

MÉMOIRE**présenté au****Bureau d'audiences publiques****sur l'environnement****dans le cadre de l'étude du projet d'implantation****du terminal méthanier Rabaska****et des infrastructures connexes****par****BENOÎT BOUFFARD****31 janvier 2007**

C'est en tant que citoyen habitant le secteur de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy, dans l'est de la ville de Lévis, que je présente ce mémoire.

Pour me faire une opinion, j'ai assisté à plusieurs séances d'information ou de consultation organisées tant par le promoteur du projet, par la ville de Lévis que par les groupes d'opposants, et je me suis également bien renseigné en lisant divers documents sur ce projet.

Ma position est claire: je suis tout à fait contre l'implantation du terminal méthanier Rabaska à Lévis. Selon moi, au XXI^e siècle, il n'est plus acceptable d'aménager ce type d'industrie en milieu urbain.

Apprenons du passé

Installerait-on aujourd'hui une raffinerie de pétrole en milieu urbain, telle la raffinerie Ultramar?

Dans les années 60, lorsque la décision fut prise, le site où se construirait la future raffinerie était plutôt à l'écart du milieu urbain, à la limite de la municipalité de Saint-Romuald, en bordure de la partie rurale de la municipalité de Saint-David, dans le rang du Petit-Saint-Henri.

Au fil des ans, le milieu urbain s'est agrandi et s'est rapproché de la raffinerie, laquelle n'a cessé de croître également.

Aujourd'hui, pour protéger la population, on doit créer des zones tampons tout autour de cette raffinerie: club de golf de l'Auberivière, boisé Davida acheté par Ultramar et remis comme parc à la Ville de Lévis, zone d'exclusion à l'ouest le long de la rivière Etchemin réduisant le développement domiciliaire du domaine de l'abbaye cistercienne à Saint-Romuald.

Si c'était à refaire, on ne permettrait pas l'implantation d'une telle industrie à cet endroit. Même l'incinérateur municipal a été construit plus loin de la population, au sud de l'autoroute 20.

L'est lévisien

Le secteur est de la ville de Lévis, en bordure de la municipalité de Beaumont, est pour le moment un coin plutôt rural, doté d'un panorama exceptionnel.

Projetons-nous dans l'avenir. On ne se trompe pas en croyant que la zone urbaine résidentielle va continuer de croître et éventuellement se rapprocher du site convoité par Rabaska, surtout avec l'attrait grandissant que représente la vue sur le fleuve pour des citadins et la hausse de la valeur foncière qu'on attribue à ces terrains.

Et si, en plus, une voie de communication est un jour construite pour relier la rive sud à la rive nord dans ce secteur, on peut s'imaginer le boom de construction résidentielle qui s'ensuivrait, comme ce fut le cas aux abords du pont Pierre-Laporte, dans l'ouest de la ville de Lévis.

Il serait regrettable d'affecter ce site extraordinaire à une vocation industrialo-portuaire et de limiter à tout jamais tout développement domiciliaire dans ce secteur compte tenu qu'on devra prévoir une large zone tampon autour du complexe industriel projeté.

La voie canadienne

Si nous avons réellement besoin de gaz naturel pour réduire notre consommation de mazout ou autre énergie fossile polluante et ainsi émettre moins de gaz à effet de serre, pourquoi ne pas nous approvisionner au Canada, un des grands pays producteurs de gaz naturel au monde?

Au lieu d'investir des millions de dollars pour construire des ports méthaniers, améliorons le gazoduc existant, ou construisons-en un nouveau, et approvisionnons-nous davantage en gaz naturel de l'ouest canadien.

Au début du XXe siècle, on a bien achevé à grands frais la construction du chemin de fer dans l'Ouest pour favoriser les échanges d'un océan à l'autre. Pourquoi ne pas nous inspirer de cette aventure et viser l'autonomie d'approvisionnement de cette énergie fossile plus propre.

De plus, ça nous rendrait moins dépendants des fournisseurs d'outre-mer, lesquels sont plus susceptibles d'être perturbés par des conflits entre états et seront éventuellement plus sollicités par les marchés des pays émergents telles l'Inde et la Chine.

Les américains d'ailleurs l'ont compris et veulent réduire de 75% leurs importations de pétrole des régions du monde jugées instables.

Au fait, avant de lancer un tel projet, combien le promoteur a-t-il signé de contrats fermes d'approvisionnement avec des entreprises ou des institutions québécoises et ontariennes désireuses de remplacer leur source d'énergie par une autre moins polluante?

Et y a-t-il moyen de savoir si l'arrivée soudaine des multiples projets de ports méthaniers dans l'est canadien est le résultat du pacte conclu entre l'administration Bush et le gouvernement canadien pour assurer la sécurité énergétique de nos voisins américains? Le gaz naturel de l'ouest est-il maintenant requis pour chauffer les sables bitumineux desquels sont extraits les millions de barils pétrole livrés aux Etats-Unis au lieu de desservir le marché de l'est canadien?

La voie internationale

Si, en fin de compte, on devait quand même s'approvisionner en gaz naturel de l'étranger, il faut alors construire un éventuel port méthanier le plus loin possible dans le golfe Saint-Laurent, sur un site éloigné de toute population.

Le prolongement du gazoduc pour desservir une telle installation aurait l'avantage de rendre cette ressource énergétique accessible à la

population et aux entreprises de l'est du Québec et leur permettrait ainsi de se développer davantage en région.

Et si deux réservoirs de stockage de gaz naturel ne suffisaient pas, plutôt que d'autoriser un deuxième consortium à construire un deuxième port méthanier, invitons plutôt les compagnies à s'associer et à utiliser le même quai pour transborder leur produit, à raison de deux navires par semaine plutôt qu'un, par exemple, et à construire chacune son propre site d'entreposage à proximité.

Prévoir la croissance

Nous le constatons avec la compagnie Ultramar: une entreprise de ce type ne peut que croître pour satisfaire à la demande croissante due à l'augmentation de la population et à l'augmentation des demandes supplémentaires en énergie. Il serait naïf de croire qu'une entreprise tel Rabaska ne se satisfasse que de deux réservoirs et accepte de ne pas croître advenant un demande croissante de gaz naturel. Raison de plus pour ne pas autoriser la construction d'un port méthanier à Lévis ou près de tout autre milieu urbain et de voir se multiplier les réservoirs de stockage et le va et vient des méthaniers.

La sécurité

Une entreprise tel Rabaska aura beau intégrer à son projet les normes de sécurité les plus sévères au monde, elle ne sera jamais totalement à l'abri de tout accident ou de toute catastrophe; pensons aux déraillements de l'Ultratrain en divers endroits, à la rupture d'un wagon de chlore à Saint-Jean-Chrysostome, à l'écroulement du barrage du lac des Ha! Ha! et aux inondations du Saguenay, à l'écrasement des tours d'Hydro-Québec lors du verglas. Un accident est un accident, et une catastrophe ça ne se prévoit pas.

Il va donc de soi qu'une entreprise de transbordement de produits gaziers doive impérativement s'implanter loin des populations.

Il ne faut surtout pas se fier aux impressions de sécurité qu'ont les gens vivant en bordure des ports méthaniers, que ce soit à Everett aux Etats-Unis ou à Saint-Nazaire en France, par exemples. L'être humain est ainsi fait qu'il s'accommode de toutes situations dangereuses; constatons-le avec les gens qui habitent le chemin des Îles ou le domaine de L'Auberivière, en bordure de la raffinerie Ulatramar, à Lévis.

Quand la catastrophe survient, il est trop tard.

Nous vivons déjà dans un environnement dangereux (raffinerie, transport de produits dangereux tel l'Ultratrain, pétroliers sur le fleuve, etc.) n'augmentons pas inutilement cet indice de dangerosité.

Les sondages

Il faut faire attention aux résultats des sondages d'opinion faits auprès de la population et auprès des entreprises. Il faut être conscient qu'on se

renseigne moins et qu'on se sensibilise moins quand un problème ne nous concerne pas directement.

Par exemple, les gens du secteur de l'arrondissement de Desjardins de la Ville de Lévis sont peu enclins à se joindre à ceux du secteur de Charny pour défendre leur qualité de vie en regard des inconvénients causés par les odeurs de l'usine d'équarrissage Alex Couture ou par le bruit de la gare de triage Joffre.

Ainsi, les citoyens vivant à l'ouest de la route Lallemand sont beaucoup moins sensibilisés aux inconvénients qu'engendreraient la construction et l'exploitation du terminal méthanier Rabaska. Ils sont alors portés à ne considérer que les retombées financières du projet.

Quelle serait l'opinion des gens de l'arrondissement des Chutes-de-la-Cahudière-Est si Rabaska s'installait dans le parc industriel de Saint-Romuald avec une jetée au pied de la côte Rouge, et celle de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest si les réservoirs de gaz naturel et le terminal étaient construits dans le secteur de Saint-Nicolas aux limites de la municipalité de Saint-Antoine-de-Tilly?

Les entrepreneurs quant à eux sont obnubilés par la valeur des 840 millions de dollars du projet. Présentons-leur un ou des projets de même envergure en remplacement du projet Rabaska et ils en seraient tout aussi comblés.

Des retombées économiques

Il peut être très alléchant de voir un promoteur se présenter avec un projet de 840 millions de dollars, avec des redevances annuelles faramineuses à la municipalité et à la commission scolaire.

Mettons ces chiffres en perspective: c'est à peu de chose près le montant qu'a investi Ultramar pour agrandir et moderniser sa raffinerie au cours des dernières années. En a-t-on vraiment ressenti les effets sur notre collectivité?

Si le port méthanier était construit dans l'est québécois plutôt qu'à Lévis, les lévisiens ne seraient pas si en reste que cela: ils bénéficieraient eux aussi, comme tous les québécois, des retombées de ce projet.

Recrutons plutôt des entreprises qui cadrent mieux dans notre milieu, que ce soit dans les secteurs des technologies appliquées, des matériaux transformés, des sciences de la vie ou des entreprises innovantes, et occupons d'abord les espaces restants dans nos centres industriels plutôt que de défigurer un site exceptionnel tel celui de l'est lévisien.

Il serait également intéressant de calculer combien le site convoité par Rabaska rapporterait aux entrepreneurs en contrats de construction et à la ville de Lévis en taxes foncières s'il était loti en terrains résidentiels de haut de gamme grâce à la vue sur le fleuve.

Le pied dans la porte

Modifier le zonage de l'est lévisien au schéma d'aménagement pour permettre à une industrie tel Rabaska de s'implanter est risqué. Une fois en place, cette entreprise va vouloir se développer et éventuellement s'agrandir, et d'autres industriels voudront profiter des infrastructures en place pour s'y greffer. C'est tout le secteur qui sera alors soumis à une énorme pression pour qu'on y étende davantage la zone industrielle. Et ce magnifique paysage serait défiguré à tout jamais.

Deux projets, peut-être trois

Deux consortiums présentent actuellement chacun un projet de construction de port méthanier au Québec: Énergie Cacouna et Rabaska. Et il est question d'un troisième projet au Saguenay, et ce, en plus des ports méthaniers en construction dans les provinces maritimes.

A-t-on besoin instantanément d'autant de gaz naturel pour desservir la population du Québec et de l'est ontarien. À moins que ce ne soit pour desservir le marché américain comme l'exprime clairement Énergie Cacouna, il n'est absolument pas nécessaire d'autoriser la construction simultanée de deux ports méthaniers au Québec. Un seul dans l'est québécois serait suffisant pour de nombreuses années.

Le BAPE

En terminant, j'ai une question à vous poser. Ce que je comprends de votre rôle comme commissaires au BAPE, c'est d'étudier le projet du promoteur, d'en vérifier la conformité avec la réglementation actuelle, de l'approuver ou de le refuser selon votre interprétation des règlements.

Comme notre sensibilisation à l'environnement a grandement évoluée au fil des dernières décennies et qu'elle continuera sans aucun doute de se développer, on peut se demander ce que sera la réglementation environnementale dans 20 ou 40 ans, en 2027 ou en 2047?

Dans le cadre de votre mandat, pouvez-vous faire des recommandations qui tiendraient compte de cette évolution?

Merci.

Benoît Bouffard