

241 P NP **DM146**Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

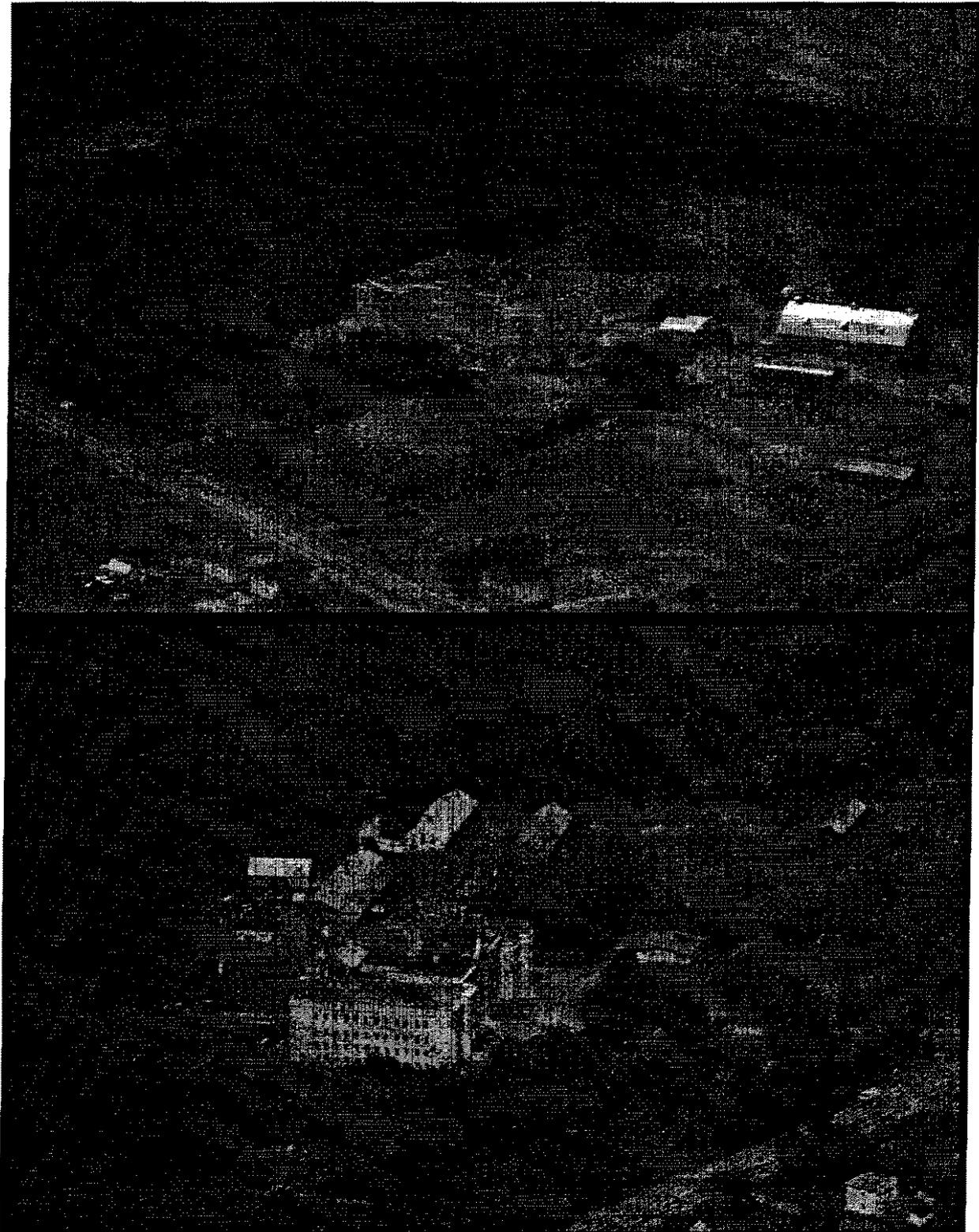
MÉMOIRE DE L'ÉCOLE SAINTE-FAMILLE
AU BAPE SUR LE PROJET RABASKA

Mémoire présenté le 22 janvier 2007 au nom de l'École Sainte-Famille (Lévis) par Jean-Claude Dupuis (Ph.D.), porte-parole, et Erick Lambert (B.Sc.A.), président du Conseil d'Établissement.

1. L'ÉCOLE SAINTE-FAMILLE

L'École Sainte-Famille (Lévis) est une institution privée d'enseignement général primaire et secondaire, reconnue par le Ministère de l'Éducation du Québec. Fondée en 1990, elle s'est établie dans l'édifice centenaire de l'ancien Institut Mgr Guay, qui était bien connu dans la région. Elle compte présentement plus d'une centaine d'élèves, allant de la première année du primaire à la cinquième année du secondaire. Nous avons fermé notre pensionnat pour les élèves internes il y a quelques années, mais nous pourrions éventuellement le rouvrir. Actuellement, une vingtaine d'adultes demeurent en permanence dans l'édifice. Il s'agit de prêtres, de religieuses et de laïcs rattachés à la Fraternité sacerdotale Saint Pie X, la communauté religieuse qui possède et dirige notre établissement. L'École Sainte-Famille est donc aussi une résidence. C'est également un lieu de culte qui accueille environ 300 fidèles lors des messes dominicales.

Notre école offre, en plus du programme régulier du Ministère de l'Éducation, une formation particulière axée sur l'enseignement de la religion catholique et de la littérature classique (française, anglaise, latine et grecque). La plupart des parents de nos élèves se sont établis à proximité de l'École par attrait pour notre projet éducatif. Leurs résidences se trouvent généralement dans un rayon de moins de 5 km de l'éventuel site du terminal méthanier.



Étant située à environ 1,5 km de la jetée et à 2,5 km des réservoirs de l'éventuel terminal, l'École Sainte-Famille et la communauté sociale qui s'y rattache sont particulièrement touchées par ce projet. Nous nous opposons au projet Rabaska pour les raisons suivantes.

2. LES IMPACTS DE RABASKA

2.1 Sécurité

Un terminal méthanier est une installation potentiellement dangereuse. Les études du professeur James Fay le démontrent¹ et l'explosion de Skikda (Algérie), qui a fait 23 morts en janvier 2004, le prouve². Il est inacceptable qu'une telle industrie puisse s'établir dans une zone résidentielle et à proximité d'une école. Les autorités publiques permettraient-elles la construction d'une école à moins de 2 km d'un terminal méthanier déjà existant? Probablement pas. Et pourquoi permettrait-on alors de construire un terminal méthanier près d'une école?

Nous ne sommes guère rassurés par les chiffres de "probabilités" avancés par Rabaska pour minimiser nos craintes, parce que le promoteur exclut du revers de la main le "scénario du pire". Cette méthode d'évaluation des risques, souvent employée par les promoteurs industriels, est d'ailleurs contestée.

¹ Dr James A. Fay, *Public Safety Issues at the Proposed Beaumont LNG Terminal*, Cambridge (Mass.), 24 septembre 2004, 5 p.; Anne-Louise Champagne, "Les risques du gaz naturel liquide sous-estimés: un expert du MIT critique la réglementation canadienne sur les ports méthaniers", *Le Soleil*, 30 septembre 2004, A-12; Pierre Couture "Gaz naturel liquéfié: une fuite suivie d'une explosion serait catastrophique", *Le Soleil*, 24 décembre 2004, B-10.

² "Explosion dans le terminal méthanier de Skikda en Algérie: explosion d'un réservoir de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) faisant 23 morts et 74 blessés", *Golfe de Fos-Environnement*, 20 janvier 2004; "Explosion dans le terminal méthanier de Fos-sur-Mer (France): la porte de la torchère, projetée à plusieurs dizaines de mètres, manque de peu la salle de contrôle du terminal méthanier, évitant de justesse la catastrophe", *Golfe de Fos-Environnement*, 17 septembre 2003.

[...] depuis 2001, il existe un document de travail guidant le gouvernement dans les analyses de risques [...] La probabilité en est totalement exclue. Selon le toxicologue Luc Lefebvre, auteur de ce guide gouvernemental, se limiter à un calcul des probabilités d'accidents n'est pas valable: le croisement des conséquences avec les probabilités mène à conclure à un risque relatif. Or il faut établir les scénarios des diverses catastrophes possibles pour s'y préparer et réduire le risque, fait valoir M. Lefebvre. [...] Lorsqu'on connaît les conséquences potentielles d'accidents industriels majeurs pour une zone d'étude [...], la seule justification pour établir une institution hospitalière ou scolaire à l'intérieur de la zone à risque de mortalité [...], c'est qu'on a une certitude raisonnable que les premiers intervenants vont pouvoir confiner ou évacuer à temps les personnes touchées.³

Il est évident que dans le cas d'une fuite majeure de GNL suivie d'une déflagration, il serait impossible d'évacuer les élèves et le personnel de l'École Sainte-Famille puisque le temps de réaction ne serait que de quelques minutes.

Le danger existe et il serait facile de l'écartier complètement en construisant ce terminal "dans un endroit éloigné ou à l'écart d'agglomérations urbaines ou de banlieues" comme le recommande Transport Canada⁴. Et l'on peut facilement trouver le long du fleuve Saint-Laurent des zones moins peuplées que notre région, et même des zones inhabitées. Pourquoi courir le moindre risque lorsqu'il y a des alternatives? La sécurité des enfants n'est-elle pas prioritaire?

2.2 Environnement

³ Kathleen Lévesque, "CHUM: l'étude sur la sécurité est jugée déficiente: l'analyse de SNC-Lavalin ne correspond pas aux critères reconnus par le gouvernement", *Le Devoir*, 17 février 2005.

⁴ *Processus d'examen Tempol*, p. 18.

Rabaska veut implanter une industrie lourde dans une région à vocation résidentielle, agricole et récréative, comme l'a reconnu la ville de Lévis malgré les arguties juridiques qui entourent cette question.

Certes le schéma d'aménagement de l'ex-MRC de Desjardins identifiait un quai en eau profonde dans la secteur de Ville-Guay et la possibilité de créer une zone industrialo-portuaire [...]. Mais cette planification date de 1987 [...]; ces terrains de la SPIPQS, situés à la Pointe-de-la-Martinière, seront dorénavant dédiés à des fins récréatives et de conservation⁵.

En 1990, les fondateurs de l'École Sainte-Famille tenaient à s'installer dans un environnement semi-rural. Ils n'auraient jamais acheté un édifice situé dans une zone industrialo-portuaire. Notre environnement actuel correspond au projet éducatif de notre école par son calme, sa personnalisation, son contact avec la nature. Nous avons l'impression que Rabaska nous "vole" notre milieu de vie en "détournant" l'esprit du zonage de Lévis-Est et de Beaumont. Les citoyens ne sont-ils pas en droit de s'attendre à ce que les autorités publiques préservent le type d'environnement dans lequel ils ont choisi de vivre? Le Québec n'est-il pas assez grand pour que Rabaska s'installe ailleurs que dans le triangle Lévis-Beaumont-Île d'Orléans, une région d'aussi grande valeur patrimoniale et environnementale?

Sur le plan pratique, l'École Sainte-Famille redoute les inconvénients causés par le bruit durant la phase de construction et même durant la phase d'opération du terminal. Faudra-t-il continuellement fermer nos fenêtres pendant les cours pour éviter la pollution sonore? Nous craignons également, à plus long terme,

⁵ Avis du Comité exécutif de la Ville de Lévis concernant le projet de directive pour la préparation de l'étude d'impact du projet RABASKA préparé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, février 2005, p. 2.

6 de 18

que la présence du port méthanier ne vienne justifier un changement radical de zonage qui transformerait notre région en une vaste zone industrialo-portuaire, une sorte de Montréal-Est à l'entrée de la région de Québec⁶.

2.3 Acceptation sociale

L'âpre débat qui secoue notre région depuis plus de deux ans⁷ prouve à lui seul que le projet Rabaska ne dispose pas du degré d'acceptation sociale requis pour s'insérer dans le cadre d'un développement durable.

Le développement durable repose sur l'engagement de tous. La participation des citoyens et le partenariat de tous les groupes de la société sont nécessaires à la durabilité sociale, économique et environnementale du développement.⁸

L'École Sainte-Famille et la communauté sociale qui s'y rattache font partie des citoyens VÉRITABLEMENT CONCERNÉS par le projet, c'est-à-dire des citoyens qui habitent dans un rayon d'environ 5 km du site et qui subiront les impacts du terminal jour après jour. Nous sommes solidaires des citoyens de la région touchée qui rejettent largement le projet comme le prouvent les résultats du référendum de Beaumont (72% contre)⁹ et du recensement de *L'Association pour*

⁶ Le port de Québec ne serait-il pas alors tenté de s'étendre sur la rive sud du fleuve? Marc Saint-Pierre, "Économie: le Port de Québec est disposé à construire le quai nécessaire au projet de port méthanier", *Le Soleil*, 15 octobre 2005, C-9.

⁷ Marc Saint-Pierre, "Terminal méthanier à Lévis: l'opposition ne désarme pas", *Le Soleil*, 27 janvier 2005.

⁸ *Briller parmi les meilleurs: Plan de développement durable du Québec. Document de consultation, gouvernement du Québec, novembre 2004, p. 22*

⁹ Marc Saint-Pierre, "Beaumont dit non à Rabaska: le projet de port méthanier rejeté dans une proportion de 72%", *Le Soleil*, 6 décembre 2004, A-1.

7 de 18

la Protection de l'Environnement de Lévis (70% contre)¹⁰.

En fait, le débat public oppose d'un côté les résidents du lieu, et de l'autre les entrepreneurs régionaux qui souhaitent profiter des sous-contrats de construction. Or le triomphe des intérêts financiers de quelques compagnies privées sur les droits collectifs de la population touchée ne saurait constituer une "acceptation sociale".

Par ailleurs, la société Rabaska et ses partisans ont employé dans ce débat public des moyens critiquables qui ont affecté la crédibilité du promoteur: incohérence des arguments au sujet de l'exclusion du site de Gros-Cacouna¹¹, dénigrement des opposants¹², mépris pour le référendum de Beaumont¹³, campagne de publicité coûteuse

¹⁰ Jean-Pierre D'Auteuil, "L'APPEL concernant Rabaska: un loup dans une bergerie", *Le Journal de Lévis*, 13 juillet 2005.

¹¹ Luc Nolet, "Gros Cacouna présentait trop de risques selon Gaz Métro", *Le Peuple* (Lévis), 2 octobre 2004; Marc Saint-Pierre, "Port méthanier à Beaumont-Lévis: Un choix évident. Rabaska ne voulait pas courir le risque que représentait Gros-Cacouna", *Le Soleil*, 4 mars 2005; Marc Larouche, "Terminal méthanier: Gaz Métro écarte Cacouna. Les promoteurs locaux disent que la décision repose sur des données erronées", *Le Soleil*, 8 mai 2004, A-19; Roger Bellefeuille, "Terminal méthanier: Gaz Métro pris de court par Énergie Cacouna", *Le Journal économique*, 8 septembre 2004, p. 8; Pierre Pelchat, "Port méthanier: Des obstacles majeurs à Rabaska. Énergie Cacouna a rejeté les emplacements de Saint-Nicolas à Beaumont", *Le Soleil*, 16 juin 2005.

¹² Anne-Louise Champagne, "Port méthanier à Beaumont: Rabaska dénonce la campagne de peur de ses détracteurs", *Le Soleil*, 1^{er} octobre 2004, A-14; Rabaska, *Avis aux citoyens de l'est de Lévis*, sans date (pour dénoncer la prétendue "campagne de désinformation" de L'APPEL lors de l'opération de recensement du cercle des 5 km).

¹³ Le président de Gaz Métro, Robert Tessier, avait pourtant souligné l'importance de l'acceptation sociale: "Si vous n'avez pas l'appui des municipalités, vous ne forcez pas une décision de ce type-là" (entrevue au téléjournal de Radio-Canada, 23 novembre 2004). Rabaska a ensuite cyniquement déplacé son projet dans une "autre municipalité", à quelques centaines de mètres de Beaumont et en s'appuyant sur des sondages d'opinion réalisés dans le grand Lévis, auprès d'une population trop éloignée du site pour être vraiment concernée. N'est-ce pas là une manière de "forcer la décision"?

8 de 18

et tapageuse¹⁴, sondages commandés¹⁵, interprétation biaisée du zonage de la ville de Lévis¹⁶, opération de "revirement" du Conseil municipal de Lévis¹⁷ marquée, de l'aveu de Jean Garon, par une "participation des gens de Rabaska" à la rédaction d'une résolution favorable au projet, demande d'injonction du port de Québec contre les opposants¹⁸, etc.

Le promoteur cherche, de toute évidence, à "forcer" l'acceptation sociale de son projet. Si Rabaska était aussi avantageux que certains le disent, serait-il nécessaire de recourir à de tels moyens? Et si le promoteur se montre présentement aussi arrogant, qu'en sera-t-il lorsqu'il aura obtenu le feu vert des autorités publiques? N'avons-nous pas de bonnes raisons de craindre que la société Rabaska

Pierre-André Normandin, "Rabaska se tourne vers Lévis", *Le Soleil*, 7 décembre 2004.

¹⁴ Quatre dépliants d'information et une brochure résumant l'étude d'impact de Rabaska ont été distribués par la poste. Il y eut également des messages publicitaires dans les journaux et à la radio. La disproportion entre les énormes moyens financiers du promoteur et les maigres ressources des simples citoyens qui s'opposent au projet entache le caractère démocratique du débat.

¹⁵ Marc Saint-Pierre, "Sondage de Léger Marketing pour Gaz Métro: les Lévisiens seraient d'accord avec le projet Rabaska", *Le Soleil*, 4 mars 2005.

¹⁶ Marc Saint-Pierre, "Pas de place pour Rabaska: le plan directeur de développement industriel ne prévoit pas de zone industrialo-portuaire propice au projet de Gaz Métro", *Le Soleil*, 10 novembre 2004.

¹⁷ Marc Saint-Pierre, "Les élus de Lévis en majorité contre le projet Rabaska", *Le Soleil*, 31 août 2004, A-7; Pierre-André Normandin, "Projet Rabaska: Claude Béland est appelé à la rescousse", *Le Soleil*, 13 novembre 2004; Pierre Pelchat, "Appui au projet Rabaska à Lévis: Lehuillier soutient ne pas être le seul vire-capot", *Le Soleil*, 29 septembre 2005, A-7.

¹⁸ Richard Hénault, "Rabaska: le Port veut une injonction contre les opposants", *Le Soleil*, 14 novembre 2006, A-3; François Bourque, "Intimidation ou légitime défense?", *Le Soleil*, 16 novembre 2006, A-5.

ne tiendra peut-être pas toutes ses promesses?

À cet égard, l'exemple du port méthanier de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick n'est guère rassurant. Après avoir fait miroiter à la ville des retombées fiscales de 5 millions\$ par année, la compagnie Irving a réussi à obtenir du conseil municipal un gel de taxes foncières pour 25 ans en menaçant de fermer son terminal à cause des "conditions du marché"¹⁹. La raffinerie Ultramar et l'aluminerie Alouette ont également obtenu d'importantes réductions de taxes municipales²⁰. Ne peut-on croire que Rabaska cherchera éventuellement à réviser son contrat avec la ville de Lévis sous prétexte de "s'adapter aux nouvelles conditions du marché"?

3. L'INTÉRÊT COLLECTIF

Certains défenseurs du projet Rabaska laissent entendre que les opposants seraient essentiellement motivés par le syndrome "pas dans ma cour". Ils affirment que le développement industriel doit bien se faire quelque part, qu'il dérangera toujours quelqu'un et qu'il ne faut surtout pas laisser à une population ignorante le droit d'intervenir dans les plans des grandes compagnies²¹. D'après eux, l'intérêt économique collectif doit primer sur les intérêts particuliers des citoyens d'une localité quelconque.

L'École Sainte-Famille ne désire effectivement pas avoir un port méthanier dans sa cour, et c'est son droit le plus légitime. Mais nous nous opposons également au projet Rabaska pour des motifs

¹⁹ radio-canada.ca/nouvelles, 7 juin 2005.

²⁰ Jacques Demers, "Opinion: Les fourberies de Rabaska", *Le Soleil*, 1^{er} mars 2005.

²¹ Alain Dubuc, "Les joies de la démocratie directe", *Le Soleil*, 15 novembre 2004. "Processus de consultation publique: sommes-nous allés trop loin?", Forum sur le Gaz Naturel tenu à Montréal les 10 et 11 mars 2005 avec la participation de Jean Simard (Gaz Métro) et Glenn Kelly (Rabaska).

10 de 18

d'intérêt public. Nous approuvons la plupart des arguments qui ont été avancés dans ce débat par les associations de défense de l'environnement. Elles peuvent, mieux que nous, mettre en lumière tous les aspects du problème. Mais soulignons néanmoins quelques éléments.

3.1 Les gaz à effet de serre

Le virage au gaz naturel proposé par Gaz Métro empêchera le Canada d'atteindre les objectifs de Kyoto dans la lutte contre les changements climatiques et il ralentira le développement des énergies vertes²². L'industrie du gaz naturel fait partie des grands émetteurs finaux de gaz à effet de serre²³. Le projet Rabaska s'inscrit dans la pensée économique du siècle dernier plutôt que dans le courant des "industries concurrentielles et durables du XXI^e siècle"²⁴.

3.2 Nos besoins énergétiques

Le gaz naturel n'est pas une source d'énergie primordiale au Québec puisqu'elle ne représente que 13% de notre bilan énergétique²⁵. Sa part du marché pourrait certes augmenter dans l'avenir, mais cette marge pourrait également être comblée par de nouveaux projets hydro-électriques et par le développement de l'éolien. C'est une question de choix politique et nous préférons "l'option verte" à "l'option fossile". Contrairement à d'autres pays, le Québec a heureusement les moyens d'éviter de dépendre de cette source d'énergie

²² *Projet Vert. Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques: un plan pour honorer notre engagement de Kyoto*, gouvernement du Canada, 2005, 48 p.

²³ *Ibid.*, p. 14.

²⁴ *Ibid.*, p. 14 et 19-20.

²⁵ *Le secteur énergétique au Québec: contexte, enjeux et questionnements*, Ministère des Ressources naturelles, de la faune et des parcs du Québec, 2004, p. 13.

11 de 18

étrangère et polluante. Le GNL provient d'ailleurs de pays politiquement instables et son prix peut varier brusquement²⁶. Hydro-Québec reconnaît maintenant que le projet du Suroît n'aurait pas été rentable à cause de l'augmentation du prix mondial du gaz naturel²⁷. Appuyer le développement économique du Québec sur une telle ressource paraît un peu aléatoire²⁸.

3.3 Le marché québécois ou américain?

Nous avons l'impression que le terminal lévisien profitera davantage aux Américains qu'aux Québécois. Le promoteur a déclaré que "zéro pour cent du GNL importé serait vendu aux États-Unis"²⁹. Mais le président de Gaz Métro, Robert Tessier, avait soutenu le contraire devant un auditoire américain.

Robert Tessier, chief executive officer of Quebec utility Gaz Metro, told reporters at a Quebec-New York Economic Summit on May 13 that a C\$700 million terminal could open near Quebec City in 2008 with capacity to process 500 million cubic feet per day. He said Gaz Metro would be one of the buyers from the terminal, with the rest of the gas sold under contract, primarily in the U.S. Northeast.³⁰

Le promoteur voulait-il dire que Rabaska vendrait tout son GNL

²⁶ "Le prix du gaz naturel double", *La Presse*, 12 septembre 2005.

²⁷ Pierre Couture, "Le Suroît se serait avéré une aventure à haut risque", *Le Soleil*, 24 septembre 2005, B-3.

²⁸ L'"expert" du marché énergétique Jean-Thomas Bernard (Université Laval), qui affirmait que "le virage au gaz sera incontournable" (*Le Soleil*, 27 novembre 2004, A-4), se ravisa moins d'un an plus tard: "Disons que ça (le Suroît) n'aurait pas été très rentable" (*Le Soleil*, 24 septembre 2005, B-3).

²⁹ Séance du BAPE du 6 décembre 2006.

³⁰ Gary Park, "Quebec LNG proposal joins Canada lineup as number four", *Petroleum News*, mai 2004.

12 de 18

à Gaz Métro, qui pourra le revendre à qui bon lui semble? Comme si Rabaska et Gaz Métro étaient deux entités étrangères. Le promoteur semble jouer sur les mots pour faire accepter son projet. Le bon sens nous dit qu'un vendeur de gaz ne repoussera jamais un client, surtout s'il est aussi important que les États-Unis. Le président de la *Federal Energy Regulatory Commission* (USA) a d'ailleurs déclaré que les États-Unis profiteraient largement des ports méthaniers de l'Est du Canada, y compris de celui (ou de ceux) du Québec³¹.

Notons qu'Énergie Cacouna a tenu un discours plus crédible en admettant que son projet visait le marché américain, en plus des marchés québécois et ontarien³².

3.4 Les retombées économiques

Les 840 millions\$ d'investissement constituent, en définitive, le principal, voire le seul argument des défenseurs du projet Rabaska³³. Mais les retombées économiques ne seront importantes que durant les trois années de construction du terminal, et elles ne seront pas nécessairement localisées. Dans la phase d'opération, Rabaska ne générera que 70 emplois et un budget d'exploitation annuel de 45 millions\$, ce qui la classe au rang des bonnes PME³⁴.

³¹ Peter J. Howe, "Two Gas Plants needed for New England: But facilities can be built in Canada instead of here, US official says", *The Boston Globe*, 14 septembre 2004.

³² Énergie Cacouna, *Avis de projet*, septembre 2004, p. 2-3.

³³ Isabelle Porter, "Rabaska a aussi ses défenseurs: des dizaines de camionneurs manifestent leur appui au projet", *Le Devoir*, 12 décembre 2006, A-4; Gaston Cadrin et Pierre-Paul Sénéchal (GIRAM), "Opinion: À Bon Port refuse le débat public", *Le Soleil*, 4 octobre 2006, p. 23.

³⁴ Rabaska, *Des retombées économiques majeures pour la région*, dépliant d'information n° 4.

Une étude du projet de port méthanier de Harpswell (Maine), une municipalité qui ressemble à la région de Beaumont-Lévis-Est, a conclu que les effets économiques du projet étaient plutôt désavantageux du point de vue local³⁵. L'analyse commandée par la ville de Beaumont à la firme BESTE (Bureau d'études stratégiques et techniques en économique) sur le premier projet Rabaska concluait également que les retombées économiques seraient intenses, mais temporaires et peu localisées³⁶.

Notons qu'une grande partie des investissements ira à l'étranger parce que l'industrie du GNL est inconnue au Canada. Le Québec pourra fournir les infrastructures lourdes, mais les équipements de haute technologie proviendront d'ailleurs. Le dépliant n° 4 de Rabaska énumère les exemples de matériaux et de travaux pouvant être sous-traités localement: sable, ciment, béton, structure d'acier, plomberie, peinture, etc. Mais en ce qui concerne les "divers équipements du procédé GNL", les travaux se limiteront aux "montage et installation". Le promoteur a lui-même reconnu que "seulement le béton, la jetée et le quai seront québécois puisqu'aucune entreprise québécoise, encore moins nord-américaine, n'offre cette technologie"³⁷. TransCanada Pipeline avait également avoué au BAPE que les 2\3 des 700 millions\$ du projet d'usine de cogénération de Bécancour irait à l'étranger "parce que les équipements spécialisés ne sont pas disponibles ici"³⁸.

³⁵ Jean-Pierre D'Auteuil, "Selon une étude récente: Pas payant un port méthanier", *Le Journal de Lévis*, 1^{er} septembre 2004, p. 3. Yellow Wood Associates inc., *Report on Potential Economic and Fiscal Impacts on the Town of Harpswell (Maine) of the LNG Terminal proposed by TransCanada Pipelines and ConocoPhillips*, 3 février 2004, 77 p. La ville de Harpswell a finalement rejeté le projet par référendum.

³⁶ *Rapport final du Comité aviseur de Beaumont sur l'implantation d'un port méthanier, projet Rabaska*, 23 novembre 2004.

³⁷ Glenn Kelly au journal *Le Soleil*, 27 novembre 2004.

³⁸ Séance du BAPE, 19 novembre 2003, p. 29.

En définitive, Rabaska nous offre des retombées économiques à court terme dignes d'un pays du tiers-monde plutôt qu'un projet porteur d'avenir.

3.5 L'avenir de la région

Le terminal méthanier pourrait nuire au développement des autres potentialités économiques de la région, notamment en matière de construction résidentielle et d'activités récréotouristiques.

La firme Desjardins Marketing Stratégique, embauchée par Rabaska, prétend que le terminal méthanier n'aura aucun impact sur les cinq points d'intérêt touristique situés dans un rayon de 10 km du site³⁹. Mais la firme ne tient compte que des infrastructures actuelles. Elle néglige d'envisager les effets sur le développement futur du potentiel récréotouristique. Or ce développement ne fait que commencer dans notre région. Elle omet également d'étudier l'impact sur l'Île d'Orléans, un joyau du patrimoine québécois. Elle va jusqu'à soutenir que "les installations susciteraient d'ailleurs la curiosité des gens". Quel plaisir de visiter une pareille tuyauterie! Soyons sérieux: la présence d'un port méthanier dissuadera probablement tout futur investissement récréotouristique, alors que les villes de Lévis et Beaumont entendaient faire de ce lieu la "porte d'entrée verte" de la région de la capitale nationale. D'autres experts affirment que la valeur économique du paysage régional diminuera de plus de 50%, ce qui leur paraît inadmissible dans le contexte d'un développement durable⁴⁰.

Ceux qui rêvent de voir notre région se transformer en zone

³⁹ Communiqué de Rabaska, 11 juillet 2006.

⁴⁰ Jacques Demers et Jacques Lemieux, *Analyse du paysage touristique et historique: projet Rabaska*, Institut Nord-Américain de Recherche en Tourisme, mars 2006, p. 47

15 de 18

industrialo-portuaire (et nous n'en sommes pas) risquent également d'être déçus, selon un ex-conseiller socio-économique du gouvernement du Québec.

(Rabaska pourrait provoquer) ce qu'on appelle dans le jargon économique une cannibalisation des emplois existants ou à venir. Les investissements cannibales vont par leur nature même en chasser d'autres, si bien qu'à la fin de la période, un milieu régional peut se retrouver avec moins d'emplois que si le projet n'avait pas été réalisé. [...] je suis loin d'être assuré que le terminal méthanier proposé entraînera dans son sillage une multitude d'entreprises satellites (le mirage des "industries du froid"). [...] Il ne fait pas de doute dans mon esprit que l'essentiel de la valeur structurante du projet appartient d'abord à ceux qui produisent le GNL et à ceux qui vont l'utiliser une fois redevenu gaz combustible.⁴¹

La vision d'avenir esquissée par l'ex-président de la Commission de la capitale nationale nous paraît beaucoup plus productive.

Le projet d'installation d'un port méthanier, la conversion probable du chantier maritime et le développement de la zone de la traverse de Lévis, donneront lieu, au cours des prochaines années, à des interventions majeures qui pourront être dommageables et irréversibles si elles n'étaient conçues et mises en oeuvre dans une perspective d'aménagement intégrée. [...] Car négliger la mise en valeur du littoral du Saint-Laurent, c'est laisser filer une occasion en or non seulement d'augmenter la qualité de vie de notre ville et de la région qui l'entoure mais aussi de créer un paysage urbain exceptionnel dont le potentiel d'attraction touristique est, à sa face même, considérable. [...] Il y a, dans le projet de mise en valeur du littoral, un créneau d'excellence qui mettrait à contribution des centaines de scientifiques, d'architectes du paysage et d'architectes en bâtiment, des bureaux d'études et de

⁴¹ Pierre-Paul Sénéchal, "Rabaska: réflexion sur le caractère dit structurant du projet", sans date, p. 4-5.

génie-conseil, des entreprises de construction, des fabricants de matériaux, et ce, pendant un quart de siècle. La qualité de vie de vos concitoyens en serait accrue, le tourisme fortement stimulé et le plein air en ville deviendrait un produit très attractif de Québec.⁴²

3.6 Une curieuse stratégie

Il est inquiétant de savoir que Gaz Métro préconise une hausse des tarifs d'Hydro-Québec pour favoriser la pénétration du gaz naturel dans le marché du chauffage résidentiel, sous prétexte de libérer des surplus d'électricité que l'on pourrait vendre aux États-Unis à meilleur prix qu'au Québec.

En faisant de l'électricité sa source privilégiée pour le chauffage domestique, le Québec a fait un choix qui s'explique historiquement, mais qui est à présent discutable en fonction des nouveaux défis à relever. [...] Faire un plus grand usage du gaz naturel pour le chauffage résidentiel permettrait par ailleurs de libérer d'importantes ressources électriques. Dans ce cas, il serait possible pour le Québec de mieux profiter d'occasions d'affaires intéressantes en vendant l'électricité libérée sur les marchés extérieurs où ce bien se transige généralement à des prix supérieurs à ceux actuellement en vigueur au Québec. [...] La perception que le prix à payer pour se chauffer à l'électricité est moindre qu'au gaz naturel est encore bien présente au sein de la population [...] Il faut donc comprendre que l'augmentation graduelle des tarifs domestiques d'électricité, afin de refléter de façon plus juste le coût véritable des nouveaux approvisionnements électriques, aurait un effet favorable sur l'utilisation de la bonne énergie au bon endroit

⁴² Pierre Boucher, *Lettre aux prétendants à la mairie de Québec*, Québec, Septentrion, 2005, p. 118-120.

17 de 18

[entendre l'utilisation du gaz naturel dans le chauffage résidentiel].⁴³

En d'autres mots, importons de l'énergie polluante au Québec pour exporter notre énergie propre aux États-Unis, et pour enrichir Gaz Métro au passage.

3.7 Le terrorisme

Le promoteur semble écarter du revers de la main le risque d'un attentat terroriste en laissant entendre que cela ne peut arriver qu'aux États-Unis. La participation du Canada à la guerre d'Afghanistan pourrait néanmoins faire de notre pays une cible privilégiée pour les terroristes⁴⁴. Et les méthaniers sont particulièrement fragiles à ce type d'attentat comme l'ont souligné récemment plusieurs experts américains⁴⁵. Il serait pourtant facile d'éviter ce risque en construisant les terminaux méthaniers loin de toute habitation⁴⁶.

CONCLUSION

À notre avis, le BAPE devrait rejeter le projet Rabaska pour les raisons suivantes:

⁴³ *Mémoire de Gaz Métro à la commission parlementaire sur la sécurité et l'avenir énergétique du Québec*, janvier 2005, p. 25-26.

⁴⁴ Michael Richardson, "Comment le terrorisme maritime menace les artères commerciales et maritimes du monde", *Le Monde*, 23 novembre 2003; Reuters, "Terrorisme maritime: signaux inquiétants pour des scénarios catastrophe", *Libération*, 14 mars 2005.

⁴⁵ Charlie Savage, "Study spells out high toll on city in LNG attack", *The Boston Globe*, 21 décembre 2004; Mark Reynolds, "Local, state officials assail LNG proposal: and they enlist the help of National Security expert Richard Clark in outlining the risk to Providence's waterfront", *The Providence Journal*, 12 janvier 2005.

⁴⁶ Lisa Arsenault, "LNG company says offshore site would be secure", *Gloucester Daily Times*, 20 janvier 2005.

18 de 18

1. Il menace la sécurité de la population.
2. Il ne s'intègre pas dans le milieu naturel et humain de notre région.
3. Il s'oppose à la volonté internationale de réduire les gaz à effet de serre.
4. Il ne répond pas véritablement aux besoins énergétiques du Québec.
5. Il favorisera les intérêts des compagnies privées et des Américains plutôt que ceux de la société québécoise.
6. Il sacrifie, pour un profit à court terme, l'une des plus belles régions du Québec: le triangle Lévis-Beaumont-Île d'Orléans.
7. Le projet de terminal méthanier de Gros-Cacouna, qui s'intègre dans une zone industrialo-portuaire, qui est mieux accepté par la population locale et qui est déjà approuvé par le BAPE, pourra amplement répondre aux besoins du Québec en GNL, en supposant que le Québec ait réellement besoin de GNL.

Mais dans l'hypothèse où le BAPE approuverait la construction du terminal méthanier de Lévis, il devrait:

1. obliger la société Rabaska à compenser suffisamment l'École Sainte-Famille (selon un montant à déterminer ultérieurement) pour lui permettre de s'installer dans un endroit plus sécuritaire et plus viable;
2. dédommager les familles et les employées qui choisiraient de déménager pour rester à proximité de l'école, même si elles sont situées à l'extérieur du rayon de 1,5 km, fixé arbitrairement par Rabaska comme zone de compensation financière.

* * *