

**Mémoire sans présentation orale**  
**sur le**  
**Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des**  
**infrastructures connexes**

---

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

Édifice Lomer-Gouin  
575, rue St-Amable, bur. 210  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

**Adressé à Mme Josée Primeau, Coordonnatrice du secrétariat**

---

**Mémoire présenté par :**

**François Viger, ingénieur**

---

## Introduction

Mon intérêt pour ce projet repose principalement sur le fait que je suis l'un des principaux voisins situé à proximité des installations projetées et sur l'inacceptabilité d'un tel projet en prenant compte d'une vision de développement à long terme, durable et respectueuse de la population.

Ce développement ne tient absolument pas compte de la population environnante qui au départ recherche la tranquillité et un environnement naturel (zonage agricole).

La présentation de Rabaska au BAPE m'amène donc à vous exposer certains points de vue et arguments que je juge primordiaux afin que vous rejetiez ce projet aux conséquences beaucoup plus négatives que positives.

Il faut bien comprendre que l'environnement et la qualité de vie pour la population environnante seront altérés considérablement et **de façon permanente**.

## Analyse de la revue d'information

Analysons certains points rapportés par le promoteur dans la revue d'information "Aperçu de l'étude d'impact préliminaire sur l'environnement"(voir le tableau résumé des impacts environnementaux en annexe) que j'ai reçu dans le courrier :

### Tenure des terres

**Le promoteur accepte de compenser monétairement les propriétaires pénalisés par une hausse des primes d'assurances.**

Les primes d'assurances sont basées sur une évaluation du risque potentiel environnant. Le promoteur admet donc qu'il y a une augmentation considérable du risque. Lors des audiences Il (le promoteur) a tout fait pour convaincre la population et les représentants du BAPE que tous les risques étaient minimes et négligeables. S'il y a augmentation des primes d'assurances, le risque est réel et non négligeable contrairement à ses prétentions. Il y a donc contradiction entre ses propos et ce qui est écrit dans sa revue d'information.

Même s'il compense monétairement les primes d'assurances, il ne peut compenser l'augmentation du risque réel créé par l'implantation du port méthanier. Le risque réel ne peut être à zéro que si le projet est annulé.

**Le promoteur accepte de compenser monétairement les propriétaires pénalisés par la perte de valeur de leur propriété.**

Encore une fois le promoteur considère que l'environnement va être considérablement affecté par le projet et que la qualité de vie s'en trouvera diminuée en admettant une baisse appréciable de la valeur des propriétés. Une compensation monétaire ne peut bien entendu pas compenser une qualité de vie. La tranquillité, la qualité de l'air, l'environnement naturel des lieux (qualités recherchées dans un zonage agricole) ne peuvent pas être remplacés par un montant d'argent.

De voir un promoteur proposer des compensations financières pour les pertes de qualité de vie parce qu'il a décidé de s'y installer est un geste inacceptable. De plus, comment évalue t'il la perte de qualité de vie ? Il est évident que le choix de s'installer à Lévis n'est tout simplement pas le bon du point de vue humain et social.

Le point de vue économique étant évidemment tout autre puisque le gazoduc est très près des installations projetées. Il est donc moins coûteux de dégrader la qualité de plus d'un millier de résidents que de construire quelques kilomètres de plus de gazoduc.

De plus, cette compensation ne tient pas compte du désir de la Ville de Lévis de faire de cet endroit un site industrialo-portuaire lourd. Bien entendu aucune compensation ne sera prévue pour les futurs développements industriels. Une fois le pas franchi il est très facile d'élargir l'étendue du site.

En acceptant ce projet, la porte est grande ouverte au développement massif d'industries lourdes avec des impacts totalement inconnus sur l'environnement et la qualité de vie.

#### Utilisation du sol

**Le promoteur mentionne qu'il y aura remplacement des usages actuels (agricole et de villégiature) par une utilisation industrielle.**

À la lueur de cette affirmation, il est évident qu'un changement majeur de zonage est nécessaire afin de permettre la réalisation d'un tel projet.

Le choix de vivre en milieu agricole n'a absolument aucun rapport avec le choix de vivre dans un milieu industriel lourd avec tous les développements qui pourraient s'en suivre. Le zonage agricole devrait nous préserver des constructions industrielles. **Les industries doivent être construites uniquement dans des zones industrielles tout en interdisant les changements majeurs de zonage sans aucun préavis à la population de la possibilité d'un tel changement.**

Qu'advierait-il si un promoteur demandait un changement de zonage de résidentiel à industriel et qu'une industrie venait s'implanter au cœur d'un développement résidentiel ?

Le zonage des municipalités existe pour une raison : le développement équilibré de la ville afin d'assurer une qualité de vie optimale aux citoyens (Éviter que des maisons se trouvent à proximité des industries bruyantes et polluantes). Ce zonage ne devrait pas être modifié au gré de la valeur des investissements des promoteurs. **Ce changement de zonage projeté ne reflète en aucun cas un développement équilibré et durable. Il devrait donc être rejeté.** Il y a un manque flagrant de la part de la Ville de Lévis face à leur propre réglementation.

#### Agriculture

**Selon le promoteur, il y aura une perte de superficie cultivable.**

Les zones agricoles sont de plus en plus importantes et doivent être respectées. L'étalement urbain des villes a entraîné une diminution considérable des terres cultivables. Si le développement des villes se fait sans le respect des zones agricoles au profit des zones industrielles, dans un avenir proche, l'ensemble des terres cultivables ne pourront plus subvenir aux besoins de la population et nous serons confrontés à un nouveau problème à résoudre. Est-ce vraiment cela que l'on appelle un développement raisonnable et durable ? Une fois de plus on réalise l'inacceptabilité sociale de ce projet.

#### Activités touristiques

**Le promoteur tente d'évaluer sommairement les impacts possibles sur cette activité.**

**Dans la réalité, personne ne sait qu'elles vont être les impacts réels sur l'industrie du tourisme.**

Nous pouvons nous questionner sur les impacts possibles et leur portée :

- Le tourisme des grands espaces va-t-il se retrouver avec des possibilités réduites dans la grande région de Québec ? Oui, mais qu'elle en est la portée réelle ?
- L'impact sur les terrains de camping à Lévis et à Beaumont va t'il être considérable ? Son ampleur est totalement inconnue.
- L'industrie des croisières en pleine croissance se retrouvera t'elle en déclin compte tenu de l'achalandage risqué des méthaniers ? Personne ne peut le prédire.
- La navigation de plaisance avec une marina à St-Laurent qui se trouve dans un rayon de proximité des méthaniers va t'elle diminuer ? Personne n'en connaît l'impact réel.

Une chose est très probable : des pertes d'emplois seront à prévoir dans le domaine du tourisme dans la région. Lorsque le promoteur parle de création d'emplois à long terme (pas le temporaire crée par la construction), est-ce qu'il met en balance les pertes causées par son implantation.

Dans son aperçu de l'étude d'impact le promoteur qualifie de très légères les contraintes à la navigation. Il serait peut-être bon de rappeler qu'il y a eu une thématique lors des audiences sur les impacts à la navigation. Il est évident que le promoteur tente d'influencer favorablement notre opinion sur l'une des principales faiblesses de son projet.

Je vous ai présenté quelques points seulement sur le résumé des impacts environnementaux que le promoteur a distribué dans notre courrier. Il est clair que l'information fournie dans ce document est subjective et qu'elle tente de minimiser les impacts négatifs.

Cette brochure d'ailleurs se présente comme un résumé d'une étude objective sur les impacts environnementaux. En lisant plus en profondeur cette brochure, on constate qu'elle tient plus de la propagande sur le projet qu'une information objective.

Elle a probablement réussi à influencer certains indécis. Il est clair que la plupart des citoyens concernés n'iront pas lire les milliers de pages de l'étude d'impact (probablement par manque de temps), ils se fieront donc à cette publicité afin d'essayer de se faire une idée juste du projet.

### **Acceptabilité du projet**

Parlons maintenant de l'acceptabilité du projet. Est-il acceptable de voir un projet industrialo-portuaire lourd s'implanter dans un milieu agricole ?

Pour ma part, je pense que ce projet est inacceptable compte tenu de la grande quantité d'inconnus que ce projet soulève sur la perte de qualité de vie, la pollution, le bruit, le risque inhérent aux bâtiments de stockage, le risque à la navigation.

Lors des audiences du BAPE, j'ai constaté que les différents représentants des ministères avaient de la difficulté à évaluer le risque ou le niveau d'impact des différents points soulevés lors des questions. Il est évident que les différents ministères n'ont pas d'expérience dans ce domaine ce qui rend difficile l'analyse des impacts probables du projet. On a beaucoup plus tendance à se fier aux études d'impact fournies par le promoteur.

**Un tel projet devrait peut-être être implanté dans un lieu éloigné des populations, d'autant plus que le peu d'expérience de la Province dans le domaine des installations de gaz liquéfié pourrait faire en sorte que certaines décisions ne répondent pas à une vision de développement durable des régions.**

Est-il acceptable dans ces conditions de donner le feu vert à ce projet ?

La réponse est non puisque ce projet intervient dans beaucoup trop de secteurs d'activités et influencera de façon considérable et permanente l'avenir de la région en plus de modifier l'espace géographique nécessaire à sa réalisation et de perturber constamment la navigation.

#### **Résultats de certains sondages.**

En 2004, un référendum de la municipalité de Beaumont a donné une proportion de **72.6% des citoyens qui sont contre le projet**. Le promoteur a alors déplacé le projet de quelques centaines de mètres pour se retrouver à Lévis. Le rejet du projet par les citoyens n'étant évidemment pas acceptable aux yeux du promoteur, il décide donc de contourner leur décision.

La Municipalité de Beaumont a adopté un règlement interdisant le stockage de matières dangereuses dans un rayon de 1 Km autour des limites de la municipalité. Il serait très difficile dans ces conditions de prétendre que ce projet est accepté par son principal voisin, Beaumont, qui est d'ailleurs beaucoup plus touché par ce projet que ne l'est le centre de la Ville de Lévis.

En mars 2005 L'APPEL a effectué un recensement dans un rayon de 2 Km autour du site convoité (soit le rayon où les citoyens vont être touchés directement) et le résultat a été le même qu'à Beaumont soit **77.8% contre Rabaska**.

En juillet 2005, la même association poursuivait leur recensement dans un rayon de 5 Km, cette fois le résultat était de **69.6% contre ce projet**.

En février 2006, Léger Marketing a effectué un sondage téléphonique sur le projet Rabaska donnait à l'Île d'Orléans une proportion de **57% en désaccord avec le projet Rabaska** et **54 % en désaccord** pour la municipalité de Beaumont.

En février, une pétition a été déposée au conseil Municipal de Ste-Pétronille qui donnait une proportion de **72.5% contre le projet**.

En novembre 2006, un sondage a été effectué par la Santé Publique dans un rayon de 2.5 Km du site choisi. Les résultats ont donné une proportion de **57% qui rejette l'implantation du port méthanier**.

En résumé ( % contre) :

Date	Région	% Contre
2004	Beaumont	72.6 %
Mars 2005	2 Km autour	77.8 %
Juillet 2005	5 Km autour	69.6 %
Février 2006	Île d'Orléans	57.0 %
Février 2006	Beaumont	54.0 %
Février 2006	Ste-Pétronille	72.5 %
Novembre 2006	2.5 Km autour	57.0 %

Il est évident que ce projet va à l'encontre des désirs de la population. En regard à ce projet voilà déjà plus de deux ans que la population s'efforce à exprimer son désaccord et nous sommes encore là à discuter de son acceptabilité. On pourrait se demander si le promoteur prend vraiment en ligne de compte la position de la population.

### **Conclusion**

Suivant les différents points soulevés dans ce mémoire, suivant les nombreuses questions sans réponse, suivant le manque d'expérience des ministères dans ce domaine et suivant ce que la population locale a exprimé, je pense que le projet d'implantation d'un port méthanier Rabaska est **inacceptable** et devrait être **rejeté** tout simplement.

**Ne serait-il pas important de rappeler une fois de plus au promoteur que malgré ses moyens économiques démesurés afin de promouvoir sa vision que ce projet est inacceptable socialement.**

Comme vous êtes le représentant des citoyens face au promoteur, je vous demande donc de refuser ce projet pour toutes les raisons mentionnées plus haut. Je vous remercie également du temps et de l'intérêt que vous avez porté à mon mémoire et espère qu'il puisse éclairer votre point de vue.

Dans la zone d'implantation de la jetée, bien qu'il y ait possibilité de perte d'habitat du poisson et pour certaines espèces végétales riveraines à statut particulier, aucune espèce vulnérable susceptible de coloniser le milieu n'a été identifiée. Le choix d'une jetée sur pieux plutôt que par enrochement aura également pour effet de minimiser les impacts sur l'habitat des poissons.

Ce détournement entraînera des pertes d'habitat jugées de moyennes pour les poissons, à faibles pour les reptiles et les amphibiens. Ces pertes seront compensées par le réaménagement du ruisseau. Les tableaux qui suivent présentent le bilan complet des impacts environnementaux analysés, les mesures d'atténuation proposées, ainsi que les effets résiduels attendus.

étudiée ainsi que de l'intensité, de l'étendue et de la durée des effets appréhendés (positifs ou négatifs) sur cette composante.

très forte, forte, moyenne, faible

## Résumé des impacts environnementaux

Composante	Période	Sources d'impact	Importance de l'impact	Mesures d'atténuation ou de compensation	Description du ou des effet(s) résiduel(s)
<b>MILIEU HUMAIN</b>					
Tenure des terres	• Construction et exploitation	• Acquisition d'une quinzaine de propriétés	• Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entente de gré à gré avec tous les propriétaires</li> <li>Engagements auprès des citoyens, vivant à l'intérieur d'un rayon de 1,5 km du site:               <ul style="list-style-type: none"> <li>à compenser pleinement les propriétaires à la suite d'une hausse des primes d'assurances due à l'implantation de Rabaska dans la région</li> <li>à compenser financièrement tout propriétaire dont la valeur de revente de la propriété serait directement affectée par l'arrivée du projet, et ce, sur la base de la juste valeur marchande de cette propriété</li> <li>à compenser tout propriétaire ne désirant pas demeurer près du site en remboursant tous les frais relatifs à la vente de la propriété actuelle, à l'achat d'une nouvelle propriété et aux frais reliés au déménagement</li> <li>à négocier une entente garantissant le maintien de la valeur marchande de la propriété à tout propriétaire désirant continuer d'y demeurer et qui craindrait que sa propriété perde de la valeur à long terme à cause du projet</li> </ul> </li> </ul>	• Déménagement d'une quinzaine de propriétaires
Utilisation du sol	• Construction et exploitation	• Implantation des installations	• Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conservation de l'usage agricole sur les terrains situés entre les talus et la route 132 à l'extérieur du corridor de service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remplacement des usages actuels par un usage industriel</li> <li>Déplacement de 2 ou 3 résidences</li> </ul>
Agriculture	• Construction et exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acquisition de terrains</li> <li>Construction des installations</li> </ul>	• Forte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remise en culture des terres non requises par le projet de terminal, ce qui représente 67,9 hectares des 77,8 hectares actuellement en culture</li> <li>Remise en état des terres agricoles utilisées comme aire de chantier</li> <li>Ensemencement avec un mélange herbacé compatible avec l'agriculture des surfaces dénudées afin d'éviter la prolifération des mauvaises herbes</li> </ul>	• Perte de superficie cultivable ou exploitable
Activités récréotouristiques	• Construction et exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence des installations</li> <li>Présence du poste d'amarrage et des navires</li> <li>Modifications aux sentiers de ski de fond</li> </ul>	• Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir mesures d'atténuation sur le milieu visuel</li> <li>Avis à la navigation et aux résidents du secteur</li> <li>Maintien des pistes de ski de fond à même les terrains de Rabaska (exploitation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifications au paysage</li> <li>Légères contraintes à la navigation</li> </ul>
Pêche commerciale	• Construction et exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de l'appontement et des infrastructures maritimes</li> <li>Manœuvres maritimes</li> </ul>	• Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avis à la navigation</li> </ul>	• Restriction à l'évolution des bateaux de pêche
Transport routier	• Construction	• Accroissement de la circulation sur le réseau routier (automobiles et camions)	• Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction d'un tunnel sous la route 132</li> <li>Avis à la population concernant le début des travaux et les horaires de travail</li> <li>Signalisation adéquate</li> <li>Entrée temporaire dédiée au chantier à partir de l'autoroute 20 (mesure sujette à l'autorisation du ministère des Transports du Québec)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation du trafic sur l'autoroute 20</li> <li>Augmentation du trafic sur le réseau routier local</li> </ul>