

Québec, le 15 novembre 2006.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

À l'attention de la coordonnatrice du secrétariat de la commission

Projet : Rabaska

Le débat portant sur le projet de port méthanier Rabaska apparaît assez important pour le porter à un niveau d'intérêt supérieur ou le considérer comme étant d'envergure nationale, car il concerne indéniablement l'ensemble des Québécois. Je me permets donc d'intervenir pour, modestement, contribuer à mettre les choses en perspective sur la base de mes expériences et de mon expertise.

L'illustration de la beauté et du caractère pittoresque du paysage régional (entre autres à l'Île-d'Orléans et à Lévis) constitue maintenant mon principal intérêt à titre de photographe et de peintre amateur.

Après avoir œuvré plus de 30 ans comme ingénieur en développement industriel du secteur maritime et de l'énergie offshore, je me sens donc, tout aussi, particulièrement interpellé par mes engagements professionnels.

Invoquer tous azimuts, des risques éventuels d'accidents et d'attentats terroristes contre les navires et les installations portuaires doit être contrebalancé par les réelles conséquences qui découleraient d'un refus du projet Rabaska lequel apparaît respecter tous les préceptes invoqués par ceux qui prônent le développement durable.

Les multiples conditions et circonstances pour qu'un attentat contre les installations de Rabaska puisse infliger des dommages propres à établir le climat de panique recherché par les auteurs sont si nombreuses et si complexes à synchroniser, que les fanatiques souhaitant perpétrer tel crime seraient heureusement voués à un probable échec. C'est déjà là une source de dissuasion en soi.

Beaucoup d'installations publiques et industrielles de la région immédiate de Québec et de Lévis, tout comme sur plusieurs autres sites ailleurs dans notre province, demeurent beaucoup plus vulnérables que le seraient celles du projet Rabaska. L'impact d'un simple sabotage de certaines de ces installations serait plus dévastateur qu'un véritable attentat contre le terminal Rabaska. Tout comme ceux qui les véhiculent, les peurs ne connaissent pas de limites!

La performance environnementale et le bilan de sécurité du transport maritime, sont plutôt à considérer comme d'indéniables avantages dans l'approvisionnement énergétique. En utilisant l'étalon de comparaison tonnes-milles les incidents impliquant le maritime sont nettement inférieurs à ceux de tous les autres modes de transport. Il en va de même des caractéristiques propres au gaz naturel face aux hydrocarbures qu'il remplacera. Ainsi, on ne peut donc en aucune façon prétendre à un accroissement des impacts négatifs globaux, bien au contraire.

Les accidents maritimes, en particulier dans les transports de vrac liquides, peuvent parfois être mis en évidence et même surexposés par les médias en raison de la taille des navires impliqués et du caractère spectaculaire fréquemment amplifié par les conditions météorologiques extrêmes. Ces incidents demeurent cependant rares et inhabituels. Les coûts et les exigences qui découlent des couvertures offertes par les assureurs en matière maritime et les autres assujettissements réglementaires encadrent ce type de projet dans les moindres détails. En telles occurrences, les mesures de sécurité mises en place sont toujours minutieusement évaluées par un ensemble d'experts et les normes d'exploitation qui prévalent alors sont établies et basées sur l'expérience et les sciences particulières appliquées au projet sous considération.

Les raisons économiques qui soutiennent la rentabilité du projet Rabaska parlent d'elles-mêmes.

Puisque les ressources en hydrocarbures s'avèrent déjà plus rares, les québécois ont tout intérêt à s'assurer d'une alternative d'approvisionnement d'énergie stockable et utilisable en période de pointe. Les impacts économiques de ce seul élément sur les coûts énergétiques sont majeurs et se répercutent en cascade pour les salariés, les entrepreneurs et les consommateurs qui, en payant de lourdes taxes à tous les paliers gouvernementaux, assument les coûts du filet social si cher à notre population.

La localisation d'un port, en fonction des coûts qu'impliquent la construction des infrastructures, invite les promoteurs à utiliser au maximum le transport maritime de manière à ce que le trajet permettant la pénétration à l'intérieur du continent soit le plus long possible, le plus en amont du cours d'eau qu'empruntent les navires. C'est là d'ailleurs une incontournable réalité qui explique à elle seule les agglomérations urbaines et la concentration industrielle que l'on rencontre dans l'axe maritime du Saint Laurent.

La base économique du Québec s'appuie toujours sur l'exploitation rentable et maximale de ses richesses naturelles. Les industries de première transformation, celles de la production industrielle et de la fabrication de machinerie et d'équipement s'en suivent. Chacune de ces étapes requiert comme intrant majeur, une énergie flexible à des conditions compétitives, comme c'est le cas pour le gaz naturel. Face au phénomène de mondialisation, l'économie québécoise a déjà beaucoup perdu au détriment de pays où la main d'œuvre est bon marché et certains entrepreneurs ont carrément sacrifié ou aliéné leurs entreprises industrielles.

Placer la faute de ce déclin, de cet étiolement, sur la seule carence de compétitivité dans les productions à haute intensité de main d'œuvre relèverait de l'ignorance, puisque l'investissement et la créativité sont les facteurs de base qui permettent une bonne productivité industrielle, et ce, dans tous les pays industrialisés.

L'abandon graduel par les québécois de l'industrialisation, en faveur trop souvent de la préservation d'un calme bucolique affecte déjà considérablement notre économie en particulier dans la région de Québec. L'utilisation prioritaire de nos meilleurs sites industriels et portuaires à des fins récréotouristiques saisonnières et pour l'implantation de logements luxueux sur l'assiette foncière en bordure du fleuve, s'inscrit dans cette tendance lourde qui se manifeste chez les québécois et qui consiste à souhaiter prendre sa retraite le plus tôt possible à l'intérieur d'un immense écolo musée.

Saboter politiquement le projet d'investissement que représente Rabaska, par la médiatisation d'une vague appréhension de risques d'accidents et d'attentats terroristes semble devenir une stratégie qui ne fait pas de quartiers. En effet, le sensationnalisme public de ces débordements d'appréhension sans réels fondements, est destiné à nourrir une psychose paralysante.

L'impact généralisé, certain et néfaste du rejet d'un projet tel celui proposé par Rabaska, alors qu'il contribue pleinement au développement durable, doit aussi pouvoir être pris en compte. En effet, si la priorité était donnée à un immobilisme frileux entraînant inexorablement l'érosion de notre compétitivité, cette triste conjoncture prônée par une poignée de québécois enverrait ainsi un signal clair aux investisseurs, leur signifiant notre manque d'audace, de clairvoyance et de jugement. Ainsi embrigadés sous de fausses représentations, ce ne serait pas la première fois qu'un groupuscule de nihilistes réussirait à faire avorter un projet générant des retombées économiques récurrentes d'une telle importance.



Jean Hémond Ing.