

Mémoire présenté par :

Sandrine Louchart, étudiante en sciences de l'environnement

Sainte-Pétronille, Ile d'Orléans (Québec) G0A 4C0

Concernant le :

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

Adressé à :

**Madame Josée Primeau, Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Direction de l'expertise environnementale et de la coordination**

Édifice Lomer-Gouin

575, rue St-Amable, bur. 210

Québec (Québec) G1R 6A6

Intérêt pour le projet :

- je réside dans un rayon de 2 kilomètres des installations prévues,
- Intérêt pour le site patrimonial qu'est l'Île d'Orléans, face à un possible aménagement industrialo-portuaire dans le périmètre voisin.

1-Rétrospective d'une inacceptabilité sociale

- En 2004, référendum de la municipalité de Beaumont :

72.6 % des citoyens ont voté contre le projet.

- 21 mars 2005, l'Association Pour la Protection de l'Environnement de Lévis ou APPEL, effectuait un recensement, porte à porte, dans un rayon de 2 kilomètres au projet, sur 452 résidences répertoriées, 74 % furent rejointes, les résultats sont les suivants :

77.8 % contre Rabaska

12.9 % indécis

9.3 % pour

- 5 juillet 2005, la même association poursuivait dans un rayon de 5 kilomètres le recensement, sur 1 559 résidences répertoriées, 75.6 % des résidences furent rejointes, et cette fois après répartition proportionnelle des indécis :

69.6 % contre Rabaska

30.4 % pour

- Février 2006, Léger Marketing¹, dans un sondage téléphonique « opinion des citoyens de Lévis, de l'Île d'Orléans et de Beaumont à l'égard du projet Rabaska » **indiquait qu'à l'Île d'Orléans 57 % des citoyens interrogés déclaraient être en désaccord à l'égard du projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska.**

Dans ce même sondage, **54 % des citoyens de Beaumont avaient la même position de désaccord envers le projet.**

- Février 2006, dépôt de la pétition contre le projet Rabaska auprès du conseil municipal de Sainte-Pétronille, **577 signatures sont recueillies, c'est à dire que 72.5 % des citoyens de la municipalité sont contre le projet.**

¹ Document DA 32, tableau I.1

- Novembre 2006, Direction de santé publique Chaudière-Appalaches et Capitale-Nationale², le sondage effectué auprès de la population dans le territoire limitrophe (moins de 2.5 kilomètres) au projet montre que **l'implantation du projet est rejetée par 57 % des sondés.**

De plus, 96 % de la population est très / assez satisfaite de sa qualité de vie et n'envisage aucun déménagement, **parmi les gens en désaccord une personne sur cinq songe à déménager.**

- Décembre 2006, fin des pétitions à l'Île d'Orléans, ces pétitions ont été placées dans différents commerces, il ne s'agit pas de porte à porte contrairement à Sainte-Pétronille, voici les nombres de signatures en opposition au projet :

Sainte-Famille : 79

Saint-François : 75

Saint-Jean : 326

Saint-Laurent : 638

Saint-Pierre : 324

Visiteurs, personnes non-résidentes : 3 026

Ces chiffres sont le témoignage qu'il n'y a pas d'acceptabilité sociale du projet dans le milieu visé.

2- L'Île d'Orléans

Arrondissement historique depuis 1970, l'ensemble de l'Île est classé comme site patrimonial. Le Ministère de la Culture et des Communications³, a fait état de l'inventaire de tous les monuments dont l'importance historique et architecturale justifie la conservation et la mise en valeur dans l'intérêt de l'arrondissement historique. On trouve dans ce document 611 biens répartis sur l'ensemble du territoire, on en dénombre 58 à Saint-François, 170 à Saint-Jean, 123 à Saint-Laurent et 115 à Sainte-Pétronille, qui sont les villages les plus directement touchés par le projet Rabaska.

² Document DB 43

³ Document DB 44

Dans ce même document, on recense 18 monuments historiques répartis sur l'Île dont 7 à Saint-François, 4 à Saint-Jean et 3 à Saint-Laurent, la Loi sur les biens culturels reconnaît et protège en vertu de cette Loi les monuments historiques.

D'ailleurs, la MRC et le CLD de l'Île d'Orléans se préoccupent vivement des questions patrimoniales et encouragent la conservation de l'Île en organisant des «soirées du patrimoine » sur le thème «prenez l'Île sous votre aile ». ⁴

Les obligations découlant de ce statut particulier, amènent tous les propriétaires de bâtiments neufs ou anciens à suivre un certain nombre de règles d'aménagement des propriétés très strictes afin de maintenir le caractère spécifique et l'harmonie architectural du territoire. Ces règlements contraignants sont en fait les meilleurs garants de notre unité patrimoniale et préserve l'intégrité de l'Île de tout aménagement résidentiel, commercial ou autre qui serait jugé inadéquat, en dissonance par rapport au statut de l'Île.

En dissonance, le projet Rabaska l'est totalement. Il ne cadre pas avec le statut historique de l'Île d'Orléans, il est en totale contradiction avec la mission de sauvegarde du patrimoine, la vocation agricole et récréo-touristique du territoire. C'est une intrusion dans un environnement «vert », un paysage champêtre, où ce type d'industrie lourde n'a aucunement sa place.

Le Conseil du paysage québécois⁵ reconnaît l'importance de la notion de paysage par la Charte du paysage québécois, il y est établi que le paysage est un enjeu collectif : « chacune de nos pratiques territoriales entraîne une incidence directe sur la valorisation des paysages. Or nos instruments actuels d'aménagement évacuent trop facilement les rapports sensibles de notre collectivité à l'égard du territoire. »

Parmi les principes énoncés dans la charte, en voici un qui est directement associé au caractère spécifique de l'Île d'Orléans, «assurer un développement durable fondé non seulement sur la viabilité économique mais aussi sur le droit des citoyens à vivre dans un cadre de vie qui leur soit culturellement significatif. »

Le ministère de la Culture et des Communications désigne l'Île d'Orléans arrondissement historique avec protection intégrale de l'Île jusqu'aux limites terrestres de celle-ci, au-delà cela n'est plus de son ressort. Donc, faut-il se sentir vivre dans un bastion, une forteresse

⁴ Annexe I

⁵ Document DC 7

bien protégée mais désarmée, dénuée de tout repère et de tout sens une fois le fleuve franchi.

Est-il concevable qu'une distinction historique témoignant d'une valeur au niveau national soit donnée à un territoire et que dans le périmètre voisin, une autorité municipale décide de modifier le paysage et la vocation de tout un secteur en voulant y implanter des industries lourdes, à grand gabarit, et même qualifiées «d'indésirables » par M. Chevalier, représentant de la ville de Lévis au cours des audiences.

Car c'est bien de cela dont il est question, la création d'une NOUVELLE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE. Le conseil municipal de Lévis a adopté le 4 décembre 2006 la résolution CV 2006-1145, sur une grande affectation industrialo-portuaire du secteur visé par Rabaska. Ceci dans le but de demander aux services municipaux concernés de préparer les modifications à la réglementation d'urbanisme nécessaires à la réalisation éventuelle du projet.

En fait, cette résolution est le point de départ non seulement pour Rabaska mais aussi pour d'autres industries lourdes, c'est la porte d'entrée «très grande ouverte » à une création de toute pièce, une implantation industrielle lourde, à grand gabarit en totale contradiction avec la vocation actuelle des lieux et de l'environnement voisin.

3- Le zonage à Lévis

Selon le rapport d'expertise en urbanisme sur la réglementation applicable au site du projet Rabaska sur le territoire de la Ville de Lévis⁶, M. Claude Lavoie, urbaniste, a fait une analyse détaillée du secteur, dont voici un extrait :

« La zone agricole permanente, telle qu'indiquée dans le schéma d'aménagement et de développement de la CMQ, s'applique à la partie nord-est du territoire de la Ville de Lévis. Ainsi, le projet Rabaska y est assujéti. » (figure 2 page 7).

⁶ Document DC 3

Le projet face au zonage agricole permanent

« Les discussions sur les usages autorisés, potentiels et nécessaires dans le règlement de zonage de la ville de Lévis par rapport au projet Rabaska peuvent être, jusqu'à un certain point, futiles devant la préséance irréfragable de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., chapitre P-41.1) qui édicte, à l'article 98, la préséance de ladite Loi sur toute disposition incompatible entre autres, d'un règlement de zonage municipal, en l'occurrence sur celui de la ville de Lévis » :

«98. La présente loi prévaut sur toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale applicable à une communauté ou à une municipalité.

Elle prévaut également sur toute disposition incompatible d'un schéma d'aménagement et de développement d'un plan directeur ou d'un règlement de zonage, de lotissement ou de construction. »

« Nos soulignés

En regard de l'application du règlement de zonage de la Ville de Lévis, cette préséance indique, dans une perspective urbanistique, que toute affectation autre qu'agricole apparaissant dans un secteur agricole sur un schéma d'aménagement, un plan d'urbanisme ou un plan de zonage est incompatible avec les activités agricoles. »

a- Autres éléments invalidant le projet

- Le règlement 523 de la municipalité de Beaumont⁷, règlement relatif à l'entreposage de certaines matières combustibles explosives, inflammables ou autrement dangereuses. Ce règlement ne permet pas à Rabaska de s'implanter dans le secteur visé.
- Le règlement 234 de la ville de Lévis sur le zonage AI 01-23 «autoriser uniquement en bordure d'une rue publique existante avec infrastructures d'aqueduc et d'égout. » C'est un règlement qui se veut limitatif au niveau du développement industriel.
- la résolution de la municipalité de Saint-Laurent⁸

⁷ Document DB 14

⁸ Annexe 2

4- Quelle est la véritable destination du GNL ?

Dans un article intitulé «la guerre du méthane » paru dans l'Actualité en janvier 2006⁹ traitant des projets de Cacouna et Lévis, on y apprend que le marché réel pour le gaz naturel est aux États-Unis. « Le plus grand potentiel commercial pour le gaz naturel est aux États-Unis, mais l'industrie a de la difficulté à faire accepter ses projets. », dit Alain Lapointe de HEC Montréal. « Le GNL québécois est en bonne partie destiné au marché américain. De prime abord, ce n'est pas pour approvisionner le Québec », dit-il sans hésiter.

Toujours selon l'article, on mentionne que : « L'industrie du gaz exige depuis bien des années la levée de toute entrave à l'aménagement de pipelines et de terminaux méthaniers. Aux États-Unis, depuis l'adoption, en août, de l'Energy Bill, une loi passée quasi inaperçue au Canada, c'est la Commission américaine de réglementation de l'énergie, et non plus les assemblées législatives des États, qui a le dernier mot. Malgré ce puissant outil, le lobby du gaz se rend compte que le GNL a mauvaise presse au pays de l'Oncle Sam. Les gaziers sont donc de plus en plus nombreux à espérer une solution venue du Nord. À commencer par le président de la Commission américaine de réglementation de l'énergie lui-même !

En septembre 2004, Patrick H. Wood, un proche de George W. Bush, a en effet dit souhaiter la construction de ports méthaniers au Canada, puisque la Nouvelle-Angleterre n'en veut pas. Je ne vois pas comment on pourra répondre autrement à la croissance de la demande », a-t-il déclaré.

Il est aussi mentionné dans l'article que des questions financières, sur de futurs partages des bénéfices, ont semé la discorde entre, d'une part Gaz Métro et Gaz de France et d'autre part Petro-Canada et Transcanada, sur le choix d'un seul projet de terminal méthanier.

De plus, avec la possibilité d'un troisième projet de GNL au Saguenay, on est vraiment en droit de se demander ce que l'on va faire de tout ce gaz ?

⁹ Annexe 3

5- Le site

1- L'importance du transport maritime dans les opérations de GNL

Suite à une question lors de la séance du 7 décembre en après-midi, le promoteur disait «(...) la fiabilité de l'approvisionnement, elle est très, très importante, et un dérèglement de la chaîne a des conséquences assez importantes. ».

« Sur la chaîne GNL comme telle, l'inverse se produit en amont, c'est à dire qu'on produit le gaz naturel, on le liquéfie et il y a une capacité d'entreposage là aussi pour permettre aux navires de revenir et de se charger, et de repartir vers le terminal méthanier. Donc le maillon, si je peux dire faible dans la chaîne, c'est le transport maritime. ». « Donc le transport maritime doit être sécuritaire et doit être fiable. Au terminal méthanier, le navire doit être capable de rentrer les journées prévues, dans les conditions qui respectent nos limites opérationnelles. »

Tel que mentionné, le transport maritime est le maillon faible de la chaîne, donc pourquoi choisir le site de Lévis :

- à 114 milles nautiques soit 211 kilomètres de la zone de pilotage des Escoumins, zone de pilotage équivaut à zone de risque,
- présence de changements de course dans la trajectoire des navires (point 2, ci-dessous),
- densité de trafic maritime élevé (chiffres ci-dessous),
- présence de marées de 5.5 mètres d'amplitude, 2 fois/jour,
- présence de glaces,
- présence sur 112 kilomètres de populations à moins de 2.5 kilomètres.

Selon la Garde Côtière, les prévisions pour la circulation maritime en 2009-2010, date de mise en opération prévue de Rabaska, seraient de 8 000 navires, c'est à dire 8 000 passages devant la jetée de Rabaska, avec 15% d'augmentation. Et de 7 200 avec 10% d'augmentation du trafic. Sans compter les embarcations de plaisance qui sont nombreuses dans le secteur au cours de l'été et l'automne et qui ne sont pas prises en compte dans ces prévisions.

Les recommandations en matière de sécurité sont claires de la part de Transport Canada, de la « California Energy Commission » et de la « Society of International Gas Tanker

and Terminal Operators » ou SIGTTO qui recommandent de « situer les terminaux méthaniers loin du trafic maritime, loin des voies publiques et loin des zones habitées. » De plus, le SIGTTO indique que « les ports de transbordement de GNL doivent être localisés loin des routes maritimes achalandées et en dehors des zones de trafics importants (...) Privilégier les sites aux embouchures des couloirs fluviaux plutôt que ceux situés loin à l'intérieur des côtes » (SIGTTO. Sites selection and design for LNG ports and jetties).

2- Conditions de navigation

On a dans le chenal à proximité de la jetée prévue, des changements de course, c'est à dire des changements de direction pour les navires, d'où un risque accru. Voici 2 plans donnant des précisions sur les conditions de navigation prévalant autour du site.

Pour le plan 1¹⁰ :

- Changement de course : 017° à $094^{\circ} = 77^{\circ}$, changement de course très important,
- courant : 4 nœuds (7.4 Km/hre), le plus fort du port de Québec,
- densité de trafic élevé : commercial et plaisanciers,
- proximité de la station de pilotage, où l'on a réduction et augmentation du régime de vitesse,
- proximité de la zone d'ancrage, c'est à dire zone d'attente des bateaux.

Pour le plan 2¹¹ :

- course vers l'Est, navires descendants, la trajectoire passé dans la zone de sécurité des installations de Rabaska (500 mètres),
- course vers l'Ouest, navires montants, la course passe à 450 mètres de la zone de sécurité,
- changement de course de 094° à $074^{\circ} = 20^{\circ}$
- alignements Beaumont 233° à Sainte-Pétronille $273^{\circ} = 40^{\circ}$

Il faut également souligner que le Saint-Laurent est un axe fluvial desservant le Québec, l'Ontario, et huit États américains, en tout ce sont 65 ports qui sont en amont de Lévis. L'approvisionnement en matières premières, ou autres marchandises des entreprises

¹⁰ Annexe 4, plan 1

¹¹ Annexe 5, plan 2

dépendantes de la voie d'accès qu'est le fleuve, ne doit pas être menacé par une industrie telle que Rabaska qui pourrait bloquer la voie maritime.

3- Le bassin d'évitage

En se référant au rapport technique « Safety History of international GNL Operations » de janvier 2004, on relate l'accident survenu à la jetée du port méthanier d'Elba Island (Géorgie) située dans la voie navigable.

Je me réfère à une question posée dans la soirée du 11 décembre par une participante: « Septembre 2000, sur la rivière Savannah en Géorgie, un navire de cinq cent quatre vingt pieds (580 pi), le « Sunsafire », d'huile de palme et de coconut, perd le contrôle et se fracasse sur la jetée du terminal de GNL d'Elba Island. Une déchirure de quarante pieds (40 pi) en résulte dans sa coque, et le terminal subit des dommages considérables, y compris cinq (5) bras de déchargement de seize pouces (16 po) qui ont du être remplacés. Heureusement-et le « heureusement » est de moi-on était à réactiver l'exploitation et donc, aucun GNL n'était présent dans l'installation. »

À cette question, le promoteur a projeté des acétates d'avant et après les travaux et répondu « (...) Et d'ailleurs, aujourd'hui, vous allez voir qu'Elba Island ont repris leur jetée, ils ont creusé une nouvelle jetée à l'intérieur des terres, pour enlever leur jetée dans cette portion très vulnérable de la navigation. (...) Et on voit ici, à droite, l'ancienne jetée et la nouvelle jetée qui a été maintenant mise à l'intérieur, pour la sortir du trafic et assurer que les autres navires ne font pas cap sur le quai tel qu'était le cas avant. »

En fait, des modifications ont été apportées pour éviter qu'un accident majeur ne puisse se produire : une collision entre un méthanier à quai en cours de déchargement et le passage des autres navires. Les travaux ont eu pour but d'aménager un bassin d'évitage pour isoler les opérations des méthaniers du reste du trafic maritime dans une voie navigable étroite.

Il y a similarité entre la voie navigable du site d'Elba Island, où la largeur de la rivière Savannah fait 550 mètres et la traverse nord, là où la jetée est prévue qui a une largeur de 300 mètres. Ces deux voies navigables sont étroites et se situent à l'intérieur de

couloirs maritimes très fréquentés qui ont des changements de course. Mais à la différence du site d'Elba Island, le projet Rabaska ne permet pas de créer un bassin d'évitage pour isoler les opérations des méthaniers du reste du trafic maritime.

À la lumière des éléments indiqués en point 1,2 et 3 qui sont des conditions inhérentes au site choisi par Rabaska et lorsque dans un article paru dans la Presse le jeudi 23 novembre 2006¹², Énergie Cacouna, donne les raisons pour lesquelles le site de Lévis n'avait pas été retenu :

- la densité de la population,
- la présence de courants marins avec une force élevée,
- la proximité du chenal navigable,
- l'absence d'un bassin d'évitage.

Il y a matière à se poser la question quant aux raisons qui ont poussé le promoteur à retenir ce site. Seul le gazoduc devant relier le terminal méthanier au réseau de transport canadien aurait une longueur inférieure à 50 kilomètres donc proche du marché et économiquement intéressant pour Rabaska.

6-Conclusion

Suite à la présentation de ces différents points qui ont trait à des questions essentielles au milieu de vie de toutes les personnes résidant dans un périmètre voisin du site convoité par Rabaska, j'en arrive à la conclusion que ce projet présente plusieurs carences, dont :

- pas d'acceptabilité sociale du milieu,
- il veut s'insérer dans un secteur aucunement dédié aux activités industrielles lourdes,
- en face de l'Île d'Orléans qui a un statut historique,
- conditions de navigation et densité de trafic qui font que la sécurité des populations avoisinantes est mise en péril,
- projet qui ne répond pas aux propres normes de son industrie, le SIGTTO
- impossibilité de créer un bassin d'évitage,
- site non retenu par Énergie Cacouna.

Pour toutes ces raisons, je suis en totale opposition à l'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes.

¹² Annexe 6

ANNEXES

- Annexe 1 « Prenez l'Île sous votre aile »
- Annexe 2 Copie de la résolution de la municipalité de Saint-Laurent
- Annexe 3 Copie de l'article de l'Actualité « la guerre du méthane »
- Annexe 4 Plan 1, conditions de navigation
- Annexe 5 Plan 2, conditions de navigation
- Annexe 6 Copie de l'article de la Presse « Une bonne note à Énergie Cacouna ».

Prenez l'Île sous votre aile

SOIRÉES DU PATRIMOINE

La MRC de L'Île d'Orléans
et le CLD de l'Île d'Orléans

vous invitons à quatre soirées organisées pour tous les résidents de l'Île et qui se tiendront les quatrièmes jeudis des mois de janvier à avril 2007.

Pourquoi des soirées du patrimoine?

Dans le cadre de la Politique culturelle et patrimoniale de l'Île d'Orléans, nous avons souhaité offrir des activités publiques d'information et de services-conseils sur des approches particulières ou des techniques de préservation et de mise en valeur des patrimoines afin de faciliter et d'améliorer les interventions physiques sur les bâtiments et l'environnement bâti.

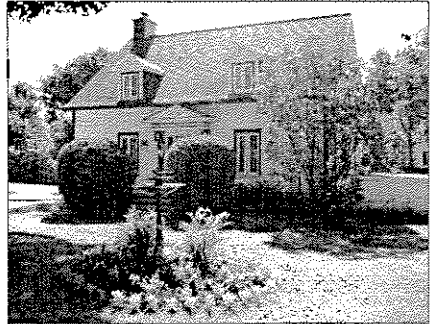


Photo : CLD de l'Île d'Orléans

La Fondation Rues principales a donc été sollicitée pour préparer une première série de quatre soirées de formation sur mesure qui sont offertes gratuitement aux citoyens de notre territoire. Ces soirées sont animées par Monsieur François Varin, directeur de la Fondation Rues Principales, spécialiste des patrimoines et conférencier expérimenté.

Elles seront données à la **salle polyvalente du CLD (école, 3^e étage), 3912, chemin Royal, Sainte-Famille, à 19h00**, à raison d'une soirée par mois. Chaque atelier laissera place à un échange avec les participants afin de recueillir leurs préoccupations, de tenir compte de leurs commentaires, et de répondre à leurs interrogations. Un cahier de formation sera remis à chaque participant.



Photo : Jacques Boucher

Coûts : Cette première série des Soirées du Patrimoine est offerte gratuitement à tous les participants par la MRC de l'Île d'Orléans et le CLD de l'Île d'Orléans, avec le soutien du ministère de la Culture et des Communications ainsi que l'aimable collaboration de la Fondation Rues Principales.

Programmation au verso

PROGRAMMATION 2007 DES SOIRÉES DU PATRIMOINE

Le quatrième jeudi de chaque mois

Réservez vos places au 829-0297, poste 223 ou par courriel au jm.schembre@cldio.qc.ca

25 janvier « Le patrimoine : un outil d'affirmation et de développement »

- Qu'est-ce que le patrimoine et quel est son rôle dans la mise en valeur et le développement du milieu de vie?
- Pourquoi le conserver et le mettre en valeur ? Quels éléments patrimoniaux devons-nous protéger ?
- Quels sont les éléments patrimoniaux qui caractérisent et distinguent l'Île d'Orléans ?
- Exemples réussis qui illustrent le potentiel et la faisabilité des projets de rénovation de restauration ou de conservation.

22 février « Époques de construction et styles architecturaux : Les reconnaître pour mieux les mettre en valeur »

- Réflexion sur les styles et l'évolution des technologies de construction au Québec.
- Description et illustration des différents styles et familles architecturales retrouvés sur l'Île.
- Exemples pratiques commentés de travaux réalisés qui illustrent les bonnes approches et façons d'intervenir.
- Réflexion sur les coûts et les avantages sociaux-économiques.

22 mars « Les nouvelles constructions »

- Les principes qui devraient guider les nouvelles constructions.
- Les éléments clés à respecter.
- Comment bien intégrer une nouvelle construction dans un environnement donné ?
- Exemples commentés de réalisation réussies de nouvelles constructions intégrées.

26 avril « Les matériaux traditionnels et contemporains »

- L'évolution technologique des matériaux au fil des ans.
- Les matériaux caractéristiques de l'Île d'Orléans.
- Comment bien choisir les matériaux et les façons de faire ?
- Exemples illustrés de bons choix de matériaux et de façons de faire.



Entente de développement culturel de l'Île d'Orléans

Culture
et Communications
Québec



MRC
de l'Île
d'Orléans



COPIE DE RÉSOLUTION
MUNICIPALITÉ DE SAINT-LAURENT-DE-L'ÎLE-D'ORLÉANS
1430, chemin Royal
Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans (Québec) G0A 3Z0

À la session régulière du conseil de la *municipalité de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans*,
tenue le 1^{er} novembre 2004 et à laquelle étaient présents le maire, M. Yves Coulombe

et les conseillers suivants : Mmes Nicole Cloutier
Gaétane Chabot
MM. Michaël Gosselin
Bernard Boisvert
Lucien-Albert Darveau
Onil Bolduc

RÉSOLUTION # 212-04

PORT MÉTHANIER

Considérant l'environnement rural champêtre du secteur Lévis-Lauzon, son intérêt paysager et son potentiel touristique ;


Considérant qu'après avoir écouté les arguments des deux groupes en présence (Rabaska et Rabatjoie) le Conseil municipal de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans estime que ce projet affectera lourdement, sur le plan esthétique, les entrées terrestres et fluviales à forte incidence touristique de la Capitale ;

Considérant qu'après avoir pris connaissance des faits et impacts vécus par la ville de Boston, U.S.A, en raison du fait qu'elle accueille un port méthanier et que si une telle décision d'accepter un tel port était à refaire, cette ville s'opposerait à l'installation d'un port méthanier ;

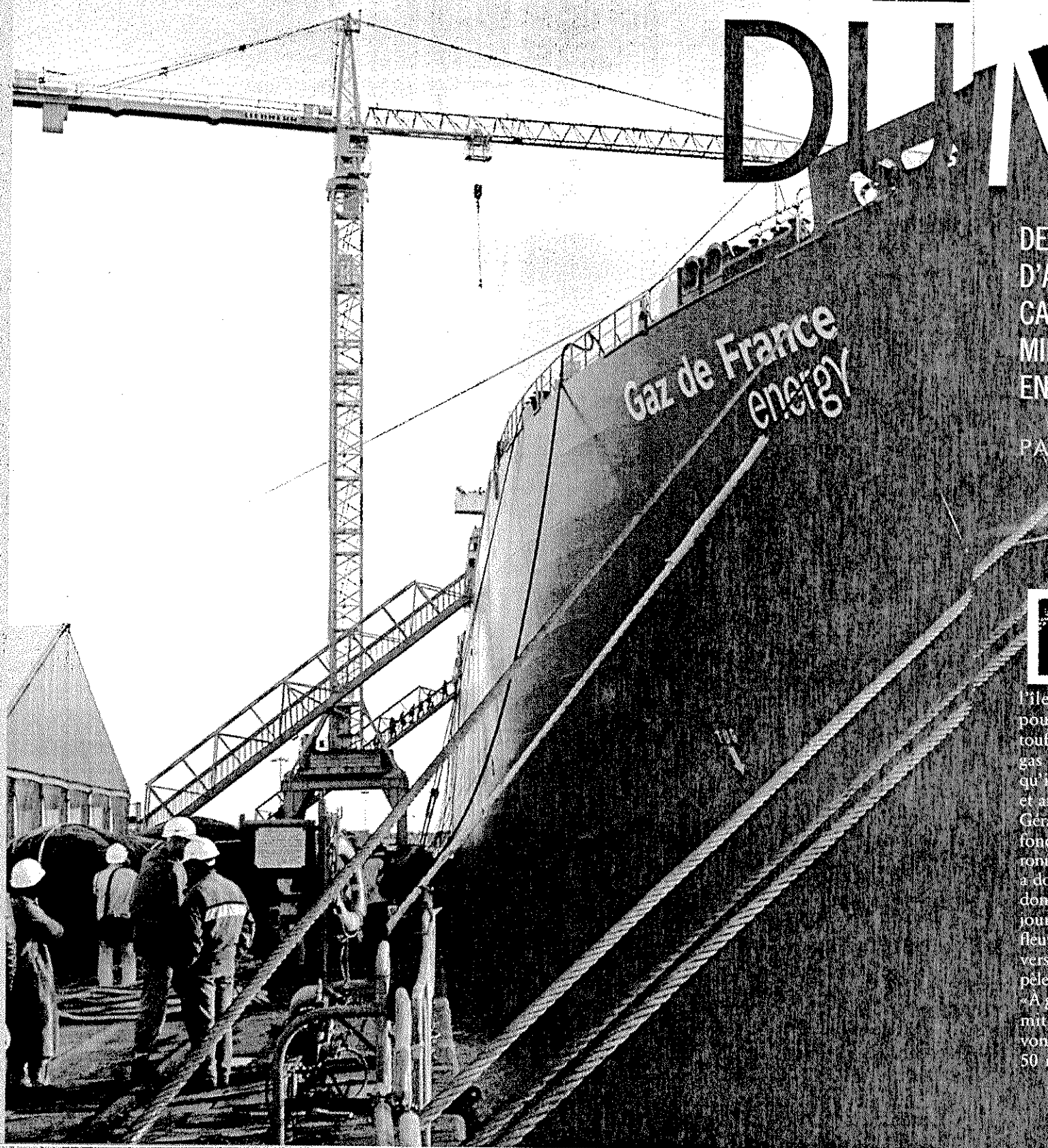
Considérant que malgré toutes les assurances données par le groupe promoteur Rabaska, il existe quand même un risque élevé quant à la sécurité des citoyens des municipalités voisines ou en face de ce projet, si un sinistre se produit ;

Il est **proposé** par Gaétane Chabot, **appuyé** par Onil Bolduc et **résolu** à l'unanimité de s'objecter à la réalisation de ce projet.

Copie certifiée conforme
ce 15^e jour du mois de janvier 2007


Claudette Pouliot
Directrice générale
Secrétaire-trésorière

LA GUERRE D'IN



DE
D'A
CA
MI
EN
PA

l'ile
pou
rouf
gas
qu'
et a
Gér
fond
ronn
a do
don
jour
fleu
vers
pele
"A g
mité
von
50



METHANE

DES BATEAUX AU VENTRE REMPLI DE GAZ LIQUÉFIÉ PROVENANT D'AUSSE LOIN QUE L'AFRIQUE ET LA RUSSIE ACCOSTERONT-ILS À CACOUNA ET À LÉVIS? DES INDUSTRIELS PROMETTENT DES MILLIONS. LES OPPOSANTS CRAIGNENT LES CATASTROPHES ENVIRONNEMENTALES. QUI DIT VRAI?

PAR JEAN-FRANÇOIS GAZAILLE

Du sommet du mont Gros-Cacouna, on embrasse du regard Charlevoix et l'estuaire du Saguenay, les îles de l'archipel des Pêlerins, l'île Verte. On n'a qu'à se pencher pour cueillir des bleuets entre deux touffes de lichen ou observer les bélugas qui nagent à nos pieds. «C'est là qu'ils veulent faire passer leurs bateaux et aménager une jetée de 350 m», dit Gérard Michaud. À 75 ans, cet ancien fonctionnaire du ministère de l'Environnement tient la forme. C'est lui qui a donné le pas à notre groupe de randonneurs. Il vient ici presque tous les jours. Pour le grandiose spectacle du fleuve. Pour les cerfs de Virginie qui traversent les sentiers. Pour les faucons pélerins suspendus entre ciel et marées. «À gauche, une fois qu'ils auront dynamité une partie de la montagne, ils vont installer leurs deux réservoirs de 50 m de hauteur. Est-ce qu'on a vrai-

ment besoin de ça?» demande-t-il, découragé.

Ca, c'est le terminal de 660 millions de dollars que Petro-Canada et TransCanada Pipelines envisagent d'aménager, à partir de l'automne 2006, dans le port de Gros-Cacouna, au pied de la paroisse et du village de Cacouna, pour y accueillir au moins une fois par semaine un navire bourré de gaz naturel liquéfié. Le chantier d'Énergie Cacouna pourrait durer de trois à cinq ans. Le terminal serait exploité pendant au moins 40 ans.

Les rives du Bas-Saint-Laurent ne sont pas les seules dans la mire des marchands de gaz. La société québécoise Gaz Métro a constitué avec le géant Gaz de France et l'Albertaine Enbridge le consortium Rabaska, lequel entend construire à Lévis un port méthanier de 750 millions de dollars. La nouvelle maîtresse de Lévis, Danielle Roy-Marinelli, y est «favorable», alors ➔

Une fois par semaine, à Cacouna et à Lévis, un méthanier pomperait pendant 24 heures son gaz naturel liquéfié vers les réservoirs.

LES PROMOTEURS DE RABASKA ET D'ÉNERGIE CACOUNA DISENT VOULOIR DIVERSIFIER LES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT EN GAZ NATUREL DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO, ET AINSI FAIRE BAISSER LES PRIX.

que son homologue de Québec, Andrée Boucher, a déclaré en campagne électorale qu'elle avait des « réserves ». Début septembre, deux hommes d'affaires du Saguenay ont aussi soumis un projet, Énergie Grande-Anse, à Saguenay, mais l'idée ressemble pour l'instant à un ballon d'essai. « On veut d'abord obtenir l'appui de la population avant de s'associer à des entreprises gazières ou pétrolières », explique l'un des partenaires, André Tremblay.

Les promoteurs de Rabaska et d'Énergie Cacouna disent vouloir diversifier les sources d'approvisionnement en gaz naturel du Québec et de l'Ontario. Ces deux provinces comptent actuellement un seul fournisseur, l'Alberta, où les réserves connues commencent à décliner. L'île de Sable, au large de la Nouvelle-Écosse, recèle aussi un gisement gazier, mais son pipeline sous-marin dessert exclusivement la région de Boston.

D'où l'idée d'importer par voie maritime du gaz provenant principalement des riches gisements du Moyen-Orient, de l'Afrique, de la Russie et de la Norvège. Il s'agit de le liquéfier et d'en réduire 600 fois le volume en le portant à une température de 160° au-dessous de zéro, puis de l'emmagasiner dans des réservoirs cryogéniques, généralement construits dans une zone portuaire. On le charge ensuite dans la cuve du méthanier – les plus longs des navires de ce type font 300 m, soit cinq fois la patinoire du Centre Bell! –, qui l'achemine jusqu'à un tenninal, où le gaz naturel liquéfié (mieux connu sous son abréviation, GNL) est transvidé, toujours à basse température, dans d'immenses réservoirs. Il est ensuite regazéifié et acheminé vers le gazoduc local.

Les promoteurs entendent chacun livrer 160 000 m³ de GNL (soit 96 millions de m³ de gaz naturel) tous les six jours; à terme, Énergie Cacouna envisage de porter cette quantité à 250 000 m³. En tout, c'est



E. LABRE/LE SOLEIL



D.R.

plus de 10 milliards de m³ de gaz naturel par année, soit deux fois la consommation actuelle du Québec!

« On est captifs, au Québec, note le président de Rabaska, Glen Kelly. Avec un port méthanier, on pourra faire jouer la concurrence. »

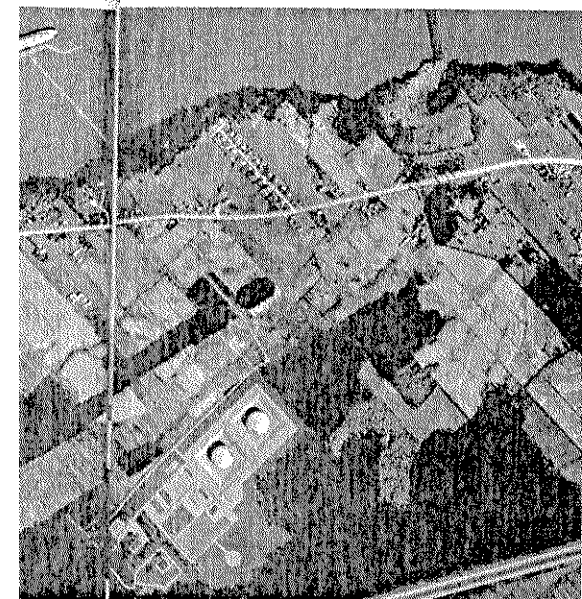
Ce n'est pas la première fois que les marchands de gaz jorgnent les rives du Saint-Laurent. Il y a 25 ans, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) avait approuvé un projet de terminal au port de Gros-Cacouna présenté par... TransCanada et Petro-Canada. À l'époque, ces deux sociétés voulaient faire transiter par l'estuaire des méthaniers chargés de gaz naturel provenant de l'Arctique. Les coûts astronomiques et le déclin du marché gazier ont eu raison du projet.

Récemment, la demande accrue d'un combustible fossile moins polluant que le pétrole et le charbon a suscité une multitude de projets semblables aux quatre coins de la planète. Principalement en Amérique du Nord, de loin le plus gros consommateur de gaz naturel – environ

29% de la consommation mondiale! Cinq terminaux méthaniers (Lusby, dans le Maryland; Everett, dans le Massachusetts, Elba Island, en Géorgie, Lake Charles et golfe du Mexique, en Louisiane) assurent déjà 2% de l'approvisionnement aux États-Unis. Une quarantaine de projets y sont à l'étude. Au Canada, sur les sept déposés, seulement deux ont été approuvés: celui d'Irving, au Nouveau-Brunswick, et celui de la société texane Anadarko, en Nouvelle-Écosse.

Car il y a de l'eau dans le gaz. D'un bout à l'autre du continent, l'installation de terminaux méthaniers provoque des levées de boucliers. Aux États-Unis, sur la côte Est seulement, sept projets ont jusqu'ici été rejetés. Au nom de la préservation des lieux naturels, mais surtout de la sécurité.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les Américains craignent tous les moyens de transport susceptibles d'être détournés par des terroristes. L'ex-patron de la lutte antiterroriste, Richard A. Clarke, a même recommandé l'aménagement de terminaux en mer!



YVAN ROY POUR L'ACTUALITÉ

Présentation du projet Rabaska aux Lévisiens (maquette ci-dessus). À droite: Josée Boudreau, opposante au projet de Cacouma.

50 000 dollars américains.

À l'état liquide – à -160°C –, le gaz est inoffensif: il est presque à la pression atmosphérique. Rien à voir avec du butane en bouteille. Sauf que le GNL devient hautement inflammable lorsqu'il se réchauffe et que sa concentration dans l'air se situe entre 5% et 15%. Le nuage qu'il forme alors peut parcourir plusieurs kilomètres avant de se dissiper. Et peut, au passage, exploser ou s'enflammer au contact de la moindre source de combustion.

Dans un rapport datant de 2004, ABS Consulting, multinationale américaine spé-

cialisée notamment dans la gestion de chantiers industriels-portuaires, précisait qu'«il n'existe aucun modèle théorique» permettant de prédire le comportement du GNL en cas de déversement en mer. Lors des audiences du BAPE sur le premier projet de Gros-Cacouma, en 1981, le ministère de l'Environnement du Canada a fait observer que «lorsque le GNL entre en contact avec l'eau, des explosions sans flamme peuvent en résulter. Le nuage de vapeur produit par le GNL est très inflammable et, lorsqu'une partie de ce nuage prend feu, le feu peut se propager alors sur toute l'étendue du nuage jusqu'à la source de gaz.»

«On n'a recensé aucun incident majeur impliquant un méthanier au cours des 40 dernières années», réplique le président de Rabaska, Glen Kelly. L'accident le plus tragique remonte à 1944. L'explosion d'un méthanier avait fait 128 morts à Cleveland, en Ohio, et dévasté tout un quartier. «Les méthaniers comportent aujourd'hui une double coque en acier qu'aucun kamikaze ne saurait percer, dit Glen Kelly. Quant aux réservoirs cryogéniques du port, ils repo-

sent sur des bassins capables de contenir, en cas de fuite, tout le gaz liquide susceptible de s'échapper et de se consumer.»

Deux incidents récents ont cependant alimenté les craintes des opposants. L'an dernier, l'explosion de trois unités de liquéfaction, au complexe gazier de Skikda, en Algérie, a fait 27 victimes. Fin août, 11 personnes ont perdu la vie à Kalakama, au Nigeria, dans l'explosion d'une conduite cryogénique souterraine – identique à celle qui passerait sous la route 132 à Lévis, entre le terminal et les réservoirs installés en plein champ.

Rabaska s'en tient aux normes fixées par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR): un périmètre de sécurité minimal de 350 m. «C'est insuffisant», soutient Gaston Cadrin, professeur de géographie à la retraite et président du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu. Cet organisme, actif à Lévis depuis 1983, est l'un des opposants à l'installation d'un port méthanier à Lévis. Même le groupe norvégien Det Norske Veritas, qui a réalisé les études d'Énergie Cacouma et

↻

→ LA GUERRE DU MÉTHANE

de Rabaska, reconnaît que, dans un rayon de 1,3 km, la seule chaleur dégagée par la combustion du GNL atteint cinq kilowatts par mètre carré et peut causer des brûlures au deuxième degré en moins de 30 secondes. Or, il s'agit d'une norme acceptable pour l'ACNOR! (La sensation du soleil de juillet sur la peau équivaut à un kilowatt par mètre carré.)

Gaston Cadrin rappelle les conclusions de James A. Fay, spécialiste de la dispersion des gaz du MIT et ex-président du conseil de l'Autorité portuaire du Massachusetts. Les promoteurs limitent leur hypothèse à une fuite de 1 000 m³, alors qu'une cargaison sera d'au moins 160 000 m³. L'ACNOR «ne tient pas compte du scénario du pire», écrit le professeur dans un avis, en 2004. Selon lui, le périmètre de sécurité devrait s'étendre à six kilomètres!

«Les Français ont aménagé leurs terminaux méthaniers dans des zones industrielles, précise Gaston Cadrin. Le terminal de Montoir, en Bretagne, est à 2 km des zones habitées, celui de Fos-Tonkin, à 7; celui de Fos-Cavaou, sur la Méditerranée, sera à 3,2 km.»

À Lévis, l'emplacement envisagé fait face à l'île d'Orléans et est ceinturé par des chalets, des résidences historiques, des terres agricoles. À Cacouna – qui est inscrit à l'Association des plus beaux villages du Québec –, il se trouve à la rencontre de cinq écosystèmes marins et terrestres reconnus par le ministère de l'Environnement du Québec. Parmi eux, le troisième site ornithologique en importance au Québec. Les résidents de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, sur l'île Verte, craignent que l'augmentation de la circulation maritime en bordure des rives ne fragilise le pont de glace, leur seul lien, en hiver, avec la municipalité de L'Isle-Verte, sur la rive sud du fleuve.

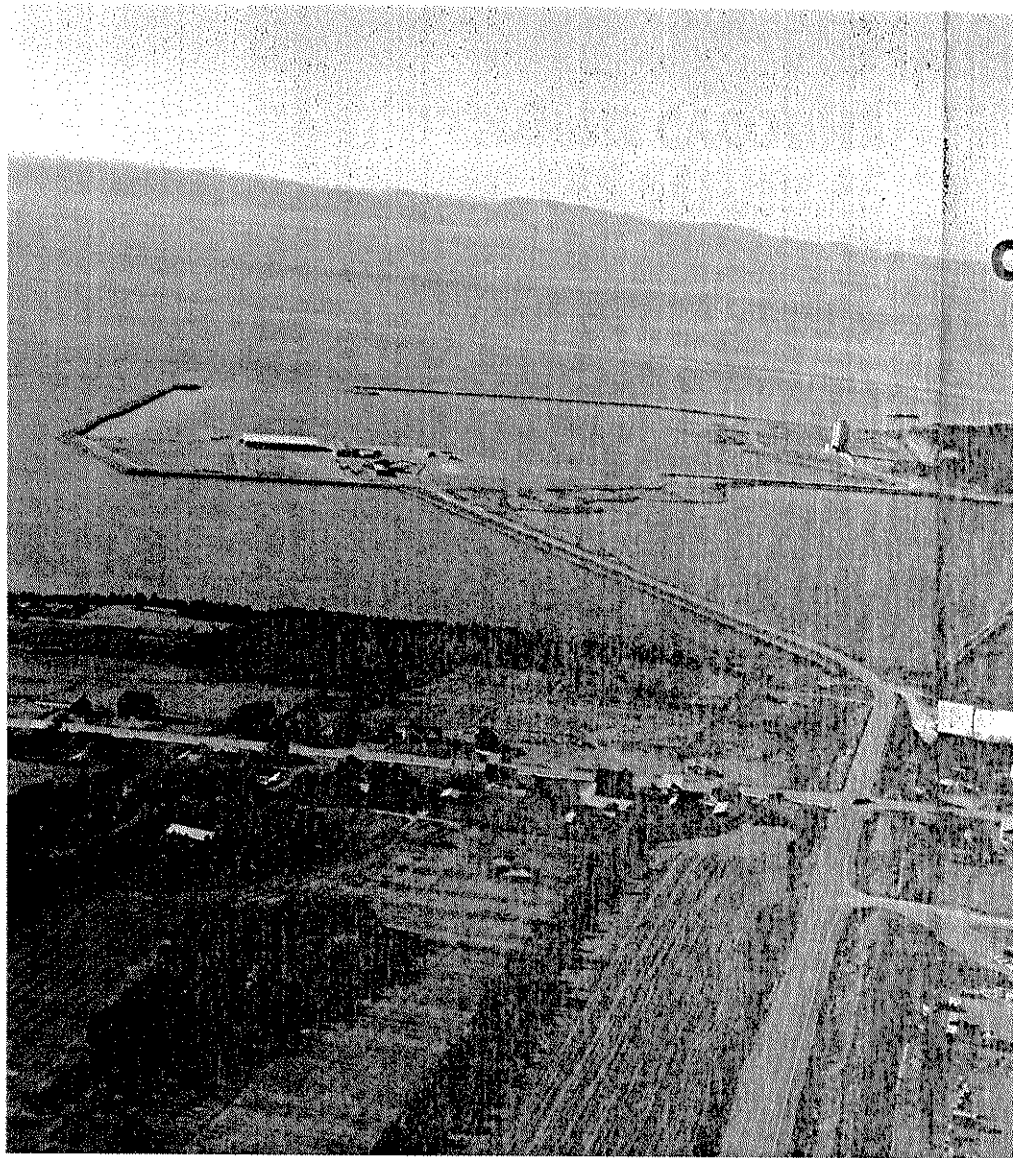
Greenpeace et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique

(AQLPA) ont pour leur part clairement manifesté leur opposition, arguant que l'offre et la consommation accrues de gaz empêcheront le Québec et le Canada d'atteindre les objectifs du protocole de Kyoto. Les prévisions de l'AQLPA sont légèrement supérieures à celles de Rabaska et d'Énergie Cacouna: chaque usine de regazéification émettra environ 200 000 tonnes de gaz à effet de serre par année – la production de CO₂ de 40 000 voitures! Du puits au consommateur, Énergie Cacouna sera à l'origine de l'émission, à l'échelle mondiale, de 11,7 millions de tonnes de GES; Rabaska, de 13 millions.

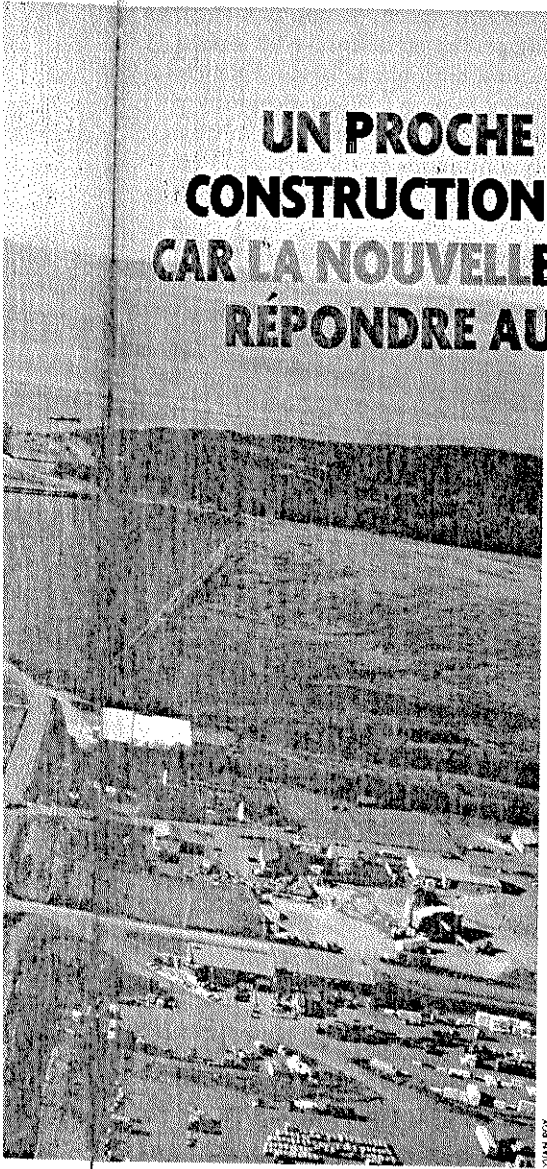
Les inquiétudes des opposants trouvent un écho dans les recommandations du Dr Luc Lefebvre, auteur d'un ouvrage sur la gestion de risques, *Les lignes directrices pour la réalisation des évaluations de conséquences*

À Cacouna, l'emplacement envisagé pour le port méthanier se trouve à la rencontre de cinq écosystèmes marins et terrestres reconnus.

sur la santé des accidents industriels majeurs et leur communication au public. Toxicologue de la Direction de la santé publique de Montréal, le Dr Lefebvre a participé au débat entourant le projet controversé d'aménagement du CHUM sur un ancien terrain ferroviaire. S'il refuse de se prononcer sur l'acceptabilité sociale des projets de port méthanier, il estime qu'il ne suffit pas de s'engager, comme le font actuellement les promoteurs, à réduire les risques inhérents à ce type d'infrastructure. «Ce sont les conséquences qu'il faut limiter, pas les probabilités qu'une catastrophe survienne», résume-t-il.



UN PROCHE DE GEORGE W. BUSH A DIT SOUHAITER LA CONSTRUCTION DE PORTS MÉTHANIER AU CANADA, CAR LA NOUVELLE-ANGLETERRE N'EN VEUT PAS. « COMMENT RÉPONDRE AUTREMENT À LA DEMANDE CROISSANTE ? »



opté pour un emplacement à Lévis... à 500 m à l'ouest de Beaumont! Les conséquences sont les mêmes.» Une majorité de conseillers municipaux de Lévis, d'abord opposés au projet, se sont ravisés en mai 2005.

Rabaska s'est engagée formellement à verser à la Ville environ 10 millions de dollars par année en impôts. Énergie Cacouna versera pour sa part 6,5 millions par an pendant les 25 prochaines années – dont une moyenne de 3,74 millions en impôts fonciers rien que pour la paroisse de Cacouna. Un véritable pactole pour une municipalité de 700 âmes, habituée à un budget annuel de 600 000 dollars. Le maire du village de Cacouna, Gilles D'Amours, avait d'abord manifesté son opposition au projet. Contrairement à son homologue de la paroisse, Jacques Michaud, il avait promis un référendum. Il a retourné sa veste lorsque les promoteurs se sont engagés à ce que sa municipalité touche un million en impôts et redevances annuels au cours des 10 prochaines années. «Je m'en serais voulu que la municipalité soit privée de ces revenus», explique laconiquement Gilles D'Amours.

Les deux maires se sont toutefois bien gardés de révéler à leurs concitoyens que l'entente n'avait aucune valeur juridique. «Il faudra que Cacouna soumette à l'Assemblée nationale un projet de loi privé pour faire valider l'entente avec Énergie-Cacouna. Il s'agit d'une simple formalité», a précisé Jonathan Trudeau, du ministère des Affaires municipales.

Chez les opposants, nul ne croit aux engagements des gaziers. «À Lévis, Ultramar a réussi après coup à faire revoir à la baisse son avis d'imposition, Irving a fait la même chose à Saint John», rappelle Gaston Cadrin, du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a adopté, en juillet 2005, une loi autorisant

la Ville de Saint John à modifier le rôle d'évaluation du terrain de Canaport: le consortium Irving-Repsol acquittera pendant 25 ans un impôt foncier annuel non indexé de 500 000 dollars au lieu de cinq millions. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a adopté une loi semblable l'automne dernier, pour favoriser la société texaise Anadarko, qui a entrepris la construction d'un terminal méthanier à Bear Head, à l'île du Cap-Breton. Le promoteur paiera seulement les deux tiers de l'impôt foncier prévu, et seulement lorsque le chantier sera terminé.

Chaque chantier donnera de l'emploi à un millier de travailleurs pendant trois ans, promet-on à Lévis et à Cacouna, et ces deux municipalités conserveront respectivement 50 et 30 emplois permanents. Cependant, le gros des investissements prendra la route de l'Asie ou de l'Europe, puisque le Québec ne construit pas de méthaniers, pas plus qu'il ne produit les composants nécessaires à la construction d'une usine de regazéification.

«Les gens voient à court terme», laisse tomber Josée Boudreau. Prof d'anglais au cégep de Rivière-du-Loup, elle s'est lancée corps et âme dans la bataille. Avec d'autres résidents inquiets, elle a formé Vision Cacouna le printemps dernier. Cette coalition s'oppose au projet d'Énergie Cacouna, privilégiant plutôt la relance économique de la région ainsi que la mise en valeur du patrimoine architectural et environnemental du village et de la paroisse. «N'eût été de l'entêtement de Vision Cacouna, les promoteurs n'auraient tenu aucune assemblée publique et se seraient contentés des soirées portes ouvertes», dit-elle.

Elle et son conjoint, Stéphane Lefebvre, ont acheté il y a deux ans une résidence centenaire en plein cœur de Cacouna. Du bout de leur terrain, on voit l'emplacement convoité, à moins de deux kilomètres à vol d'oiseau. «Vous imaginez le chan-

Rabaska a subi un premier revers en décembre 2004, les habitants de Beaumont s'étant alors prononcés à 72% contre son projet lors d'un référendum. Mais la direction ne s'est pas avouée vaincue, rappelle Yves Saint-Laurent, à la tête de la coalition de citoyens Rabat-joie.

Depuis sa magnifique maison tricentenaire qui se dresse en retrait de la 132, ce professionnel de la publicité dans la trentaine a une vue imprenable sur le fleuve et l'île d'Orléans. Il est sans doute le profane qui en sait le plus sur l'industrie du GNL. Il a d'ailleurs été invité à participer, en septembre 2005, à la conférence de l'American Institute of Chemical Engineering, à Vancouver. Après le référendum, il aurait bien aimé que les choses s'arrêtent là. «Les promoteurs avaient promis de respecter le vœu de la population. Bien, tiens! Ils ont

→ LA GUERRE DU MÉTHANE

tier?» demande-t-elle en replaçant ses mèches blondes ébouriffées par le vent du large. «Pendant trois ans, du dynamitage, de la poussière, des gros camions, des projecteurs. Puis, un bateau par semaine, qui va mettre 24 heures à pomper son GNL vers les réservoirs. Ça va être infemal!» Un agent immobilier lui a confirmé ce que tous redoutaient: les acheteurs, pressés d'acheter la première maison en vente à Cacouna, attendent désormais l'issue du combat.

Vision Cacouna a perdu une première manche. Lors d'un référendum, en septembre, 57% des habitants du village ont voté en faveur du projet. «C'est une première en Amérique du Nord», s'est exclamé devant les caméras le représentant de TransCanada, John Van der Put, venu exprès de Calgary. Deux des projets de la société étaient tombés à l'eau dans le Maine en 2004. La population de Harpswell, puis celle de Cumberland, auxquelles on avait fait les mêmes promesses, ont dit non.

«Nous étions persuadés de gagner, même par une marge infime, laisse tomber, amère, Josée Boudreau. Aujourd'hui, on ne regarde plus le fleuve de la même façon.»

Deux semaines avant le référendum, des résidents ont «constitué» un comité du Oui. «Des gens sont venus nous voir, on les a aidés à se payer un local», dit le directeur des communications d'Énergie Cacouna, Andrew Pelletier. Le regroupement des partisans du Oui a toutefois admis que l'initiative venait du consortium, lequel a payé pour tout, du local aux affiches en passant par la diffusion des communiqués. Impossible de savoir combien Énergie Cacouna y a investi — la loi québécoise sur les consultations référendaires n'exige pas le dévoilement des contributions des sociétés, pas plus qu'elle ne limite leur participation.

Énergie Cacouna a aussi su jouer les Cacounois de vieille souche contre les «étranges», croit Josée Boudreau. «La très grande majorité des membres de Vision Cacouna et la plupart des gens qui ont voté contre le projet sont, comme moi, nés ailleurs, dit-elle. J'ai l'impression que les vieilles familles ne voient plus la beauté des lieux et qu'elles n'ont pas envie de se faire dire quoi faire par ceux qui choisissent de s'établir à Cacouna.» Le débat, qui se poursuivra devant le BAPE, en 2006, n'aurait pas duré une semaine, selon elle, si le projet avait été présenté à Notre-

Dame-du-Portage, chic lieu de villégiature fréquenté par l'élite de Montréal et de Québec.

«Si les Américains ne veulent pas du terminal, pourquoi faudrait-il qu'on en laisse un s'installer chez nous?» demande-t-elle. Justement parce qu'ils n'en veulent pas, serait-on tenté de répondre.

«Le plus grand potentiel commercial pour le gaz naturel est aux États-Unis, mais l'industrie a de la difficulté à faire accepter ses projets», dit Alain Lapointe, de HEC Montréal. «Le GNL québécois est en bonne partie destiné au marché américain. De prime abord, ce n'est pas pour approvisionner le Québec», dit-il sans hésiter.

L'industrie du gaz exige depuis bien des années la levée de toute entrave à l'aménagement de pipelines et de terminaux méthaniers. Aux États-Unis, depuis l'adoption, en août, de l'Energy Bill, une loi passée quasi inaperçue au Canada, c'est la Commission américaine de réglementation de l'énergie, et non plus les assemblées législatives des États, qui a le dernier mot. Malgré ce puissant outil, le lobby du gaz se rend compte que le GNL a mauvaise presse au pays de l'Oncle Sam. Les gaziers sont donc de plus en plus nombreux à espérer une solution venue du nord. À commencer par le président de la Commission américaine de réglementation de l'énergie lui-même! En septembre 2004, Patrick H. Wood, un proche de George W. Bush, a en effet dit souhaiter la construction de ports méthaniers au Canada, puisque la Nouvelle-Angleterre n'en veut pas. «Je ne vois pas comment on pourra répondre autrement à la croissance de la demande», a-t-il déclaré.

Du côté de Rabaska, on jure que le GNL est avant tout destiné aux marchés québécois et ontariens, respectivement couverts par Gaz Métro et Enbridge. Que fera Gaz de France avec le GNL qui ne sera pas vendu à ses partenaires? «Il ne devrait plus en rester beaucoup une fois que Gaz Métro et Enbridge se seront servis», soutient Glen Kelly.

Quant à Énergie Cacouna, non seulement son projet ne porte que sur les installations portuaires, mais elle refuse toujours de révéler le tracé de son gazoduc. Le directeur des communications du consortium, Andrew Pelletier, confiait cependant au journal *Les Affaires*, en septembre 2004, qu'«on regarde présentement» la possibilité de brancher directement le terminal à un gazoduc des Maritimes ou de la Nouvelle-Angleterre.

Écoulé entièrement ou non au Canada, le GNL servira en définitive les intérêts américains, ainsi que le laissait entendre récemment Stephen J. Wuoni, vice-président d'Enbridge, un des partenaires de Rabaska. «Nous continuons de travailler au projet Rabaska, près de Québec, lequel pourra satisfaire les besoins du Québec et de l'Ontario et nous permettra d'exporter davantage de gaz de l'Ouest vers les États-Unis», a-t-il dit en juin dernier, à Washington, devant les membres du Canadian American Business Council et de la United States Energy Association.

Selon Gaston Cadrin, en facilitant ainsi le transit du gaz vers l'Ontario et les États-Unis, le Québec risque de «favoriser le développement industriel chez [ses] voisins, en plus de concurrencer [son] énergie hydroélectrique, beaucoup plus propre. Un gazoduc, c'est comme une ligne de transport électrique: ça ne laisse pas de retombées économiques sur son passage.»

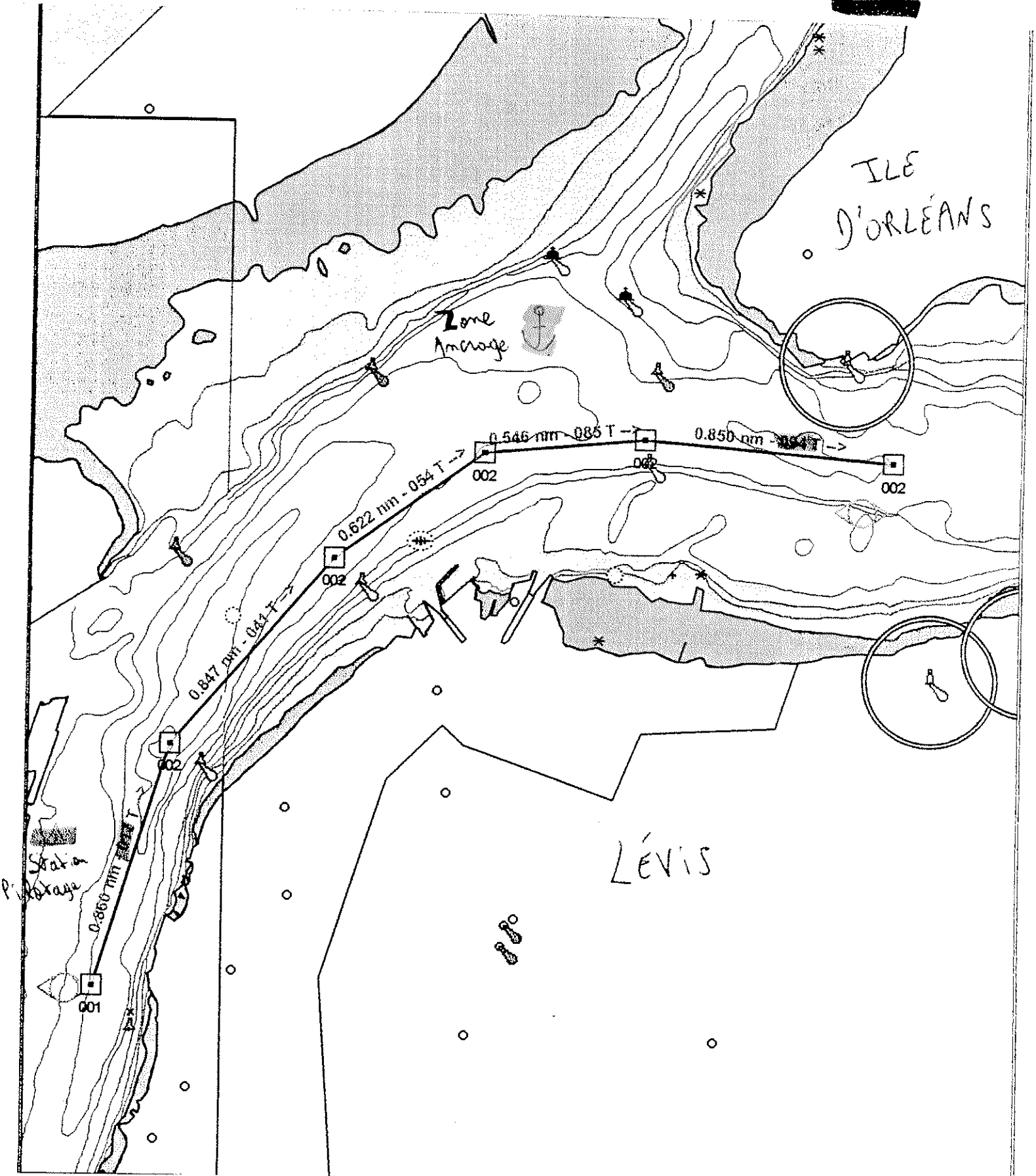
Un autre doute subsiste. Si un seul port méthanier suffit à combler les besoins du Québec, pourquoi Rabaska et Énergie Cacouna n'ont-ils pas soumis un projet conjoint? TransCanada, partenaire dans Énergie Cacouna, et Gaz Métro, partenaire dans Rabaska, sont déjà propriétaires du gazoduc TransQuébec Maritimes et actionnaires d'un pipeline en Nouvelle-Angleterre. Et pour que le Bas-Saint-Laurent ait accès au gaz, comme l'a mollement promis Énergie Cacouna, il faudra bien que le consortium s'entende avec le distributeur exclusif au Québec, Gaz Métro.

En fait, il aurait dû n'y avoir qu'un seul projet de terminal méthanier, selon une source proche d'Hydro-Québec. «Gaz Métro et Gaz de France ne sont pas arrivés à s'entendre avec Petro-Canada et TransCanada. Ils refusaient de se contenter de 50% des bénéfices.» Des propos catégoriquement démentis par Rabaska et Énergie Cacouna.

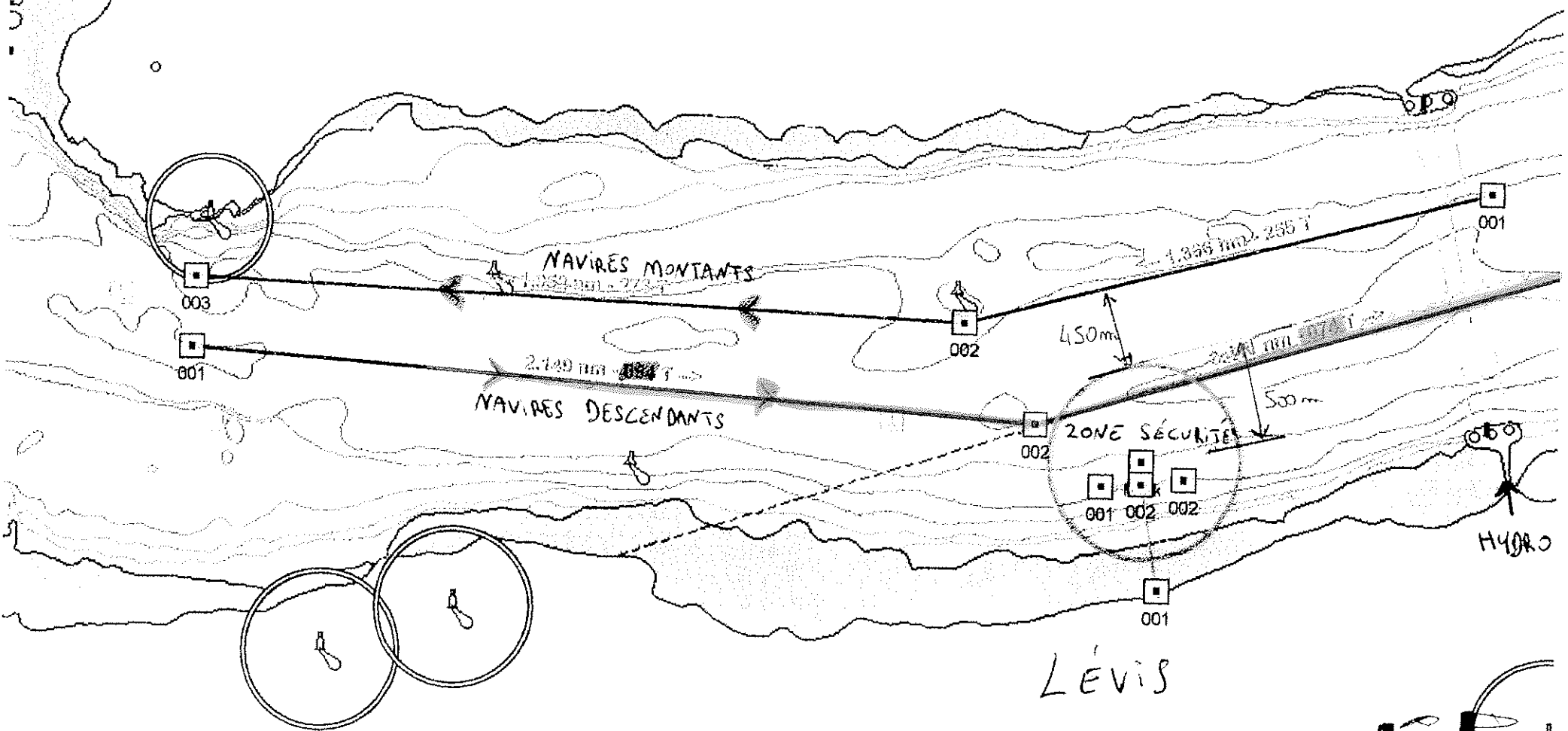
À Québec, personne ne s'est penché sérieusement sur le dossier, déplore Rita Dionne-Marsolais, porte-parole du Parti québécois en matière d'énergie. Pis encore, le gouvernement a reporté la présentation de sa politique énergétique, d'abord prévue pour le printemps dernier. «Je ne nie pas qu'il faille diversifier les sources d'énergie au Québec, dit-elle, mais on a pris le problème à l'envers. Il faut d'abord se demander si nous avons besoin de ce terminal. Et il faudrait au moins examiner le débat en cours aux États-Unis.» □

ANNEXE 4

PLAN 1



ILE D'ORLÉANS



ANNEXES
22/01/20