujet. Nous sommes en discussion actuellement pour ce qui est de planifier une partie de la séance de vendredi qui porterait sur les responsabilités de Pêches et Océans Canada.

3875 Je vous rappelle que depuis le début, pour ce qui est des éléments qui portent sur la responsabilité de Pêches et Océans Canada, la commission a pris en note l'ensemble des interpellations.

3880 Alors, nous sommes en discussion avec les gens de Pêches et Océans Canada pour assurer leur présence lors d'une séance qui ne sera malheureusement pas possible demain, mais compte tenu de la plage horaire qui était disponible vendredi dans la journée, on confirmera les heures, parce qu'on doit discuter sur le plan de la logistique, il est fort, très fort possible qu'on puisse aménager une plage de temps avec Pêches et Océans pour compléter le questionnement sur les éléments qui relèvent de leur responsabilité.

3885 **Mme ALICE-ANNE SIMARD :**

Parfait, donc, j'ai bien hâte d'avoir réponse à ma question sur l'efficacité de la Charte du promoteur pour la protection du béluga.

3890 Maintenant, ma question concerne les autres usages qui sont réalisés sur le Fjord du Saguenay, notamment, bon, on sait, il y a environ 1 000 000 de visites par année au Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, là-dedans, il y a 500 000 visites aussi d'excursions dans le milieu marin. Il y a des kayaks, il y a des personnes qui ont des bateaux de plaisance, il y a des excursions diverses de récréotourisme, entre autres.

3895
3900 Donc, il y a plusieurs usages qui sont réalisés sur le Fjord du Saguenay. Les gens de la région y tiennent beaucoup, ils sont présents en grande quantité et souvent sur le Fjord. Maintenant, ce qu'on sait d'autres terminaux d'exportation de GNL ailleurs dans le monde, c'est qu'il peut y avoir des conflits d'usage comme ça avec d'autres usagers des voies maritimes, notamment au Nouveau-Brunswick, tous les autres bateaux, finalement, qui se retrouvent sur la voie navigable

sont considérés comme des dangers pour les méthaniers, pour des risques de collision et ils recommandent un rayon d'exclusion finalement des autres navires d'environ un kilomètre.

3905 Et considérant que le Fjord du Saguenay à certains endroits a seulement deux kilomètres de long, ça semble vouloir dire qu'il faudrait que tous les bateaux sortent du Saguenay quand un méthanier passe. Donc, c'est ça ma question.

3910 Quelles sont les mesures qui vont être prises et est-ce qu'il va pouvoir y avoir une complémentarité, finalement, en fait un partage du Fjord ou les méthaniers vont prendre toute la place?

LE PRÉSIDENT :

3915 Alors, conflit d'usage possible entre les usagers. Alors, tout en pensant que je vais offrir la possibilité à Parcs Canada de s'exprimer là-dessus, je vous offre la parole, Madame Fortin, à ce sujet.

Comment avez-vous considéré les conflits d'usage possibles en regard avec la navigation?

3920 **Mme STÉPHANIE FORTIN :**

3925 Oui, donc, Monsieur le Président, la largeur du Saguenay est suffisante pour permettre aux navires commerciaux et je présume que ça va être confirmé par les pilotes de la Corporation du Saint-Laurent pour permettre, justement, une cohabitation entre la navigation commerciale et celle dont fait référence madame Simard, donc les excursionnistes et autres usages liés par exemple à l'industrie touristique.

3930 Madame Simard faisait référence à une zone d'exclusion, un périmètre d'un kilomètre. Nous avons l'occasion, ce soir, d'avoir avec nous un capitaine de méthaniers qui a navigué dans plusieurs ports dans le monde justement et qui a piloté un méthanier et qui aura très certainement une réponse à apporter à madame Simard.

3935 Alors, si la commission le permet, j'aimerais interpeller monsieur Yoss Leclerc pour répondre à la question de madame Simard.

LE PRÉSIDENT :

Alors d'accord. Monsieur est en ligne?

Mme STÉPHANIE FORTIN :

3940

Monsieur Leclerc est en ligne.

M. YOSS LECLERC :

3945

Oui, bonjour, Monsieur le Président. Bonsoir, tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

3950

Bonsoir, Monsieur Leclerc. Alors, conflit d'usage.

M. YOSS LECLERC :

3955

Oui. Donc, par rapport au conflit d'usage, comme le soulignait le représentant de Transports Canada, monsieur Arezki et monsieur Plourde au niveau de l'APL, tout le trafic maritime est géré par plusieurs parties et entités qui s'assurent d'un trafic fluide et sécuritaire.

3960

Nous vous avons parlé de La Garde côtière qui a un rôle au niveau de la gestion de la voie navigable, des programmes de déglacage, et cætera. Il y a Transports Canada qui est là au niveau de la réglementation et bien sûr il y a l'Administration du pilotage qui a les pilotes à bord qui s'assure, là, du mouvement du navire, de l'entrée des Escoumins jusqu'au quai et vice versa.

3965

Donc, au niveau des conflits d'usage, la remarque de la personne qui questionne, ma compréhension du projet qui nous concerne, le un kilomètre, ce n'est pas du tout ce qui est considéré. Il faut comprendre que dépendamment des projets, dépendamment de la localisation et de la façon dont seront construits les terminaux et où ils se situent, il va y avoir des demandes spécifiques qui vont être faites, ça, c'est des évaluations de risques.

3970

Madame Fortin parlait tout à l'heure de l'évaluation TERMPOLE qui avait été faite de façon volontaire et ça été des aspects qui ont été regardés par rapport justement à ces conflits d'usage et par rapport aux déplacements des navires méthaniers qui ne vont passer là dans la Rivière du Saguenay.

3975

Mais, ça été pris en considération et ma compréhension c'est que les conflits d'usage, il ne faut pas faire du tout la même problématique qui existe ailleurs, le cas du Nouveau-Brunswick.

LE PRÉSIDENT :

3980 Alors, merci du complément d'information. Je céderais la parole aux représentants de Parcs Canada.

M. PIERRE BEAUFILS :

3985 Oui, bonjour. Donc, pour Parcs Canada également, c'est une préoccupation. Donc, Parcs Canada mets en place des mesures pour améliorer l'expérience du visiteur. Donc, dans le parc marin, il est interdit de faire de la motomarine, les drones sont interdits.

3990 Puis, il y a des discussions en ce moment avec notamment le promoteur, l'initiateur et certains usagers, que ce soit les compagnies de croisières aux baleines, les compagnies de kayaks, les compagnies de voile, pour trouver des mesures de mitigation pour réduire l'impact de ces activités-là sur les autres usagers.

LE PRÉSIDENT :

3995 Je reviens à l'initiateur, Madame Fortin. Est-ce que vous êtes à même de pouvoir nous dire c'est quoi le type de contact que vous avez fait avec les parties prenantes justement qui seraient éventuellement, comment dire, préoccupées ou impactées par l'augmentation du trafic maritime qui générerait des conflits d'usage?

4000 Évidemment, on pense au transport, comment dire, la navigation marchande, mais je pense aussi, compte tenu des interpellations, on a eu des gens de Tadoussac, il y a eu beaucoup de préoccupations à ce sujet-là.

4005 À vous peut-être de nous préciser où vous en êtes rendu quant aux échanges que vous avez avec les gens du milieu à ce sujet-là.

Mme STÉPHANIE FORTIN :

4010 Oui, donc effectivement, vous avez raison, Monsieur le Président. La tournée maritime que nous avons faite touchait essentiellement les gens d'industrie touristique, les gens qui cohabitent sur la Rivière Saguenay, mais pour d'autres usages.

4015 Et nous avons rencontré une quarantaine de parties prenantes et j'aimerais céder la parole
à monsieur Tremblay qui a été l'initiateur et celui qui a mené ces consultations-là. Je rappelle que
les consultations ont mené aussi à la formation à l'élargissement de notre comité consultatif pour
traiter spécifiquement des enjeux maritimes.

4020 Alors, je céderais la parole à monsieur Tremblay.

M. STÉPHAN TREMBLAY :

4025 Effectivement, je vous dirais que pour un gars du Lac-Saint-Jean, ça été une superbe belle
expérience de rencontrer plus de 40 participants autour du Saguenay, des Escoumins à aller
jusqu'au port, à Saint-Fulgence.

4030 Entendre les préoccupations de l'industrie touristique, entendre les préoccupations aussi des
usagers. Je n'ai qu'à penser à la marina à L'Anse-Saint-Jean, les utilisateurs des bateaux de
croisières de grandes dimensions, mais aussi le bateau-mouche de Promotion Saguenay. Donc,
tout le monde pratiquement, ceux qui font de la location de kayaks, Parcs Canada a été rencontré.

4035 Tout le monde a eu une présentation du projet et l'utilisation que nous ferons du Saguenay et
à cet égard, bien ç'a amené, comme ma collègue l'a dit, à la création d'un comité. Donc, les
préoccupations, nous les avons entendues et nous souhaitons maintenir un lien de communication,
notamment avec l'industrie touristique le long du Fjord.

4040 Et c'est clair que le signal est envoyé à tout le monde si jamais il y a des préoccupations, ou
même des idées. Parce que des idées, il en a eu. Par exemple, s'assurer qu'il y a une information
continue sur le passage des méthaniers.

Donc, si vous, par exemple que vous décidez de louer un kayak de mer, il y aurait
potentiellement des outils qui vous informeraient si un méthanier va passer. Bien que l'impact n'est
peut-être pas si grand que ça, mais quand même, certains voudront peut-être le savoir.

4045 Donc, tout ça va être un processus continu pour s'assurer que le passage des méthaniers ait
le moins d'impact possible.

LE PRÉSIDENT :

4050 Est-ce que vous envisagez un comité de liaison sur une base permanente avec ces
utilisateurs-là?

M. STÉPHAN TREMBLAY :

4055 Affirmatif, ça nous a été demandé et oui, c'est clair qu'on va, il va y avoir un comité permanent
avec, comme je l'avais dit hier, avec l'industrie touristique où les idées, les préoccupations, quelles
qu'elles soient, puissent être facilement et rapidement communiquées et à cet égard, bien le lien
aussi se fera avec l'Association des pilotes du Saint-Laurent qui sont ceux qui décident du cap à
prendre pour les bateaux.

4060 Donc, on tient fortement pour, comme ma collègue vous l'a souvent dit, on est des gens de
la région, l'industrie touristique est importante dans la région et on ne voudrait surtout pas
développer un secteur industriel pour nuire à une autre industrie. Donc, clairement, c'est une
préoccupation certaine.

4065 **LE PRÉSIDENT :**

4070 Alors, madame Simard a soulevé les contingences inhérentes au périmètre de sécurité
lorsqu'il y a manœuvre de transbordement ou d'accostage. Transports Canada, est-ce qu'il y a des
particularités qui sont imposées quant à des périmètres de sécurité pour ce qui est des manœuvres
puis qui pourraient affecter éventuellement des tiers, les plaisanciers ou?

Écoutez, s'il n'y a pas le cas.

4075 **M. AREZKI BELOUNIS :**

Voulez-vous répéter s'il vous plaît?

4080 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Excusez-moi.

4085 C'est simplement on parlait, madame Simard soulevait tout à l'heure les contingences
inhérentes aux manœuvres d'accostages qui exigent un périmètre de sécurité, les plaisanciers
seraient évacués de la zone, il y aurait des avertissements.

Est-ce qu'il y a un règlement, une réglementation, est-ce qu'il y a un encadrement légal qui
est imposé aux navires marchands pour ce qui est de, comment dire, dégager un périmètre de
sécurité de façon à assurer la sécurité dans, lors de l'accostage des bateaux?

4090

M. AREZKI BELOUNIS :

4095

Effectivement, selon le règlement sur les abordages, il y a une règle qui s'applique qui dit que tout petit bateau, petit navire inférieur à 20 mètres ou 12 mètres, doit s'écarter de la route d'un grand navire qui ne peut naviguer que de manière sécuritaire qu'à l'intérieur de ce chenal.

4100

Donc, il y a autre chose qu'on fait. C'est qu'il y a une zone d'exclusion qui doit être décidée par le promoteur ou bien par le port concernant des zones d'appareillage ou bien d'accostage pendant les manœuvres.

Ça, c'est pour compléter l'information. Je passerais la parole à mon collègue, Yves Plourde.

M. YVES PLOURDE :

4105

Pour ce qui est de la navigation en tant que telle dans le Fjord, il n'y a pas vraiment d'impact, il n'y a pas d'empêchement à rencontre un méthanier, je veux dire que ce soit un méthanier, un navire-vraquier ou un pétrolier, je veux dire, le navire en tant que tel, il se déplace de la même façon sur l'eau. Il n'y a aucun impact sur les plaisanciers, je veux dire, déjà les navires qui sont présents qui se rendent à Port-Alfred ou même dans la période très occupée, des navires passagers, il n'y a pas vraiment de problématique face ni aux kayaks ni aux voiliers. Puis même, ils sont toujours un peu curieux de venir s'approcher des navires en route. On a comme l'habitude de ça.

4110

Mais, il n'y a pas, en tant que tel, au point de vue navigation, un navire de plus sur le Saguenay par jour, ça ne changera rien.

4115

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y a pas de contrainte, que ce soit vraquiers ou méthaniers?

4120

M. YVES PLOURDE :

Non, c'est la même chose.

LE PRÉSIDENT :

4125

O.K. Puis pour...

M. YVES PLOURDE :

4130 Par contre, comme disait mon collègue de Transports Canada, il y a peut-être des zones d'exclusion à quai, ça je ne suis pas vraiment au courant de ça, mais effectivement aussi, lorsqu'on manœuvre un navire, bien on s'attend à ce que les gens autour se tiennent loin, il y a quand même un danger là-dessus. On n'est pas capable de réagir aussi rapidement qu'une petite embarcation.

4135 Mais, en tout cas, pour répondre à l'interrogation de madame, il n'y a pas de problématique avec ces navires-là.

LE PRÉSIDENT :

4140 Est-ce qu'il y a, pour ce qui de l'Administration portuaire de Saguenay, est-ce qu'il y aurait éventuellement des contraintes pour imposer des périmètres pour la manœuvre des bateaux?

M. CARL LABERGE :

4145 Comme il l'ont mentionné puis aussi comme ça été mentionné hier, je pense que ça été abordé un peu au niveau des zones de sécurité quand on a parlé au niveau du port puis de ce qu'il avait été calculé, les zones de sécurité, donc sur une base, je vais dire générale, donc, en considérant tous les risques, pas seulement les risques qui sont reliés aux manœuvres vont être additionnés dans le fond suite aux études de sécurité qui ont été réalisées, puis nous, le port dans
4150 nos politiques et procédures, on va s'assurer de venir avoir une zone d'exclusion qui va être autour de ces installations-là qui vont venir correspondre à ça.

Actuellement, on parle d'autour de 200 mètres qui pourraient être ajustés au besoin, effectivement. Mais, ce n'est pas quelque chose qui cause vraiment danger dans la zone où on est
4155 puis avec le type de trafic qu'on a. De toute façon, on ne veut pas avoir d'autres navires près des navires lors des opérations d'appareillage ou lorsqu'ils sont à quai. Ce n'est pas quelque chose qui est commun de toute manière.

4160 Mais, on va s'assurer d'avoir ces zones-là de toute manière.

LE PRÉSIDENT :

4165 Mais ce 200 mètres-là serait sur une base permanente ou juste lors de la manœuvre des bateaux?

M. CARL LABERGE :

4170 Surtout lors de la manœuvre des bateaux parce que sinon, il n'y a pas de danger particulier, mais, par ailleurs, étant donné la localisation qui est proposée pour le quai, je ne vois, franchement pas pourquoi d'autres navires s'approcheraient à moins de 200 mètres de ces installations-là si ce n'est pas pour y accoster en fait.

4175 Mais, c'est surtout pour protéger l'installation, le navire en tant que tel, parce que de ce que je comprends, c'est que lorsqu'il n'y aura pas de navire à quai, il n'y aura pas de produit non plus, c'est un quai qui est inerte ou il n'y a pas de produit. Il n'est pas plus dangereux qu'un autre quai à ce moment-là. Donc, pas nécessairement de mesure supplémentaire à prendre, à ce que je comprends.

LE PRÉSIDENT :

4180 Alors, merci. Madame Simard.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

4185 Peut-être juste une question, juste pour mieux comprendre. En fait, c'est pas, c'est sûr que je n'est pas un navire marchand comme un autre, c'est quand même un navire qui transporte une matière qui est hautement inflammable si elle s'échappe, il faut le reconnaître. Et pourquoi, au Nouveau-Brunswick, on demande un rayon d'environ un kilomètre lors du transport du méthane, finalement, pas juste lors de son transbordement?

4190 À Boston, les avions n'ont pas le droit de parcourir le ciel quand il y a ces méthaniers-là qui sont sur la voie navigable, mais ici, il n'y aura aucun rayon qui va être demandé pour protéger les autres usagers sur le Fjord quand ces méthaniers-là vont être transportés, c'est bien ce que je comprends?

LE PRÉSIDENT :

4195 C'est ce qu'on comprend des réponses que les interlocuteurs nous ont données. Il n'y a pas de contrainte particulière, il y a possiblement une imposition d'un périmètre de sécurité qui va être, qui serait éventuellement déterminé par Port Saguenay pour assurer la sécurité lors de la mise à quai. Mais, oui, Transports Canada.

M. AREZKI BELOUNIS :

4205

Oui, je pourrais ajouter quelque chose au niveau de ces zones d'exclusion. Il y a une chose, c'est que la zone d'exclusion, il faudrait qu'elle soit vue de deux manières. Soit au niveau de navigabilité, ça, c'est de ça dont on a parlé. Et au niveau de la navigabilité, on a beaucoup plus comme marins marchands avec les plaisanciers. Dans certains c'est les plaisanciers qui s'approchent dangereusement des gros navires marchands pour être plus près.

4210

L'autre zone d'exclusion dont on parle, c'est qu'elle est liée à la sécurité. Elle est liée au risque de déversement ou bien au risque que le gaz s'échappe de ce navire. Dans ce cas, l'analyse de risque doit être faite par le promoteur selon un certain, de certaines brèches, comme tout à l'heure l'intervenant qui en avait parlé tout à l'heure d'analyse de risque.

4215

Dans ce cas, on va dire, bien si on prend un scénario X, on va prendre la distance d'exclusion doit être égales à la demie des limites d'inflammabilité inférieure qui selon le cas et on va prendre aussi la demie, excusez-moi, ce n'est pas la demie, mais le fameux cinq kilowatts par mètre carré selon le risque.

4220

Maintenant, ces distances elles vont varier selon la brèche qui va survenir au niveau du navire. Maintenant, si on revient un petit à l'analyse qu'on a faite depuis tout à l'heure, dont on parlait, la redondance des équipements à bord des navires, le fameux double barrière qui est à l'intérieur de ces navires, le fait que ce navire est à double coque, et même s'il y a un impact, l'impact va être beaucoup plus absorbé par la première couche.

4225

Maintenant, ça revient au promoteur de choisir un scénario où est-ce qu'il va dire : « Bien moi, ma zone d'exclusion pour les risques est de 50 mètres ou bien de 100 mètres. » Madame a parlé de Canaport, elle a parlé de Boston, mais il y a certains ports où est-ce que la distance d'exclusion est égale à zéro parce qu'ils ont estimé que leur risque n'existe pas.

4230

Il n'y a pas autre que les Américains qui ont mis dans leurs lois et selon les ports qui sont désignés, ils ont mis des zones et dans d'autres pays, il n'y a pas un. Où est-ce qu'on a statué que c'est 20 mètres, c'est 200 mètres, c'est deux kilomètres.

4235

LE PRÉSIDENT :

Alors, pour conclure le sujet, donc, vu que ça relève de la responsabilité de l'initiateur, est-ce que vous envisagez des périmètres d'exclusion en regard du transbordement du GNL à vos quais?

4240

Mme STÉPHANIE FORTIN :

4245 Oui, nous ce qu'on a mentionné, confirmé hier à cette commission, c'est que, et ça a été
confirmé par l'administration portuaire, donc nous, notre côté, on parle d'une zone d'exclusion de
200 mètres autour des installations de transbordement.

4250 Et par ailleurs, monsieur Belounis vient d'en parler aussi de la cohabitation. C'est important
pour nous et il y a une certaine sensibilisation aussi qu'on va faire avec les acteurs du milieu
justement pour s'assurer que les bateaux ne deviennent pas un objet de curiosité et que les petites
embarcations s'approchent de trop près.

4255 Et en plus du comité qui va être mis en place pour discuter et partager aussi les horaires de
passage des méthaniens qui circuleraient à nos installations.

LE PRÉSIDENT :

4260 Alors, voilà, Madame Simard. De toute façon on continue le sujet demain en séance en
après-midi.

Mme ALICE-ANNE SIMARD :

Parfait, je vais être là. Merci.

4265 **LE PRÉSIDENT :**

4270 Alors, écoutez, c'est ce qui met fin à notre séance de ce soir et je remercie la patience de nos
personnes-ressources compte tenu de l'heure tardive, mais le sujet quand même méritait quand
même notre intérêt.

Alors, écoutez, demain, 13h), on reprend nos travaux sur le transport maritime.

Alors, je remercie la collaboration de toutes et de tous.

4275 **SÉANCE AJOURNÉE AU 23 SEPTEMBRE 2020 À 13 H**

4280

Je soussignée, SARAH OUELLET, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des propos dans cette cause au moyen de la sténotypie, par visioconférence.

4285

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

4290

Sarah Ouellet, s.o. (317491-3)
Commissaire à l'assermentation (213945)