

## **Projet Rabaska**

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement par Les Entreprises Lévisiennes inc.**

**RABASKA EST UN BON PROJET POUR LÉVIS**

**Fait à Lévis, janvier 2007**

## **Historique de la compagnie**

Les Entreprises Lévisiennes inc. est une compagnie qui œuvre sur la rive-sud de Québec depuis plus de 40 ans. C'est une entreprise familiale fondée en 1966 par M. Jean-Marc Bergeron en association avec ses frères René et Napoléon. Aujourd'hui, cinq de leurs enfants y sont aussi associés. En saison, nous employons plus d'une soixantaine de personnes.

Les Entreprises Lévisiennes inc. est spécialisée dans la pose de béton bitumineux (asphalte) et dans la livraison de produits connexes, gravier, pierre et concassé, pour le résidentiel, le commercial ou la réalisation de grands travaux comme des routes ou des autoroutes. Nos bureaux sont situés à Lévis dans le secteur de Saint-Étienne de Lauzon à proximité des autoroutes 20 et 73.

## **Le projet Rabaska**

Notre intérêt pour le projet Rabaska est principalement de quatre ordres. D'abord, nous utilisons déjà le gaz naturel pour combler la majeure partie de nos besoins en énergie, ensuite, nous pourrions, comme entreprise, participer directement aux travaux de construction du terminal méthanier, troisièmement, nous croyons qu'un projet de cette envergure ne peut être qu'un stimulant très important pour l'économie régionale et finalement, nous croyons que ce projet aurait un effet globalement positif pour l'environnement sans mettre en cause la sécurité des citoyens.

- **L'utilisation du gaz naturel**

Notre entreprise a déjà opté pour l'utilisation du gaz naturel et nous en sommes satisfaits. C'est une bonne source d'approvisionnement en énergie. Le gaz est relativement propre pour l'environnement, il offre des prix relativement compétitifs et son utilisation tend à se répandre.

Toutefois, le Québec est dépendant des gisements de l'Ouest canadien pour son approvisionnement et la production de gaz naturel tend à plafonner. Dans sa documentation, le consortium Rabaska indique que le gaz naturel comble aujourd'hui environ 12% des besoins énergétiques du Québec. Cette proportion est de 32% en Ontario. En plus, l'Amérique consomme actuellement 30% de l'offre mondiale, alors qu'elle ne détient que 5% des réserves de la planète.

La construction d'un terminal méthanier offre ici deux avantages immédiats : sécurisation des approvisionnements et augmentation de l'offre, ce qui devrait avoir pour effet de pousser les prix vers le bas.

Nous parlons donc de la construction d'une infrastructure stratégique pour notre économie, une infrastructure qui nécessitera l'utilisation de technologies qui sont présentement absentes dans notre région. Pourquoi ne pas profiter de l'occasion qui nous est offerte? Si nous rejetons le projet Rabaska d'autres, de toute façon, le feront à notre place. Pourquoi nous priver d'un projet de développement aussi important?

- **La participation de notre entreprise**

Plus directement, Les Entreprises Lévisiennes inc. a l'intention de participer à l'éventuel processus de soumissions concernant la construction du terminal méthanier. Il est loin d'être assuré que nos propositions seraient retenues. Nous ne serions certainement pas les seuls sur les rangs.

Mais notre entreprise va déployer tous les efforts pour obtenir sa part de contrats. Cela serait bon pour notre développement et pour tous nos employés. Et dans l'hypothèse d'un échec d'autres entreprises seraient nécessairement retenues.

Le consortium Rabaska s'engage, dans toute la mesure du possible, à favoriser des compagnies et des fournisseurs locaux et l'effet d'entraînement qu'aurait la mise en chantier du terminal méthanier se traduirait nécessairement par des retombées positives pour nos activités. Comme on dit : ça ne pourrait certainement pas nuire.

- **Un investissement de 840 M \$**

Il est facile de s'en convaincre : un investissement de 840 M \$ va générer des retombées plus qu'appréciables sur l'économie. En phase de construction, sur une période de trois ans, le consortium estime ceci : « L'activité générée par le projet devrait supporter l'équivalent de 4 995 personnes/années, dont 2 440 emplois directs et 2 555 emplois indirects auprès des fournisseurs. En terme d'effectifs, le chantier à lui seul nécessitera l'embauche de 1 580 personnes/années. » Et ces chiffres, à notre connaissance, n'ont pas été remis en question.

Les retombées se feraient aussi sentir bien après la fin des travaux : « Au moment de sa mise en exploitation, il est prévu que le terminal nécessitera l'embauche de 70 personnes, travailleurs spécialisés et personnel administratif confondus. Ces emplois seront occupés par des résidents de Lévis et de la région environnante ou qui viendront s'y établir. Les activités reliées à l'exploitation du terminal créeront par ailleurs environ 220 emplois auprès des fournisseurs, constitués largement d'entreprises et d'établissements de la région. »

Nous ne sommes pas des spécialistes, mais ces derniers chiffres nous semblent bien conservateurs puisque l'exploitation du terminal pourrait amener d'autres entreprises à venir s'établir à Lévis ou dans la région. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'œil du côté de la raffinerie qui est exploité par Ultramar à Lévis à la hauteur de Saint-Romuald. Que serait notre économie sans Ultramar? De très nombreux fournisseurs et des entreprises d'entretien y travaillent chaque année.

À titre d'exemple, Ultramar vient de procéder à des investissements de plusieurs centaines de millions de dollars pour moderniser ses installations. C'est très important et à ce que nous sachions la raffinerie, qui existe maintenant depuis des dizaines d'années, n'a pas provoqué de grandes catastrophes. Aujourd'hui, le terminal méthanier pourrait compter sur des méthodes et des techniques plus modernes pour sa construction. Les promoteurs devront également se soumettre à des règles environnementales qui n'existaient pas au moment de la construction de ce que l'on appelait à l'époque la Golden Eagle.

- **La sécurité et l'environnement**

Les entreprises comme la nôtre savent très bien que les méthodes de construction sont maintenant soumises à des règles strictes en ce qui concerne l'effet de travaux sur la qualité de vie des populations et pour assurer et préserver la qualité de l'environnement. Plusieurs ministères et organismes sont chargés de cette surveillance et les citoyens, qui sont aujourd'hui beaucoup plus et mieux informés, sont aussi beaucoup plus vigilants qu'ils ne l'étaient à l'époque.

Le consortium Rabaska n'échappe pas à ces nouvelles réalités. Si, avant d'entreprendre des travaux de moindre importance, nous devons faire la preuve qu'ils seront conformes aux lois et règlements en vigueur, il ne fait pas de doute dans notre esprit que la construction d'un terminal méthanier se ferait sous très haute surveillance et ce, autant en aval, en amont qu'en pleine période de construction. Ça devrait générer du travail pour bien des inspecteurs!

Et il est tout à fait normal que tous ces moyens soient déployés. Pour des entrepreneurs ça représente bien souvent des soucis et des dépenses additionnelles, mais il faut faire avec son temps et c'est très bien ainsi.

Aussi, les technologies proposées par le consortium sont déjà utilisées ailleurs dans le monde. Elles sont éprouvées et nous n'avons jamais entendu parler d'une catastrophe. Dans sa documentation, Rabaska a l'honnêteté de rappeler, sinon on se doute bien que quelqu'un d'autre l'aurait fait, que l'industrie rapporte « deux échouements importants de méthaniers » depuis les 40 dernières années. « Mais on ne dénombre aucun déversement ou collision sérieuse impliquant des méthaniers sur plus de 40 000 transports et 100 millions de milles parcourus pendant cette période. »

La sécurité du transport maritime semble donc être acquise. Côté terrestre, de nombreuses études ont aussi été faites et indiquent des incidences potentielles d'accidents très faibles, voire pratiquement nulles, en ce qui concerne les activités à quai et l'exploitation du terminal et du gazoduc. L'expérience conjuguée de Gaz Métro, d'Enbridge et de Gaz de France parle d'elle-même. Ces grandes entreprises n'auraient aucun bénéfice à tirer d'un projet potentiellement dangereux pour les populations ou la protection de l'environnement.

Enfin, et nous terminerons sur cette note, la combustion du gaz naturel produit beaucoup moins de gaz à effet de serre que d'autres carburants tels le pétrole et le charbon. À long terme, une utilisation plus grande de cette source d'énergie au détriment de d'autres paraît tout à fait souhaitable. Nous ne sommes pas chevronnés dans ce dossier, mais le protocole de Kyoto nous en entendons parler très souvent à l'heure actuelle. Nul besoin ici d'insister.

## **Conclusion**

Pour toutes ces raisons, nous croyons que le projet de construction d'un terminal méthanier tel que proposé par le consortium Rabaska doit obtenir l'aval du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. L'ouverture et la transparence dont font preuve les promoteurs nous confortent.

Lévis, la grande région de Québec et même tout le Québec ont des intérêts évidents pour que la mise en chantier de cet important chantier reçoive l'autorisation des autorités compétentes. Nous avons tenu à produire ce mémoire pour afficher ouvertement nos opinions sur ce sujet qui fait couler beaucoup d'encre.

Il faut s'assurer que toutes les règles seront respectées. Nous sommes d'accord avec leur application et nous croyons aussi au développement durable. Et c'est justement parce que nous ne nourrissons aucune crainte quant à l'application et au respect des lois existantes et parce que nous pensons que ce projet sera, à long terme, profitable pour l'environnement que nous lui apportons notre appui. Merci d'avoir lu ce mémoire.

Les Entreprises Lévisiennes inc.  
215, rue Principale  
Saint-Étienne de Lauzon,  
Québec, G6J 1E8

(418) 831-4111

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Denis April', with a large, sweeping flourish at the end.

Denis April, directeur