

CONSTRUCTION D'UN TERMINAL POUR RECEVOIR LE GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ

PROJET RABASKA

241

P NP

DM136

LÉVIS, QUÉBEC.

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

Mémoire présenté aux commissaires du bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de ce projet.

Par la présente, je vous fais part de mon appui complet et entier à la construction d'un terminal en eau profonde capable d'accueillir des navires appelés méthaniers qui transportent du gaz naturel liquéfié (GNL).

Au cours de ma carrière, j'ai souvent eu l'occasion de travailler en Europe où le gaz naturel est une source d'énergie très prisée, tout autant que l'est l'électricité pour nous, ici au Québec.

Lors de mes premières visites dans le sud de la France, au début des années 1970, j'ai constaté et posé quelques questions sur la construction des installations d'un terminal méthanier à Fos sur Mer, près de Marseille. Si mes souvenirs sont exacts, ce terminal était situé loin de la ville. Quelle ne fut pas ma surprise d'entendre dire tout récemment par un opposant au projet Rabaska, que le terminal avait été construit au fin fond d'un immense parc industriel et que rien ne pouvait se comparer à Lévis, que tout ce qui était près du terminal n'était que des industries et non pas des résidences.

En fait, à mon avis, c'est une excellente nouvelle de constater que ce terminal a eu pour effet d'attirer près de ses installations beaucoup d'industries connexes, à un point tel de remplir un parc industriel. Ces industries, attirées par l'attrait de s'approvisionner en énergie à des prix intéressants, font en sorte d'ajouter au potentiel de création d'emploi; en plus de ceux proposés par Rabaska.

L'aspect sécuritaire a clairement été discuté lors des audiences. Tellement que les opposants, avec leurs arguments de peur basés sur des scénarios passablement farfelus, en ont perdu leur crédibilité; en ayant fourni l'opportunité au promoteur de vraiment démontrer et justifier tous les aspects sécuritaires reliés à la manutention des gaz (GNL). Cette peur, ainsi que cette appréhension exagérée des pires scénarios catastrophiques, a fait un certain chemin au début du projet. Tellement que ce projet a été rejeté par les citoyens de Beaumont, qui regrettent certainement leur décision hâtive aujourd'hui, voyant tous les bénéfices que Lévis va en retirer un jour.

Les projets d'ampleur économiques sont toujours les bienvenus dans toute région, car c'est encore la formule créatrice d'emplois reconnue par tous et

chacun, tant que ce n'est pas dans notre cour. Je suis résidant de Lévis, secteur Desjardins et j'espère voir ce jour où le parc reconnu depuis plus de vingt ans comme secteur industrialo-portuaire soit enfin devenu une réalité.

Ce projet, en plus de toutes les possibilités d'ajout d'industries connexes, ne peut être que bénéfique pour l'ensemble de la population qui accepte cette installation.

Tel que l'a mentionné l'expert contre le terrorisme, il n'y a pas de situations exemptes de tout danger ou risques, mais compte tenu des mesures prises et des pratiques utilisées, ces dangers sont grandement diminués et peuvent être considérés comme acceptables.

Malgré les scénarios des opposants, le GNL n'explose pas; c'est tout au plus un feu qui éventuellement se reconcentre sur lui-même. Le nombre de kilomètres parcourus sans accidents majeurs par les méthaniers depuis près de 40 ans s'avère quand même un facteur très important à considérer. Il faut aussi ajouter qu'à chaque voyage de navire s'ajoutent un chargement et un déchargement. Les statistiques sur les accidents et les mesures mises en place font en sorte que le degré de confiance que l'on peut mettre dans un tel projet est d'un ordre passablement rassurant.

Par déformation professionnelle, étant un constructeur et réparateur de navires depuis près de 40 ans; je me suis beaucoup intéressé à l'aspect du transport maritime et je peux vous assurer que l'approche mise de l'avant par les promoteurs est une des plus sophistiquées et sécuritaires qu'il m'ait été donné de constater.

Il faut se rappeler que l'escorte des méthaniers proposée par Rabaska est le moyen le plus sécuritaire connu à ce jour; pour la navigation dans des chenaux relativement étroits. Ces méthodes sont pratiquées de puis près de 35 ans sur la côte ouest américaine, et ce, de façon obligatoire suite à l'accident du EXXON VALDEZ. Un comité d'expert a fortement recommandé de maintenir le statu quo de cette approche en 2004, suite à de nombreuses demandes, d'une part pour en ajouter et d'autre part pour en diminuer les contraintes.

Les autres endroits connus où sont pratiqués ces méthodes d'escorter les navires est fait sur une base volontaire par les usagers tant au Canada qu'en Europe. Il suffit de lire les méthodes adaptées à chaque port sur l'escorte des navires pour les ports concernés. Nous avons retracé les méthodes utilisées des endroits suivants :

Au Canada :

Come by Chance, Baie de Placentia, Terre-Neuve

Whiffen Head, Baie de Placentia, Terre-Neuve
Port Hawkesbury, Déroit de Canso, Nouvelle-Écosse

et très prochainement :

Saint John, Baie de Fundy, Nouveau-Brunswick

En Europe, nous avons retracé les endroits suivants :

Les ports de Mongstad et de Rafsnes en Norvège

Les ports de Brofjorden et de Gothenberg en Suède

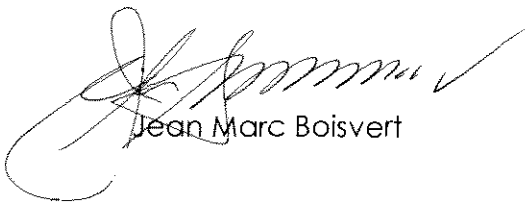
Le port de Porvoo en Finlande

Les ports de Sullom Voe et de Milford Haven de Liverpool en Angleterre.

L'approche de Rabaska, à l'image des ports précédemment mentionnés, reflète bien le respect de l'environnement par les entrepreneurs, et ce, de façon volontaire, sans qu'aucune législation les force à mettre en place de telles mesures relativement onéreuses.

Pour l'ensemble de toutes ces raisons : création d'emploi, retombées économiques, sécurité et mesures de prévention mises en place, je ne peux que réitérer fortement mon appui à un projet d'envergure tel que présenté par Rabaska.

Je vous remercie à l'avance pour la considération que vous porterez à ce mémoire.



Jean Marc Boisvert