

## MÉMOIRE

Dans le débat qui fait rage à propos du projet de port méthanier à Lévis, plusieurs problèmes ont été évoqués relativement à la sécurité et aux impacts environnementaux.

Je ne suis pas un spécialiste de ce genre question, mais il me semble que les opposants au projet n'ont pas fait la démonstration qu'il était à ce point dangereux et dommageable qu'il fallait le rejeter.

Personnellement, je m'intéresse davantage aux questions liées à la promotion et à la préservation du patrimoine. J'ai donc été surtout marqué par les opposants qui ont prétendu que le projet porterait sérieusement atteinte au caractère patrimonial du territoire visé et surtout du fleuve.

J'ai eu l'impression, à certains moments que, pour plusieurs personnes, le fleuve Saint-Laurent n'a qu'une dimension esthétique et touristique. Pour ces gens, toute proposition visant à en faire une utilisation commerciale et industrielle devient suspecte.

Or, le fleuve Saint-Laurent a toujours été un lieu incontournable de passage, de transport, de grande activité économique. On aime bien y voir circuler les voiliers et autres bateaux de plaisance, on se précipite pour admirer les grands paquebots qui accostent régulièrement à Québec. Mais ces types de bateaux sont une infime partie du trafic quotidien qui est observé sur le fleuve.

Ce trafic, il a toujours été constitué de navires-conteneurs, de bateaux de transports de marchandises de toutes sortes qui sillonnent le fleuve à longueur d'année, qui assurent l'activité de ses ports.

La vocation maritime de Québec-Lévis n'a jamais été reniée par personne. Si la raffinerie Ultramar, avec ses installations très visibles, a pu s'installer sur la rive-sud, si on s'est battu sans relâche pour protéger et ressusciter le chantier de la Davie, pourquoi, tout d'un coup, faudrait-il considérer comme une agression la possibilité que s'installe un terminal méthanier à proximité de Québec ?

Sur le plan visuel, il me semble que les installations projetées pour Rabaska, avec la venue d'une soixantaine de bateaux par année, ne jurent pas tant que ça dans un paysage qui compte déjà un port d'accueil de marchandises, des quais et passerelles de traversier, une raffinerie avec un quai de transbordement, sans parler des vestiges d'un grand chantier maritime.

De toute manière, toutes ces installations font partie du patrimoine maritime de Québec, au même titre que les marinas et autres sites à vocation récréo-touristique. Les résidents de la très cossue Notre-Dame du Portage, sur la rive sud du fleuve, juste à côté de Rivière-du-Loup, n'ont jamais réclamé la fermeture des installations peu esthétiques et encombrantes du traversier Saint-Siméon-Rivière-du-Loup. Et que dire des gares fluviales de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'Île-aux-Coudres, au cœur d'un panorama unique au monde ?

Il reste que le fleuve Saint-Laurent est aussi, pour nous, plus qu'un simple cours d'eau. Il fait partie de notre histoire et de notre identité. Il faut donc s'assurer que les promoteurs du projet Rabaska vont agir dans le plus grand respect de cet élément essentiel de notre patrimoine collectif.

Cela veut dire qu'ils doivent à tout prix minimiser l'impact visuel de leurs installations et s'assurer de les intégrer le plus possible au paysage environnant. Ils sont les bienvenus ici à condition qu'ils démontrent un souci réel de préserver le caractère unique du fleuve Saint-Laurent et de ses rives. Compte tenu des autres avantages du projet, au chapitre de l'activité économique et des emplois, je suis persuadé que c'est possible.

Stéphane Roy

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stéphane Roy', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.