

**Mémoire sur les impacts potentiels du projet
d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des
infrastructures connexes sur l'industrie touristique et
des croisières dans la région de Québec**

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

**Par
Patrick Plante
Doctorant en technologie de l'éducation**

**Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans
24 Janvier 2007**

Tables des matières

Tables des matières.....	2
À propos de l'auteur.....	4
Résumé.....	5
1. L'industrie touristique : portrait actuel.....	6
1.1 La région touristique de Québec.....	6
1.2 Ce que représente la région de Québec.....	6
1.3 Types de tourisme en émergence.....	7
1.3.1 Le <i>tourisme soutenable</i>	7
1.3.2 L' <i>écotourisme</i>	7
1.3.3 Le tourisme et les changements climatiques.....	8
1.4 La valeur touristique du secteur Rabaska.....	9
2. L'industrie des croisières : portrait actuel.....	10
2.1 L'industrie des croisières au Canada.....	10
2.2 L'industrie des croisières dans la région de Québec.....	10
2.3 Un apport économique important.....	11
2.4 Une industrie qui crée des emplois.....	11
2.5 Une industrie fragile.....	11
2.6 Une industrie en forte concurrence.....	12
3. Les impacts potentiels du projet Rabaska sur l'industrie touristique et des croisières.....	14
3.1 Nuisances éventuelles causées par les méthaniers sur le trafic maritime.....	14
3.1.1 Préoccupations du MDDEP.....	14
3.1.2 Préoccupations de M. Latrémouille et du Commodore Picard.....	15
3.1.3 Conclusion de l'Étude sur l'intégration du trafic méthanier.....	17
3.1.4 Conclusions de l'étude du GIRAM.....	18
3.1.5 Autres projets, mêmes préoccupations.....	19
3.2 Accidents, mesures de sécurité et terminal méthanier.....	20
3.2.1 Les normes de la <i>US Coast Guard</i>	21
3.2.2 Leçons à tirer pour la région de Québec.....	21
4. Oppositions populaires aux projets de ports méthaniers pour des raisons touristiques.....	22
5. Critique de l'étude d'impacts sur l'industrie touristique du projet Rabaska.....	25
5.1 L'objectif de l'étude.....	25
5.2 Les concepts de paysage humanisé, emblématique et identitaire.....	25
5.3 Le concept de développement durable.....	26
5.4 Le concept de tourisme industriel.....	27
5.5 Les impacts du Port de Québec sur le tourisme.....	28
5.6 Analyses des impacts visuels.....	29
5.6.1 Les sites avec un impact significatif.....	29
5.6.2 Le concept d' <i>atténuation</i>	30
5.6.3 Le concept d' <i>accumulation</i>	30
5.7 Éléments non présents dans l'étude d'impacts.....	31
5.7.1 L'oubli de l'Île d'Orléans.....	31
5.7.2 L'impact de la construction.....	32
5.7.3 L'impact de la pollution sur la visibilité.....	32

5.7.4 La pollution lumineuse	33
5.7.5 La pollution auditive.....	33
5.7.6 L'effet d'entraînement.....	33
Conclusion	35
Conclusion citoyenne.....	36
Bibliographie.....	39

À propos de l'auteur

Patrick Plante est historien et a œuvré pour plusieurs organismes dans le domaine de la recherche, de la communication et de l'animation historique, notamment pour la Commission des champs de bataille nationaux (CCBN), les Fêtes de la Nouvelle-France, La Compagnie des Six-Associé et Communication historique Mémoire dont il est un des fondateurs. Patrick Plante est présentement actif au sein du Conseil d'administration du Manoir Mauvide-Genest situé à Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans. Enseignant et doctorant en technologie de l'éducation, ses intérêts portent sur la démocratisation de la technologie et les controverses technoscientifiques. Patrick Plante est membre de l'*Association des gens de l'Île d'Orléans contre le port méthanier (ACPM)*.

Résumé

Ce mémoire a été écrit dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet Rabaska. L'objectif de ce document est de démontrer les impacts potentiellement négatifs que pourrait avoir le projet de terminal méthanier sur l'industrie touristique et des croisières de la région de Québec.

Premièrement, le tourisme dans la région de Québec est une activité des plus importantes, avec près de 20 000 emplois et 1.5 milliard de revenus annuels. Québec est aussi une des destinations les plus appréciées au monde. Considérant les types de tourisms qui sont présentement en émergence, tels que l'écotourisme et le tourisme soutenable, il est conseillé par les spécialistes du milieu d'investir en ce sens. Ainsi, le secteur Rabaska aurait une grande valeur touristique et serait sans nul doute un atout stratégique qu'il faudrait protéger vu l'importance de l'industrie touristique pour la région.

Deuxièmement, le secteur des croisières apporte de plus en plus de touristes dans la région, avec des retombés de plusieurs millions de dollars. Créatrice d'emplois, l'industrie serait très fragile, et comme tout navire sur le St-Laurent, elle doit jouer avec la concurrence pour respecter ses horaires serrés et ses impératifs économiques. Dans ce contexte de fragilité, nous ne pouvons pas comprendre en quoi briser nos paysages identitaires et augmenter les entraves à la circulation fluviale peut nous aider à demeurer une destination prisée.

Troisièmement, les impacts sur la navigation, et par ricochet sur les croisières et la navigation de plaisance, préoccupent plusieurs spécialistes et organismes. Cette situation n'est pas propre à notre région. Aux États-Unis, ces préoccupations sont aussi très présentes dans la plupart des projets qui convoitent des passages marins étroits et dont les mesures de sécurité risquent de créer des désagréments pour l'industrie touristique.

Quatrièmement, un regard rapide chez nos voisins du sud montre que des raisons économiques et touristiques liguent des citoyens, des gens d'affaires et des politiciens, entre autres, contre de tels projets pour les mêmes raisons que nous.

Cinquièmement, une analyse de l'Étude d'impacts sur l'industrie touristique du projet Rabaska, mandaté par l'initiateur à la firme Desjardins Marketing Stratégique, nous convainc d'être critiques face au projet Rabaska. Outre le fait que les concepts initiaux des mandats nous semblent difficilement justifiables dans le contexte de l'implantation d'un terminal méthanier dans un paysage identitaire à vocation agricole et résidentielle, c'est surtout ce qui ne se trouve pas dans l'étude qui nous intéresse, notamment l'oubli de l'île d'Orléans, des impacts de la construction, de la pollution, de la lumière, du bruit et de l'effet d'entraînement qui attirerait d'autres industries lourdes à s'installer dans le secteur.

Pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis que le projet Rabaska devrait être rejeté. Nous demandons donc au gouvernement de ne pas autoriser ce projet.

1. L'industrie touristique : portrait actuel

Dans ce premier chapitre, il sera question du portrait touristique actuel de la région de Québec, c'est-à-dire de l'apport économique et de la création d'emplois. Il sera aussi question des formes de tourisms en émergence et dans lesquelles il serait, selon les spécialistes, opportun d'investir.

1.1 La région touristique de Québec

La grande région de Québec est une des destinations touristiques importantes, non seulement au niveau du Québec et du Canada, mais également au niveau mondial. « La ville de Québec se place [...] au 7^e rang des meilleures destinations des Amériques et au 14^e rang de l'ensemble des destinations touristiques mondiales (tous continents confondus). »¹ (Desjardins Marketing Stratégique, 2006, p. 29).

Surtout visité par des touristes québécois (66%) (p. 30), la région de Québec est au cœur d'enjeux très importants. 4^e destination touristique au Canada, les 5.4 millions de visiteurs apportent près de 1.5 milliard de revenus annuellement. Le secteur touristique est ainsi le 2^e plus important de la région avec près de 20 000 emplois directs, ce qui représente 8% des emplois de la région (OTCQ, 2004).

Toujours selon l'Office du tourisme et des congrès de Québec (OTCQ), le site qui attire le plus les visiteurs est le Vieux-Québec avec 53 %. L'Île d'Orléans a aussi une place de choix avec près de 12 %, soit une augmentation de 3.3% de 1999 à 2003.

1.2 Ce que représente la région de Québec

Les activités qui sont les plus pratiqués par les touristes dans la région de Québec sont reliées à l'histoire (61%), et à l'aspect paysage (54 %) (OTCQ, 2004). Ces statistiques ne sont pas surprenantes quand on replace la région de Québec dans le contexte de l'histoire du continent. Siège du pouvoir de deux empires coloniaux, ville portuaire, ville d'immigration, ville française dans une mer anglophone, etc. Tout ceci, il faut le dire, dans un périmètre assez réduit.

Selon l'Institut nord-américain de recherche en tourisme (INART), le fait français de la ville de Québec en fait un lieu identitaire fort : « Pour les francophones d'Amérique, la ville et la région de Québec sont le giron d'où ils se sont répandus partout sur le continent, le point d'ancrage de leur identité, la quintessence de leurs racines, le lieu de pèlerinage de vingt millions d'individus. » (2006, p. 6)

¹ Ce classement provient du magazine *Condé Nast Traveller* qui est une autorité en la matière.

Pour les auteurs du rapport de l'INART, Jacques Demers et Jacques Lemieux, Québec comme lieu identitaire, historique et géographique exceptionnel mérite une attention particulière :

C'est dire, de tout ce qui précède, l'importance de ce périmètre petit en étendue, mais extrêmement important en profondeur. Mettre à risque cet ensemble passionnant, complexe et fragile mérite donc réflexion et précautions. Personne en Amérique et ailleurs, l'UNESCO en premier lieu, n'accepterait que ce joyau soit menacé serait-ce même pour des motifs économiques importants certes, mais de courte durée. » (p. 6).

1.3 Types de tourisme en émergence

Bien que la région de Québec soit riche en histoire, ce qui se reflète surtout dans le patrimoine bâti de la ville, les spécialistes du tourisme demeurent aux aguets face aux nouvelles tendances.

Lors d'un atelier-conférence donné dans le cadre d'un cours à l'Université Laval, Desjardins (2004) montrait le « top 10 » des activités ou secteurs à investir. La première position revient ex æquo à l'écotourisme et à la mise en place d'une croisière de luxe, et la deuxième place à un des aspects de la culture québécoise.

Ainsi, les produits touristiques qui font la promotion du développement durable et de la préservation de l'environnement ont et auront dans les prochaines années une forte attraction envers les touristes. Les concepts émergeant de *tourisme soutenable*, d'*écotourisme* et de la réponse des milieux touristiques aux changements climatiques méritent d'être définis puisque ce sont des secteurs ou des activités qui vont attirer encore plus de touristes dans les prochaines années.

1.3.1 Le tourisme soutenable

Selon L'Organisation mondiale du tourisme (OMT), le tourisme soutenable (*Sustainable Tourism*) est un développement qui rencontre les besoins actuels des touristes et des régions hôtes tout en protégeant et en augmentant les opportunités pour le futur. Ce type de développement est envisagé comme menant à la gestion de toutes les ressources de telle manière que les besoins économiques, sociaux et esthétiques puissent être accomplis tout en maintenant l'intégrité culturelle, les processus écologiques essentiels et la diversité biologique.

1.3.2 L'écotourisme

L'écotourisme est devenu, au court des dernières années, le secteur dont l'expansion est la plus rapide (Weinberg et al., 2002). Le concept a été défini par l'architecte Héctor Ceballos-Lascuráin en 1983, et c'est toujours sa définition qui est généralement utilisée:

[...] ecotourism is tourism that consists in travelling to relatively undisturbed or uncontaminated natural areas with the specific objective of studying, admiring, and enjoying the scenery and its wild plants and animals, as well as any existing cultural manifestations (both past and present) found in these areas. In these terms, nature-orientated tourism implies a scientific, aesthetic or philosophical approach to travel [...] The person who practices ecotourism has the opportunity of immersing himself/herself in nature [...] (Gould, 2004, en ligne).

1.3.3 Le tourisme et les changements climatiques

La réponse des chercheurs et des représentants de l'industrie touristique aux changements climatiques prend forme dans la *Déclaration de Djerba sur le tourisme et le changement climatique* lors d'une conférence internationale tenue à Djerba, en Tunisie, du 9 au 11 avril 2003, réunie à l'initiative de l'Organisation mondiale du tourisme et à l'invitation du gouvernement tunisien. Voici des articles qui touchent plus particulièrement l'objet de notre document, c'est-à-dire qui sont, selon nous, en contradiction avec l'instauration d'un port méthanier dans la région de Québec :

[...]

1. *Exhorter* tous les gouvernements soucieux de la contribution du tourisme au développement durable, à souscrire à tous les accords intergouvernementaux et multilatéraux d'importance, tout particulièrement au Protocole de Kyoto, et autres conventions et déclarations analogues concernant le changement climatique ainsi qu'aux résolutions y afférentes qui visent à prévenir les effets de ce phénomène et à en éviter l'extension ou l'accélération ;

4. *Engager* les organisations internationales, les gouvernements; les ONG et les institutions universitaires à appuyer les pouvoirs publics locaux et les organismes de gestion des destinations en vue de l'application de mesures d'adaptation et d'atténuation pour contrecarrer les effets particuliers du changement climatique à l'échelon des destinations locales ;

6. *Inciter* les gouvernements et les institutions tant bilatérales que multilatérales à la conception et à la mise en œuvre de politiques de gestion durable des ressources en eau, à la conservation des zones humides et d'autres écosystèmes d'eau douce ;

7. *Inviter* les gouvernements à encourager le recours aux sources d'énergie renouvelable dans les entreprises et activités de tourisme et de transport, en apportant une assistance technique et en offrant des avantages fiscaux et autres ;

8. *Encourager* les associations de consommateurs, les entreprises touristiques et les médias à sensibiliser les consommateurs dans les destinations et sur les marchés émetteurs, afin qu'ils modifient leur comportement et, qu'en matière de tourisme, ils fassent des choix nuisant moins au climat ; » (WTO, 2003, en ligne).

1.4 La valeur touristique du secteur Rabaska

Considérant les types de tourisms en émergences, il est important de se préoccuper de nos paysages et de leur transformation éventuelle. L'INART c'est penché justement sur la valeur touristique du paysage du secteur Rabaska. Le résultat est issu d'une méthodologie différente de celle utilisée par Desjardins Marketing Stratégique (DMS)². Pour l'institut, le paysage du secteur Rabaska compte pour 19,3 % de tout le paysage régional et sa valeur économique touristique représente près de 135 millions \$. Les auteurs de l'étude considèrent que :

[...] dans son ensemble et dans une perspective à long terme, la richesse touristique et historique du littoral sud-est de Lévis possède une valeur esthétique dont les conséquences économiques dépassent largement les revenus directs (encore plus indirects) que peut procurer un port méthanier dont les bénéfices sont partagés substantiellement avec des entreprises étrangères (p. 45).

² Des précisions seront apportées au chapitre 5 sur ce point.

2. L'industrie des croisières : portrait actuel

L'industrie des croisières est ici abordée pour deux raisons principales. La première raison réside dans le fait que l'industrie des croisières est un jalon très profitable pour notre économie régionale. La deuxième raison trouve ses racines dans l'affirmation selon laquelle l'industrie des croisières serait très fragile. Ayant été visé directement par une demande d'injonction de la part du Port de Québec, c'est du moins le principal argument qui a été avancé par la partie demanderesse. Sans vouloir revenir sur cet épisode pour l'instant, nous soutenons que si cette industrie est effectivement fragile, ce n'est pas le dévoilement d'inquiétudes de la part d'opposants qui est dommageable, mais plutôt les nouvelles règles de sécurité qui seront éventuellement appliquées lors du passage des méthaniers et les contraintes horaires additionnelles que ces passages vont provoquer.

2.1 L'industrie des croisières au Canada

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), les croisières en tant que produit touristique sont en progression ces dernières années, et la progression devrait se poursuivre. L'augmentation est de l'ordre de 7 % pour tous types de croisière, et de 15 % pour les croisières en eaux froides, et ce, jusqu'en 2007.

Au Canada, en 2003, les ports de croisières ont accueilli près de 880 escales de navires et 1,55 million de passagers. Ces croisiéristes auraient généré des impacts économiques évalués à 1,8 milliard \$. La Colombie-Britannique représente 73 % du marché canadien, la région de l'Atlantique 21 %, et les ports du St-Laurent obtenaient 6 % du marché des croisières (Boudreau, 2005, p. 21).

2.2 L'industrie des croisières dans la région de Québec

Pour la région de Québec, et même si la part de marché peut sembler marginale comparativement à la Colombie-Britannique et à la région de l'Atlantique, l'impact n'est surtout pas négligeable. Des efforts constants sont faits par le Port de Québec et par d'autres ports du St-Laurent pour attirer toujours plus de croisiéristes. C'est pour cette raison que le Ministère du Tourisme se penche présentement sur une stratégie visant un développement plus important de ce type de marché touristique. (DQ7.1). Le St-Laurent est un exemple parfait de ce que recherchent les passagers des navires de croisières : « Les croisiéristes sont très sensibles aux beautés de la nature, aux panoramas côtiers diversifiés et aux paysages ruraux escarpés, sculptés par la mer et la montagne. » (BAPE, 2006, p. 86-87).

Au Port de Québec, l'inauguration du terminal de croisières en 2002 a permis d'accueillir une moyenne de 66 000 visiteurs entre 2002 et 2005. En 2006, c'est près de 100 000 croisiéristes qui sont venus visiter la région selon l'Administration du Port de Québec (APQ).

2.3 Un apport économique important

Pour la région de Québec, l'impact économique des croisiéristes est considérable. L'Administration portuaire de Québec (APQ) estime que chaque croisiériste dépense près de 150 \$ par jour, et que chaque membre d'équipage dépense près de 70 \$ par jour (DMS, p. 10).

Les dépenses sont surtout faites dans la région immédiate du port, notamment dans le Vieux-Québec et dans le Petit-Champlain, mais aussi pour des attraits tels que les Chutes Montmorency et l'Île d'Orléans.

Il faut ajouter, cependant, que l'apport économique est surtout profitable pour les milieux touristiques et patrimoniaux. Pour le port de Québec, l'activité portuaire générée par la venue des croisières est intéressante, mais pas très lucrative. C'est ce qu'affirmait M. Gaudreault, président-directeur général du Port de Québec, lors d'une entrevue donnée en mars 1999 :

(CMQC) Parlons des croisières maintenant. Est-ce que l'avenir du port, c'est surtout les croisières?

(R. G.) "Non, pas du tout, on niveau des revenus, ce n'est pas nous autres qui faisons beaucoup d'argent avec ça. Mais au niveau de la ville, de la région, l'impact économique régional est très important. Pour le marketing du port, c'est excellent cependant... On est rendu à 70 bateaux de croisière... Maintenant, il faut passer à l'étape des ligues majeures et s'équiper d'un véritable terminal. (Commerce Monde Québec Capitale, 1999, en ligne).

2.4 Une industrie qui crée des emplois

En 2005, le Ministère des Transports rendait public une étude qui démontrait que les croisières ont généré plus de 134 millions en 2003, et créé 1178 emplois (BAPE, 2006, p. 86-87). Outre ces emplois directs et indirects, il ne faut pas oublier que plusieurs emplois saisonniers liés au domaine touristique sont prolongés grâce à la saison des croisières qui se termine officiellement le 31 octobre. Les croisiéristes d'automne sont donc une clientèle très intéressante, au sens où elle rallonge la période touristique.

2.5 Une industrie fragile

Selon M. Gaudreault, pdg du Port de Québec, et Mme Bélanger, responsable des croisières pour l'APQ, l'industrie des croisières serait très fragile. Malgré une relation de confiance de près de 20 ans, l'industrie des croisières, qui est composée de 2-3 gros joueurs peut décider du jour au lendemain de ne plus venir dans la région de Québec (St-Pierre, 2006, en ligne).

De plus, Québec est en compétition avec, entre autres, les Barbade et les pays nordiques pour la venue des croisiéristes. S'il est vrai que les croisiéristes sont sensibles à la nature et aux panoramas côtiers, il faudrait peut-être se pencher sur la protection de ce qui nous permet d'obtenir des avantages comparatifs vis-à-vis les autres destinations planétaires.

2.6 Une industrie en forte concurrence.

Comme on vient de le voir, la région de Québec est en concurrence avec plusieurs autres destinations. Cependant, même quand les navires ont pour destination Québec, la concurrence n'est pas terminée. Comme pour les pétroliers ou les vraquiers, les bateaux de croisières ont des horaires assez stricts puisque le fleuve a des particularités de navigation, et que le temps c'est de l'argent.

La Société linnéenne du Québec et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, ont bien décrit, dans un rapport sur le pilotage maritime sur le St-Laurent et l'analyse des risques, à quels niveaux la compétition se joue.

Les impératifs du commerce et la concurrence acharnée que se livrent les armateurs à l'intérieur d'un marché de plus en plus réduit créent une pression constante en vue d'obtenir, quelles que soient les circonstances, un rendement maximum.

L'armateur doit profiter de chaque pouce de tirant d'eau, éviter presque à tout prix les retards et accélérer le plus possible le transit de ses navires.

Par exemple, les navires de lignes régulières et les navires de croisière ont des horaires fort serrés qui laissent peu de place à l'éventualité de circonstances défavorables telles les mauvaises conditions de température et de glaces. La main d'œuvre portuaire est régie par des règles contraignantes, et où retard de l'arrivée du navire est très coûteux. Il existe constamment un délicat équilibre qui doit être maintenu entre, d'une part, la sécurité de la navigation en général et, d'autre part, la rentabilité et l'efficacité de l'exploitation de chaque navire.

Il importe de plus de considérer la dynamique humaine relative à la fonction de capitaine de navire, quel que soit le pavillon de ce dernier. Le capitaine est un employé de sa compagnie maritime. Il est sous des ordres stricts de voir au respect des horaires de navigation pour des raisons compréhensibles de rentabilité. Il doit aussi défendre l'intérêt de son navire contre ceux de la compétition pour avoir une place à quai avant ceux-ci. La connaissance, l'expérience et l'habileté qui permettent au pilote de bien évaluer les facteurs et les situations de risque et d'en diminuer les impacts, compte tenu des règles générales gérées par les agences de contrôles gouvernementales, constituent le moyen fondamental pour le maintien d'une navigation sûre, efficace et viable sur le St-Laurent (2003, p. 57-58).

À notre avis, c'est beaucoup plus dans la perte de nos paysages identitaires, qui sont très appréciés des croisiéristes, et dans la concurrence entre les navires que ce trouvent les risques de fragilisation accrue de l'industrie des croisières. Briser nos rivages escarpés et augmenter les mesures de sécurité et les contraintes à la navigation par l'ajout de méthaniers sur le fleuve, voilà une bonne recette pour perdre la venue des croisiéristes dans notre région.

3. Les impacts potentiels du projet Rabaska sur l'industrie touristique et des croisières

Maintenant que nous avons un portrait rapide de ce que représentent l'industrie touristique et des croisières pour la région de Québec, il est pertinent de demander en quoi un terminal méthanier pourrait nuire à ces activités. Plusieurs organismes et spécialistes, tels que le MDDEP, M. Latrémouille, le Commodore Picard, Le GIRAM et la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ont questionné ou étudié les effets de méthaniers sur le St-Laurent. Et comme les plus gros impacts sur la navigation maritime ne sont pas nécessairement les accidents, mais les mesures pour les contrer, il est à propos de regarder du côté de nos voisins du sud ce qui existe au niveau des normes.

3.1 Nuisances éventuelles causées par les méthaniers sur le trafic maritime

3.1.1 Préoccupations du MDDEP

Dans un document intitulé *Questions et commentaires* rendus publics en avril 2006, divers organismes provinciaux et fédéraux ont posé plusieurs questions qui, selon ces organismes, méritent une réponse ou des informations supplémentaires.

Une de ces questions (QC-121), posée par le Chef du Service des projets en milieu hydrique du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) fait référence à la gestion des nuisances éventuelles causées par des méthaniers sur le trafic maritime régulier :

L'évaluation de l'impact de la circulation de 60 méthaniers par année (environ 120 passages, y incluant l'aller et le retour) sur le trafic actuel des navires marchands sur le Saint-Laurent (environ 5000 passages par année) telle que contenue dans l'étude suggère qu'un méthanier pourrait y croiser un navire marchand aux deux heures. En cas de retard, ce serait le méthanier qui maintiendrait les distances de croisement requises en réduisant sa vitesse, au besoin (section 4.5.2, tome 3, volume 1). Par ailleurs, des zones d'attente de quelques heures sont prévues le temps que le champ soit libre à quai ou dans le chenal de navigation pour manœuvrer. Il y a toutefois lieu de préciser davantage comment les nuisances causées éventuellement par les méthaniers aux trafics réguliers des navires marchands, des navires traversiers, des bateaux de plaisance et de croisière seraient traitées. De même, il y a lieu de préciser comment, et où, le méthanier doit être immobilisé en cas d'indisponibilité prolongée du quai ou de la voie d'accès. (2006, p. 29)

Outre les planifications de voyage et la gestion du trafic, l'initiateur du projet s'en remet aux études de TERMPOL qui, comme vous le savez sans doute, n'ont pas été disponibles durant le temps alloué aux mémoires.

3.1.2 Préoccupations de M. Latrémouille et du Commodore Picard

Denis Latrémouille a passé 35 ans dans le domaine maritime que ce soit comme officier de navire, officier de prévention de pollution, inspecteur de navires (au Canada, aux États-Unis et en Amérique du Sud), directeur régional de la flotte de la Garde côtière pour la région du Québec et directeur régional de la Sécurité des navires pour la région du Québec à Transports Canada. Durant les derniers mois suivant l'annonce du projet Rabaska, M. Latrémouille a écrit plusieurs articles et lettres d'opinion dans les médias écrits de Québec sans jamais être démenti.

Ce spécialiste de la sécurité maritime du St-Laurent a posé plusieurs questions qui semblent toujours pertinentes même après la période de questions aux audiences du Bape.

En soulignant qu'un méthanier ne peut faire demi-tour après avoir amorcé sa manœuvre dans la Traverse Nord, et tenant compte des statistiques du Bureau de la sécurité des transports sur les échouements attribuables à des troubles techniques, Latrémouille demande « [...] qu'arriverait-il si le méthanier s'échoue avec ou sans brèche à la coque intérieure ? Combien de temps pour décharger le navire ? Combien de temps pour renflouer le navire ? [...] Combien de temps avant l'arrivée de l'autre méthanier probablement en provenance d'Europe ou des États-Unis ? Comment allons-nous transférer le liquide cryogénique de navire à navire en plus de composer avec les marées, les glaces et ceci, sans accuser de délais ? » (Latrémouille, 26 avril 2006, en ligne)

Une des inquiétudes ici soulevées, est en rapport avec l'éventualité d'un renflouement de méthanier. « Dans une telle éventualité, n'est-ce pas inquiétant d'imaginer que la voie maritime pourrait être paralysée pendant une longue durée et qu'une partie de la population de l'île d'Orléans devrait probablement être évacuée... » (en ligne). N'est-ce pas une entrave sérieuse à la mise en valeur économique et récréative du fleuve ?

Outre les risques d'accident qui sont nombreux dans le secteur de la Traverse Nord, le transport de produits dangereux et la présence de piliers hydroélectriques qui constituent déjà une contrainte en soit, les règles de Transports Canada ne permettraient pas l'installation d'un port méthanier à Lévis. Parmi les 24 mesures d'atténuation des risques Latrémouille place en évidence les points suivants :

1. construire le terminal dans un endroit éloigné ou à l'écart d'agglomérations urbaines ou de banlieues
2. faire passer les navires loin des routes maritimes principales et des principaux points de convergence pour réduire les rapprochements dangereux

3. amarrer un navire qui transfère des marchandises nez vers le large lorsque le poste d'amarrage du terminal est situé dans un bras de mer étroit afin que s'il y a urgence, le navire puisse prendre la mer sans délai et sans l'aide des remorqueurs (Transports Canada, 2001, en ligne).

Il faut comprendre que même sans accident, toute mesure de sécurité peut engendrer des délais. *Même minimales, ces délais peuvent avoir un impact économique important³ pour les armateurs à l'ère du commerce just in time.* C'est ce qui fait dire à Latrémouille : « Ne serait-il pas moins catastrophique, du point de vue économique pour la région, de répondre à ces questions avant l'implantation du terminal méthanier plutôt que de voir fuir l'industrie des croisières après son implantation? » (Latrémouille, 18-19 novembre 2006, en ligne).

Pour Claude Picard, Commodore de la marina de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans et ardent défenseur de l'accessibilité publique au fleuve, ce qui est préoccupant c'est l'impact que pourraient avoir les installations du projet Rabaska sur la navigation de plaisance.

En plus de la navigation commerciale, qui compte près de 7000 mouvements dans ce tronçon névralgique qu'est la Traverse Nord, il faut tenir compte, selon Picard « [...] de multiples embarcations de plaisance régionales (plus de 1500 usagers répartis dans les 7 marinas entre le quai de Berthier et la rivière Chaudière, sans compter les visiteurs) » (ACPM et al., 2005, en ligne).

Plus spécifiquement, c'est la zone du quai proposée, le passage et l'accostage des méthaniers et les conditions générales de sécurité qui pourraient diminuer la qualité de la navigation de plaisance sur le St-Laurent :

[...] la jetée nuirait à la voie d'évitement du trafic maritime, parallèle au chenal, qu'empruntent les bateaux de plaisance sur la rive sud du fleuve. Deux passages de méthaniers par six jours, entre cap Brûlé et Sainte-Pétronille [...], auront un impact important sur la navigation de plaisance, les paquebots et le transport maritime. Un méthanier en déplacement, en incluant son aire de sécurité, occupe une surface de 3 km sur 1 km dans un espace navigable variant entre 0,3 et 1,0 Km de largeur. De plus, la durée du trajet et de l'accostage (3,5 heures en été et 4,5 heures avec glace) ainsi que le temps de déchargement (20 à 24 heures) créeront des conditions moins sécuritaires pour les autres navires; ce contexte sera susceptible de causer des attentes ou des retards importants aux autres transporteurs, sans compter les inconvénients majeurs de circulation que subiront les plaisanciers et les autres amateurs de récréation fluviale. (en ligne)

En fin, le Commodore Picard dit préférer, pour la vocation touristique de la région de la Capitale nationale, 100 paquebots à 60 méthaniers.

³ Dans son rapport annuel 2003-2004, l'Association des armateurs canadiens rapporte que le secteur maritime canadien emploie directement 2 900 canadiens et contribue à hauteur de 1,9 milliard \$ au produit intérieur brut du pays (Latrémouille, 13 février 2006, en ligne).

3.1.3 Conclusion de l'Étude sur l'intégration du trafic méthanier

En juin 2006, le Centre de simulation et d'expertise maritime de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent rendait publique une étude sur l'intégration du trafic méthanier.

Dans l'étude de 4 pages, il est question des conditions que les méthaniers doivent respecter, dont le dégagement sous quille minimum, la navigation à sens unique dans le secteur de la Traverse Nord, une distance minimum de 5 milles nautiques pour les bateaux qui suivent un méthanier, et une distance minimum de 2 milles nautiques pour le méthanier qui suit un autre navire, et l'impossibilité pour un méthanier de précéder un pétrolier à fort tirant d'eau dans la Traverse Nord.

Cependant, c'est la conclusion qui nous intéresse. Selon cette étude, 7 journées ont été problématiques lors des simulations.

Le sommaire indique que les journées où le transit n'aurait pas pu s'effectuer sont excessivement rares – seulement 2 journées (4 octobre et 9 novembre). Les journées où la possibilité de transit aurait été sévèrement limitée sont également rares : seulement 5 journées (12 juin, 29 septembre, 13 et 27 octobre, 13 novembre).

Les restrictions ci-haut ne se seraient appliquées que lors des transits vers l'amont. Aucune restriction pour les transits vers l'aval n'a été révélée. (2006, p. 4)

Les résultats ne nous permettent pas de savoir s'il s'agit de 7 journées durant l'année, ou de 7 journées durant le transit d'un méthanier. Dans la deuxième éventualité, il nous semble que les résultats seraient préoccupants puisque 60 méthaniers par année emprunteraient nos eaux.

Il faut souligner que 5 des 7 journées problématiques se situent en pleine période des croisières à Québec.

On peut aussi penser que, comme pour le reste des études d'impact de Rabaska, ces prévisions ont été faites avec des méthaniers de 160 000 m³, alors qu'on prévoit maintenant des méthaniers de 216 000 m³, ce qui change probablement le dégagement sous quille.

De plus, bien que le simulateur de la Corporation semble très efficace pour la formation des pilotes, il est permis de questionner la fiabilité d'un tel outil lors de prédictions. Nous savons que ce type de simulateur ne peut pas générer la présence de glace sur le St-Laurent, mais nous ne savons pas s'il simule, selon les statistiques de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports, le nombre d'incidents et d'accidents présents sur ce secteur du St-Laurent⁴, et s'il génère les intempéries selon un modèle

⁴ Il s'agit d'une variable qui nous semble très importante, puisqu'on ne peut pas présumer de ce qui va arriver. C'est du moins ce qu'en pense Denis Latrémouille, spécialiste de la sécurité sur le St-Laurent : « J'ai été pendant toute ma carrière témoin d'événements qui ne devaient jamais se produire mais qui sont

météorologique reconnu par Environnement Canada. Nous ne savons pas si le simulateur peut en tenir compte dans ses prédictions, mais à la lumière de l'annexe de l'étude en question, il semble que les seules variables dont il a été question sont l'intervalle de temps où la marée permet un transit. Si tel est le cas, il faudrait une étude beaucoup plus poussée pour connaître les effets éventuels de méthaniers sur la circulation présente et future dans la Traverse Nord.

3.1.4 Conclusions de l'étude du GIRAM

Selon une étude rendue publique en juillet 2006 par le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), et réalisée dans le cadre d'un programme de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE), le site choisi par le consortium Rabaska ne rencontre pas les normes proposées par la *Society of International Gas Tanker and Terminal Operators* (SIGTTO). Les normes qui ne semblent pas respectées sont les suivantes :

- Toujours « considérer l'introduction d'une industrie du GNL dans une perspective de développement futur des activités maritimes et portuaires d'un lieu et tenir compte de l'impératif pour ces dernières de demeurer compétitives sur le plan commercial. Les ports sont dans un environnement dynamique, leurs modes d'opérations vont à coup sûr changer dans le temps. L'environnement géographique dans lequel s'insère l'industrie de GNL va également changer, avec tous les risques qui y sont associés » (SIGTTO).
- Les « ports de transbordement de GNL doivent être localisés loin des routes maritimes achalandées et en dehors des zones de trafic important » (SIGTTO).
- «Aucune installation d'amarrage de méthancier ne devrait être implantée dans un environnement caractérisé par le déplacement à proximité de navires de gros gabarit» (SIGTTO).
- Privilégier les sites aux embouchures des couloirs fluviaux, plutôt que ceux qui sont situés loin à l'intérieur des côtes » (SIGTTO).
- «En toutes circonstances, les méthaniers en transit doivent avoir priorité sur tout autre navire» (SIGTTO). Le contraire des prétentions du promoteur.
- Le transport du GNL ne fait pas bon voisinage avec les navires de passagers en raison du « risque humain » qui y est associé (SIGTTO). Ce qui n'est pas sans risque non plus pour l'avenir de l'industrie québécoise des croisières maritimes). (Sénéchal, 2006. p. 4)

Il est préoccupant de constater que non seulement le projet proposé ne respecterait pas certaines normes émises par Transports Canada, comme nous le rappelait Latrémouille, mais qu'il ne respecterait pas, également, plusieurs règles proposées par SIGTTO selon Sénéchal, auteur de l'étude citée précédemment.

survenus quand même, que ce soit par négligence, erreur humaine ou bris mécanique. Mais le résultat final était le même : échouement, pollution, collision, incendies, explosions, pertes de vie. » (Latrémouille, 13 février 2006, en ligne).

3.1.5 Autres projets, mêmes préoccupations

Il n'y a pas que le projet Rabaska, à Lévis en face de l'Île d'Orléans, qui soulève plusieurs interrogations face aux impacts potentiellement négatifs d'un tel type d'activité industrielle sur l'industrie touristique et la navigation commerciale. Aux États-Unis, en 2005, le groupe *Pare Engineering Corporation*, rendait publique une étude dans le cadre de l'*Aquidneck Island Planning Commission* qui avait pour mandat l'étude des impacts potentiels sur le trafic maritime du projet de port méthanier de *Weaver's Cove Energy* dans la Fall River au Massachusetts. L'étude conclut que les impacts risquent d'être relativement importants pour les autres secteurs d'activité :

Some of the costs associated with LNG tanker transit through waters off the coast of Rhode Island may be increased boat fuel expenditures during delays; lost time and revenues if commercial fishing activity, charters, tour boats or cruise ships are impacted; loss of access to waters for recreational and commercial uses; and the opportunity costs of development that may not occur in the future. (Gabe, 2006, en ligne)

Plus particulièrement, l'étude mentionne que les méthaniers peuvent avoir un impact majeur sur le tourisme de croisière. La majorité des bateaux de croisière (27 sur 31 en 2005) vont à Newport en septembre et en octobre. C'est aussi une période de l'année où la demande en gaz augmente. Ainsi, des conflits potentiels peuvent survenir beaucoup plus souvent entre les méthaniers et les croisiéristes. C'est ce qui fait dire aux auteurs de l'étude que : « Newport's reputation as a cruise ship destination could therefore diminish as cruise lines seek other more reliable ports of call. » (Pare Engineering Corp, 2005, en ligne).

Le projet *Skipanon Natural Gas* de Calpine, dans la baie de Skipanon dans le nord de l'Oregon, suscite aussi de vives inquiétudes face aux dommages qui peuvent être causés à l'industrie des croisières. Comme ici, dans la région de Québec, les croisières apportent une contribution importante à l'économie, et comme ici, l'application des normes de sécurité pourrait avoir un impact négatif sur l'industrie des croisières :

[...] the arrival of LNG tankers in Warrenton may force the closure of the shipping channel to other vessels. In other areas, these exclusion zones are not minor, encompassing miles of the shipping route at once. While it may only take 18 minutes for a tanker to pass a cruise ship, a cruise ship may be forced to wait for on incoming tanker for a longer time (to pass the Columbia Bar) due to a one-way traffic system. Because cruise ship stays tend to be brief, even temporary delays in the ability of cruise ships to navigate in the vicinity of LNG vessels may have a significant negative impact on the local economy. (Serres, 2005, en ligne.)

Il y a encore bien d'autres acteurs⁵ qui avancent les mêmes propos, c'est-à-dire que le passage des méthaniers risque d'avoir un impact négatif sur la navigation de plaisance et sur le marché des croisières. Cette préoccupation n'est donc pas propre à la région de Québec, mais propre à la plupart des projets de ports méthaniers qui se situent dans une zone de navigation assez restreinte⁶.

3.2 Accidents, mesures de sécurité et terminal méthanier

Durant la période de questions des audiences du Bape, l'initiateur du projet a mentionné à plusieurs reprises que le bilan des accidents de l'industrie du GNL est excellent, avec près de 40 ans d'expérience. Cette affirmation est reprise dans tous les documents de promoteurs que nous avons répertoriés sur Internet. Cependant, même si les médias d'ici n'en parlent pas vraiment, ce n'est pas parce qu'on en tant pas parler que les incidents et les accidents n'existent pas! Au contraire, une simple recherche dans un moteur comme *Google* nous permet d'en trouver plusieurs.

De 2002 à 2005, les réclamations aux compagnies d'assurances et les données de l'industrie permettent de constater qu'il y a eu environ 30 accidents de méthaniers durant cette période. Ces accidents, soulignés dans un communiqué de presse de la *United States Coast Guard* (Scott, 2005) sont de diverses natures. Douze de ces accidents impliquent un déversement de GNL causant des dommages dus au froid intense. Deux autres accidents impliquent des vapcurs qui se sont enflammées.

Norway, September 20, 2004.

LNG tanker adrift north of Bergen. A fully loaded LNG tanker with a crew of 14 was adrift west of Fedje, on the west coast of Norway, north of Bergen. The ship's engines had stopped, and the anchors were useless in the stormy weather. Tug boats couldn't get the tanker under tow until the ship was only 30 yards from hitting rocks. There was strong wind and bad weather conditions in the area, and preparations were made to evacuate the 800 persons living on the island of Fedje, for fear that the tanker would explode if it grounded NRK reports.

<http://timrileylaw.com/LNG.htm>

Si la majorité des accidents est souvent fortuite et sans conséquence grave pour les équipements, on ne peut en dire autant de la répercussion de ces accidents, ou de d'autres événements, sur les mesures de sécurité. Le port de GNL d'Everett à Boston est un exemple d'application de normes de sécurité issues du 11 septembre et de la proximité de la ville de Boston. Horaire secret des méthaniers, garde côtière armée et prête à tirer sur toute embarcation s'approchant du méthanier, fermeture de pont, fermeture de l'aéroport, etc., sont autant de normes issues de la présence de méthaniers dans le port d'Everett à quelques heures de route de la région de Québec.

⁵ Nous pouvons citer, entre autres, Jerry Donofrio, Commodore du *Chesapeake Bay Yacht Clubs Association*, qui considère qu'un port méthanier aurait des impacts négatifs sur la navigation de plaisance (Donofrio, 2006)

⁶ La navigation en zones restreintes n'a pas été retenue dans l'étude de Desjardins Marketing Stratégique (2006) comme critère de sélection dans le choix de « sites comparables » à Québec, c'est-à-dire qui ont une industrie gazière et une industrie de croisière.

Si la menace terroriste compte pour beaucoup dans ce type de mesures de sécurité, c'est probablement que le transport de GNL est en soit une activité dangereuse. C'est du moins ce que laisse croire l'intervention de la garde côtière étasunienne dans le projet de port méthanier de Long Island Sound.

3.2.1 Les normes de la *US Coast Guard*

En septembre dernier, la garde côtière étasunienne rendait publique une évaluation des effets du projet de port méthanier à Long Island Sound sur la sécurité maritime. Dans son rapport, l'organisme recommande qu'une grande zone de sécurité soit placée autour des installations portuaires et de stockage de GNL afin de réduire les risques de collision et de minimiser les problèmes avec les navires commerciaux, la marine ou la navigation de plaisance (Heller, 2006). On remarquera qu'il n'est aucunement question de risque de terrorisme dans ces recommandations, même si les politiciens et les citoyens de la région sont préoccupés par ce type de menace.

Pour Roger Reynolds, avocat pour le *Connecticut Fund for the Environment*, l'évaluation de la garde côtière montre la dangerosité de telles installations industrielles : "[...] and the Coast Guard thinks it is very dangerous since they suggested very large security zones where recreational and commercial boaters are not allowed to go. The fact that it is dangerous is not subject to debate." (en ligne). La *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) semble donner raison aux opposants sur le point de la sécurité puisqu'elle affirme dans son rapport qu'un port méthanier dans cette région serait : « [...] potential for increased risk to public health and safety [...] » (en ligne).

3.2.2 Leçons à tirer pour la région de Québec

Sans présumer des conclusions de Tempol sur les mesures de sécurité maritimes du projet Rabaska, il nous semblerait préoccupant que les normes de sécurité soient ici bien en deçà de ce qui est proposé aux États-Unis. À ce stade-ci, la réalité du fleuve de la région de Québec nous laisse croire qu'il n'y aurait que deux alternatives : soient les mesures de sécurité seraient moins sévère que celles prescrites par nos voisins du sud pour augmenter la fluidité de la circulation maritime, soit les normes respectent les plus hauts standards, mais au prix d'une entrave sévère à la circulation fluviale présente et future. Dans un cas comme dans l'autre, il nous semble que la région n'a rien à gagner au niveau du transport maritime, ce qui inclut le transport commercial, de croisière et de plaisance.

4. Oppositions populaires aux projets de ports méthaniers pour des raisons touristiques

Dans l'étude d'impacts sur l'industrie touristique commandée par l'initiateur, les auteurs affirment, suite à un entretien avec la directrice des relations publiques du *Savannah Convention & Visitors Bureau*, qu'il n'y a aucune controverse au sein de l'industrie touristique de la ville de Savannah. (DMS, 2006, p. 18)

Si la situation ne semble pas préoccupante à Savannah en ce qui concerne les impacts du port méthanier sur l'économie touristique, on ne peut pas dire la même chose des autres projets de ports méthaniers aux États-Unis.

Contrairement à ce qui est souvent véhiculé dans les médias, à savoir que les opposants ont peur d'avoir peur d'accidents improbables, d'actes terroristes fabulés, et qu'ils sont contre le progrès économique, il faut savoir qu'une grande part des préoccupations des opposants est liée, justement, à l'économie, et notamment à l'industrie touristique.

Ces quelques citations confirment notre propos.

En Caroline du Nord, malgré la bonne note de sécurité que se donne l'industrie du GNL, il y a une forte opposition locale au projet de terminal méthanier d'El Paso à Radio Island. Ce projet, qui a été abandonné en 2002, signifiait, pour les citoyens de la région, une perte de la beauté esthétique de ce coin de pays, et un risque pour les activités économiques existantes, comme la pêche, la navigation de plaisance et le tourisme : “[t]he industrialization of aesthetically beautiful and environmentally fragile Carteret County will totally change the character of the county and destroy the basis for its strongest industries— tourism, commercial fishing, recreational boating, and retirement living. No longer will the public be able to enjoy the atmosphere of a clean and relaxing maritime environment” (Carteret Citizens Allied to Protect the Environment, 2002, en ligne).

Ces préoccupations sont sensiblement les mêmes dans les projets de Quoddy Bay LNG et de Downeast LNG à Pleasant Point et à Robbinston au Maine. Pour les opposants du côté étasuniens, des impacts sur le tourisme sont à craindre : “Placing a LNG terminal on the coast of Maine has economical and financial risk involved. Maine is known for its beautiful coast and placement of an unsightly industrial facility could have an impact on property values and tourism. (Holleran, J., G. Johnson, D. Mooney & R. Roope, 2005, en ligne). Pour ce qui est du côté canadien, le maire de St Andrews, John Craig, qui a l'appui du député fédéral Greg Thompson et du premier ministre Stephen Harper est contre ce projet. Pour les citoyens, même si les projets sont aux États-Unis, les méthaniers devraient passer en eau canadienne avec leurs lots de normes de sécurité, et ainsi porter atteinte à leur mode de vie basée sur la pêche, les marées et le tourisme (Branch, H., 2006).

À Fall River, au sud de Boston, malgré le fait que la localité est plutôt pauvre, des citoyens s'objectent face au projet de port méthanier que pourraient pourtant leur apporter plusieurs millions de dollars. Ce qu'ils veulent, c'est développer le tourisme :

The city is trying to build up tourism with the old warships preserved in Battleship Cove, and the home of Lizzie Borden, who famously gave her mother forty whacks. Opponents of the LNG plant voice the familiar concerns about safety. But they also say that Fall River - which also has two coal-fired power stations -- has suffered enough from the energy industry. They want a different future. (Turnbull, 2006, en ligne)

Toujours dans la région de Fall River, Lillian Correia, présidente de la *North End Neighborhood Association*, a pour préoccupation première la sécurité, mais elle s'inquiète aussi des impacts potentiellement négatifs d'un port méthanier sur l'économie: "Do you think the cruise ships that are coming to the city are going to come in here with that? Not only is this a safety issue, it's also an economic issue." (Finlaw, 2004, en ligne).

L'opposition n'est cependant pas l'apanage exclusif des simples citoyens. Comme on peut le constater dans l'encadré, les milieux d'affaires ont aussi des inquiétudes face aux impacts sur le tourisme.

Les politiciens questionnent aussi l'influence que l'industrie du GNL peut avoir sur le tourisme. Les autorités locales de Fall River affirment comprendre les problèmes d'approvisionnement de GNL, mais recommandent plutôt de faire des propositions de port méthanier dans l'océan pour ne pas nuire à l'industrie des croisières : "We think that [offshore] solution makes more sense than to locate these things in densely populated areas," says Mayor Lambert, who wants to dedicate more of Fall River's waterfront to cruise ships and tourism." (Fialka, 2004, en ligne)

Opponents say LNG would hurt state tourism

Business people look to add their clout to anti-LNG campaign

Some new players in the movement against liquefied natural gas own real estate and businesses that benefit from tourism.

They're worried the introduction of LNG ships and terminals will make the region less appealing to visitors who stay in hotels, disembark from cruise ships to shop and see cultural attractions and buy houses and condominiums to relocate here for the quality of life. [...]

The fact that Northern Star Natural Gas has been offering money to community groups and salmon restoration efforts is a sign that LNG is bad for the region, said Jacob.

"If it was a clean business, they wouldn't have to spend all this money to get people's support," he said. "When I built this hotel I didn't have to bribe anybody to convince them it was a good idea."

The perception that Oregon is pro-environment and full of opportunities for outdoor recreation could be tarnished if LNG companies are allowed to site their facilities here, said Cannery Pier Hotel Sales Director Donna Quinn.

"Across the state, we're spending a ton of money to convince people to come here," she said. "A lot of people feel LNG could impact tourism statewide."

[...]

"I just think it will have a drastic effect on tourism," he said. "That's what a lot of our building is based on - the locals and tourism alike."

Don West, president of the Astoria Lodging Association, attended the meeting as a citizen, but he said the issue of LNG and its effects on local hotels will be addressed at his group's next meeting in January.

"The worst possible scenario for the local tourism industry is if the cruise ships go away," he said. "That's 40,000 people who come to Astoria who could disappear because of (LNG)."

<http://www.dailyastorian.com/main.asp?Search=1&ArticleID=38947&SectionID=78&SubSectionID=&S=1>

Au Bahamas, le projet de port méthanier d'AES Corporation a rencontré une forte résistance à l'intérieur même du cabinet du Premier ministre Perry Christie. Au moins deux ministres se sont opposés catégoriquement à ce projet. Les raisons principales de leurs oppositions touchent à l'environnement et au tourisme (Kongwa, 2006).

Avec de telles oppositions de la part de plusieurs groupes (environnementalistes, citoyens, gens d'affaires, politiciens, etc.), on ne peut invoquer éternellement le syndrome du « pas dans ma cour » (NIMBY ou *Not In My BackYard*). Il serait peut-être temps de reconnaître les LULU (*Locally Unwanted Land Uses*), c'est-à-dire non seulement des projets avec des risques réels ou perçus par la population, mais aussi néfastes pour l'environnement et indésirables pour la localité.

5. Critique de l'étude d'impacts sur l'industrie touristique du projet Rabaska

Les informations données par l'initiateur du projet Rabaska en ce qui concerne les impacts de l'industrie du GNL sur le tourisme dans la région de Québec sont concentrées dans l'étude de Desjardins Marketing Stratégique (DMS). Il faut le dire d'entrée de jeu, cette étude nous semble faite selon les règles de l'art et le président de la compagnie, M. Desjardins, a une excellente réputation dans le domaine du tourisme. Il faut comprendre que DMS avait un mandat de la part de Rabaska. En ce sens, ce n'est pas tant ce qu'il y a dans l'étude que ce qui ne s'y trouve pas qui nous intéressent.

5.1 L'objectif de l'étude

Comme nous venons de le mentionner, la firme engagée par Rabaska avait un mandat. Ce mandat prend la forme d'une question générale :

L'implantation de telles installations industrielles, soit un terminal méthanier, peut-elle avoir des conséquences sur l'industrie touristique du secteur? (DMS, 2006, p. 1)

On entend ici par *secteur* les zones limitrophes au terminal Rabaska, soit les zones touristiques de Lévis et de Bellechasse qui ont, selon les auteurs, une offre touristique limitée. L'*offre touristique* est ici définie par les attraits et l'hébergement.

Pour ce qui est des impacts potentiels du projet Rabaska sur l'expérience touristique de la région de Québec, ils sont étudiés, mais seulement au niveau visuel.

De plus, pour appuyer leurs conclusions, les auteurs réfèrent à cinq autres sites, dits comparables, aux États-Unis et en Europe où il y aurait une harmonie entre le secteur du GNL et l'industrie touristique.

5.2 Les concepts de paysage humanisé, emblématique et identitaire

Dans la 4^e partie intitulée *Les grandes tendances*, les auteurs de l'étude définissent les concepts liés à l'univers touristique qui vont, d'une certaine manière, servir de cadre théorique. Il est question des concepts de paysage humanisé, de tourisme industriel et de développement durable. (p. 5)

Au Québec, depuis 2000, une charte protège les paysages humanisés. Cette charte, selon Véronique Audet (2003), vise à :

[...] constituer des aires pour protéger la biodiversité du territoire habité, terrestre ou aquatique, dont le paysage et ses composantes naturelles ont été façonnés au fil du temps par des activités humaines effectuées en harmonie avec la nature et présentent des qualités intrinsèques remarquables qui doivent être conservées pour permettre la poursuite des pratiques qui en sont à l'origine. (Audet, avril 2003, en ligne)

Ainsi, comme le soulignent les auteurs, les paysages humanisés ont une véritable valeur « [...] dans la mesure où leur développement s'est effectué dans un esprit de conservation et d'harmonisation du paysage » (DMS, p. 6). Un paysage humanisé protégé serait un outil en faveur du développement local, et surtout, permettrait le maintien d'une identité culturelle, «de pratiques économiques traditionnelles et l'émergence de nouveaux secteurs comme le tourisme. » (p. 6).

Bien que l'utilisation du concept de paysage humanisé puisse paraître habile, il nous semble que cette utilisation est mal appropriée. Pour appuyer cette affirmation, on peut la traduire sous forme de questions : est-ce que Rabaska permettrait le maintien d'une identité culturelle ? Est-ce que Rabaska favoriserait les pratiques économiques traditionnelles de la région comme l'agriculture ? Est-ce qu'un terminal méthanier en campagne peut être considéré comme un paysage humanisé selon la définition d'Audet ? Est-ce que Rabaska peut favoriser l'émergence du tourisme basée sur des activités traditionnelles ? Considérant que le principal argument en faveur de l'implantation d'un terminal méthanier dans cette région est qu'il y aurait peu d'impacts sur le tourisme puisqu'il y a peu d'attraits et d'offres d'hébergement, il nous semble paradoxal d'invoquer le concept de paysage humanisé pour appuyer la construction d'un terminal méthanier, surtout que ce type d'industrie est susceptible d'attirer un développement industriel lourd dans la région.

Dans son étude, L'INART propose deux autres concepts reliés au paysage. Il y a les paysages emblématiques qui « se distinguent par leur caractère unique, investis de valeurs uniques à caractère historique et patrimonial sans que des composantes y soient nécessairement présentes » (2006, p. 12), et les paysages identitaires qui « se construisent à partir de territoires, d'espaces naturels ou de tissus urbains qui incarnent une spécificité géographique ou culturelle associée à l'occupation humaine. » (p. 12).

Pour l'INART, le secteur côtier de la Rive-Sud, à l'est de Lévis, ce qui inclut Beaumont, est un des moins touchés. Ce paysage est donc fortement identitaire et emblématique. Il est vrai que les lignes hydroélectriques sont une entrave visuelle dans la région, mais si ce projet était présenté aujourd'hui, les auteurs avancent qu'il y aurait de fortes réactions (p. 26).

5.3 Le concept de développement durable

Dans l'étude d'impact sur le tourisme, les auteurs utilisent la définition de développement durable utilisée par le Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs.

Pour le Ministère, le développement durable se définit comme étant un « processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromettent pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement » (MDDEP, 2004, en ligne).

DMS retient principalement trois éléments de cette définition :

- maintenir l'intégrité de l'environnement;
- améliorer l'équité sociale;
- améliorer l'efficacité économique. » (p. 7)

Et pour que ces trois éléments puissent vivre ensemble de façon durable, il faut, selon l'étude, respecter ces trois éléments qui permettent d'atteindre un équilibre :

- exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement;
- respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil;
- offrir des avantages socio-économiques. » (p. 8)

Le concept de développement durable qui est présenté ici ne nous convainc pas de la pertinence d'un terminal méthanier dans la région de Lévis-Bellechasse. En effet, l'importation de gaz en provenance de l'Algérie n'est certainement pas une ressource de l'environnement du secteur. L'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil ne nous semble pas respectée puisqu'il s'agit d'un secteur agricole et résidentiel. Pour ce qui est des avantages socio-économiques, ils sont au cœur d'un débat dans la communauté d'accueil.

5.4 Le concept de tourisme industriel

Le concept de tourisme industriel est aussi évoqué en justification au projet. Ainsi, considérant que le secteur convoité pour les installations du terminal méthanier Rabaska a, selon les auteurs, une offre touristique en attraits et en hébergement peu développée, une industrie comme Rabaska permettrait de développer un nouveau jalon touristique pour la région.

Avant de supposer que ce type de tourisme fonctionnerait dans la région, il faudrait se demander, dans un premier temps, si la raffinerie Ultramar offre un tel service, et si oui, de combien d'emplois et de combien, en retombés économiques, cette activité génère-t-elle. Nous ne connaissons pas la réponse, mais il est permis de croire que cette activité est marginale pour la région. Dans un deuxième temps, considérant la nature de ce type d'industrie, n'y a-t-il pas un risque de dégrader l'expérience touristique par des mesures de sécurité contraignantes? Selon l'étude, il est permis de le croire :

Les industries ne sont donc pas un frein au tourisme, mais au contraire peuvent contribuer à leur essor. Ajoutons par contre que depuis les événements de septembre 2001, la notion de sécurité prend de plus en plus d'importance et que l'on assiste à un resserrement de la sécurité des clientèles au cours des visites industrielles. (p. 7)

Dans un troisième temps, et en continuité avec le deuxième, le fait qu'une industrie soit présente dans un milieu depuis longtemps ne permet pas nécessairement d'en profiter, puisque des actes répréhensibles sont toujours possibles :

Les installations de Cove Point sont en place depuis une trentaine d'années et font à présent partie du paysage. De plus, le comté abrite aussi une centrale nucléaire sur son territoire, laquelle collabore aussi très bien avec le Département de développement économique du comté et ne nuit pas aux activités touristiques régionales. Auparavant, cette entreprise offrait même des visites industrielles au sein de ses installations. (p. 13)

Dans le cas de Cove Point, même si les installations font « partie du paysage », elles ne sont pas accessibles au tourisme industriel. À notre avis, l'impact de cette offre touristique aux installations de Rabaska serait marginal et peut-être même en péril si on regarde l'accès aux autres terminaux méthaniers, comme celui de Cove Point.

5.5 Les impacts du Port de Québec sur le tourisme

Dans l'étude commandée par Rabaska, il est question de l'impact des installations du Port de Québec sur le tourisme. On peut y lire que malgré les installations du port, il n'y aurait pas d'impact sur le tourisme :

Qui plus est, outre le terminal de croisières, le port possède diverses installations parfois très visibles à partir de différents points de vue de Québec (baie de Beauport, Île d'Orléans, rive sud, pistes cyclables, installations d'Ultramar, etc.). Soulignons que la vue de ces infrastructures ne semble pas avoir eu d'impacts significatifs sur le développement touristique de la ville de Québec, démontrant que les deux secteurs sont compatibles. (Desjardins, p. 11)

L'affirmation qui est ici citée nous semble difficile à prouver. Comment avancer que les installations du port n'ont aucun impact sur le tourisme alors qu'il est impossible de vérifier la situation « sans port » dans la région? Par contre, s'il n'y a aucune donnée sur l'impact du Port de Québec sur le tourisme, on ne peut en dire autant des impacts sur la ville en général.

Selon un document préparé par Benoît Massicotte de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) en 2003, il semble que malgré la création de richesse, les installations du Port de Québec ont leurs lots de désagréments, et que cette problématique est connue des représentants de l'industrie :

Si elle permet la création de richesse, la présence d'un port dans une ville entraîne également son lot d'inconvénients (circulation de camions, bruit, poussière...), lesquels peuvent être limités par diverses mesures de mitigation mais jamais totalement éliminés. Les représentants de l'industrie maritime rencontrés rappellent que les autorités municipales et les citoyens doivent être conscients que l'agglomération ne peut à la fois profiter des milliers d'emplois créés par l'industrie maritime et être totalement exemptée des inconvénients inhérents à cette activité économique. (Massicotte, 2003, p. 9)

5.6 Analyses des impacts visuels

En ce qui concerne les impacts d'un terminal méthanier sur le tourisme de la région de Québec, c'est uniquement du point de vue visuel que les auteurs de l'étude ont décidé d'analyser la problématique. Plusieurs points de vue ont été retenus. Nous avons regardé, dans un premier temps, ceux qui subissaient un impact significatif. Dans un deuxième temps, nous soulignons le concept utilisé par les auteurs pour amenuiser les impacts, et dans un troisième temps, nous en proposons un deuxième susceptible de contredire le premier.

5.6.1 Les sites avec un impact significatif

Dans les sites proposés dans l'étude, nous avons retenu ceux qui subissaient un impact visuel significatif.

Le site avec l'impact visuel le plus important est la pointe de La Martinière. Selon les auteurs, l'impact serait élevé :

Le quai d'amarrage et la jetée seront perceptibles en tout temps, tandis que le méthanier y sera visible un jour par semaine. Mentionnons qu'en se tournant du côté ouest l'observateur a vu sur les installations de la Davie. En raison du statut du site, de sa proximité des installations du terminal, de l'expérience de proximité avec le fleuve, incluant les vues latérales, du contraste entre le caractère naturel de la Pointe-de-la-Martinière et celui industriel du terminal, l'intensité de la perception est jugée élevée. » (p. 52).

Un autre site où l'impact serait très important est le chenal des Grands Voiliers. Voie de navigation utilisée, notamment, par la navigation de plaisance et de croisière. Les auteurs de l'étude considèrent que : [...] La perceptibilité est donc jugée majeure à une distance de 1,5 kilomètre. La ligne aérienne de transport d'énergie est une fois de plus un facteur atténuant à considérer. » (p. 58).

À l'Île d'Orléans, deux sites subiraient un certain impact. Le quai de Sainte-Pétronille aurait un impact jugé modéré en raison du type d'expérience touristique des visiteurs qui est surtout centré sur l'observation du fleuve.

En ce qui concerne le chemin Royal et la route Prévost, l'impact est jugé majeur sur certains tronçons plus ou moins longs (p. 56). Encore une fois, la ligne aérienne de transport d'énergie est évoquée pour atténuer l'impact visuel de Rabaska sur l'expérience touristique.

5.6.2 Le concept d'atténuation

Au début de la section sur l'impact visuel, les auteurs expliquent qu'ils vont utiliser le concept de l'atténuation :

L'analyse et l'établissement d'un degré d'intensité de la perception des infrastructures ne peut se faire sans considérer certaines facteurs atténuants. Il est d'abord essentiel de considérer la présence d'autres structures industrielles visibles à partir des sites et corridors étudiés (p. 45).

Ainsi, selon la logique du concept d'atténuation, plus un site est industrialisé, moins l'impact d'une nouvelle industrie se fera sentir. Ce qui est préoccupant avec ce type de raisonnement, c'est qu'il ouvre la voie à toute autre installation industrielle à côté d'un projet comme Rabaska. Ainsi, on pourrait mentionner dans une future étude d'impact visuelle, que l'usine frigorifique, ou que le complexe de cogénération d'énergie n'auront peu ou pas d'impact puisque le terminal gazier Rabaska atténue l'expérience visuelle des touristes.

5.6.3 Le concept d'accumulation

Plutôt que d'utiliser le concept d'atténuation pour les études d'impacts visuels sur le tourisme, on pourrait plutôt utiliser le concept d'accumulation. Ainsi, on pourrait dire que plus un paysage contient des installations industrielles (par exemple), moins l'expérience visuelle sera intéressante. En utilisant un tel concept, on ne peut plus dire que les lignes à haute tension d'Hydro-Québec annulent l'impact visuel de Rabaska, bien au contraire.

Étant conscient que ce concept ne semble pas présent dans la sphère touristique, on pourrait, du moins, se baser sur les *cumulative effects* tels que défini par la *Canadian Environmental Assessment Agency* (CEAA): "cumulative effects are changes to the environment that are caused by an action in combination with other past, present and future human actions" (CEAA, 2003).

5.7 Éléments non présents dans l'étude d'impacts

Comme nous l'avons mentionné au début du chapitre 5, ce qui nous intéresse le plus, c'est surtout ce qui ne se trouve pas dans l'étude d'impact sur l'industrie touristique. Ainsi, plusieurs éléments mériteraient une place dans ce type d'étude.

5.7.1 L'oubli de l'Île d'Orléans

Il faut dire que les impacts potentiels de Rabaska sur l'activité touristique de l'Île d'Orléans semblent difficiles à analyser. C'est ce que mentionne Mme Chantale Cormier, directrice générale du CLD de l'Île d'Orléans dans une lettre à la MRC :

Malgré tout ce qui précède, nous croyons qu'il est difficile d'évaluer les impacts sur la fréquentation touristique de l'Île d'Orléans dans l'éventualité où la ville de Lévis acceptait l'implantation d'un port méthanier dans son territoire, car nous ne disposons pas de l'expertise nécessaire pour le faire (Cormier, 2006, en ligne).

Par contre, si l'expertise n'est pas disponible pour une étude spécifique de l'Île d'Orléans, nous pouvons poser des questions par rapport à l'étude de Rabaska. Par exemple, quand les auteurs de l'étude mentionnent les raisons du « peu d'impact » sur l'expérience touristique, l'Île d'Orléans est complètement évacuée :

Outre l'aspect visuel, notre étude démontre aussi que l'implantation d'un terminal méthanier n'aura que très peu d'impact sur l'achalandage touristique des secteurs avoisinant le terminal Rabaska, soit les zones touristiques de Lévis et de Bellechasse. En effet, seuls cinq points d'intérêt touristique sont localisés à proximité du terminal, à moins de 10 km. La plupart de ces sites ne reçoivent qu'un très faible nombre de visiteurs comparativement à d'autres attraits de la région (à l'exception du lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis).

Par ailleurs, les lieux d'hébergement situés à moins de 10 km du terminal sont en nombre plutôt restreint (seulement huit établissements, dont cinq terrains de camping qui ne sont ouverts que quatre mois par an) et affichent des taux d'occupation annuels trop faibles pour qu'un impact significatif ne se fasse sentir, la majorité de ces endroits n'étant complets ou presque que durant les mois de juillet et d'août. (p. 60-61)

Bien que cette omission, ou la décision de ne pas inclure l'Île d'Orléans dans cette analyse puisse s'expliquer par un choix méthodologique visible dans l'objectif de l'étude⁷, on peut demander pourquoi, alors, faire une étude d'impact visuel à l'Île.

⁷ *L'implantation de telles installations industrielles, soit un terminal méthanier, peut-elle avoir des conséquences sur l'industrie touristique du secteur?* Ici, par *secteur*, il faut comprendre les zones limitrophes au terminal Rabaska, soit les zones touristiques de Lévis et de Bellechasse.

Nous soutenons qu'inclure l'Île d'Orléans dans la zone touristique touchée changerait les conclusions de l'étude sur certains points. Ainsi, quand il est affirmé que « les lieux d'hébergement situés à moins de 10 km du terminal sont en nombre plutôt restreint (seulement huit établissements, dont cinq terrains de camping qui ne sont ouverts que quatre mois par an) et affichent des taux d'occupation annuels trop faibles [...] » (p. 61), c'est sans compter les lieux d'hébergement qui sont à l'Île d'Orléans et dans un périmètre de 10 km.

Dans un périmètre de 10 km, Ste-Pétronille, St-Pierre et St-Laurent devraient être inclus. Il faudrait donc y ajouter, selon le site de l'Île d'Orléans,⁸ les auberges, gîtes et chalets suivants :

- Auberges : Auberge La Goéliche, Auberge Le Canard Huppé, Auberge Le Vieux Presbytère, Motel Île d'Orléans.
- Gîtes : Gîte Au Toit Rouge au bord de l'eau, La Coulée Douce, Auberge L'Île Flottante B&B, La Vieille Maison Fradet, Auberge Les Blancs Moutons, Jardin d'Antan, À la Maison du Mesnil, L'Oasis de rêves, Au Vieux Foyer, Gîte De la Colombe, Auberge sur les Pendants, Vignoble Isle de Bacchus & La Maison du Vignoble.
- Chalets : Ferme Biologique d'Orléans, Le Moulin de St-Laurent-chalets.⁹

L'ajout de ces lieux d'hébergement n'est pas anodin. On pourrait aussi ajouter les nombreux restaurants, les boutiques, les attraits et le patrimoine architectural qu'il y a dans une zone de 10 km. Les conclusions de l'analyse ne seraient probablement plus les mêmes.

5.7.2 L'impact de la construction

L'étude ne tient pas compte de la période de construction dans les impacts potentiels sur le tourisme. Il est fort à parier qu'il y aurait certains désagréments, surtout si on considère que la construction débiterait en 2008, années des festivités du 400^e anniversaire de la ville de Québec. Un tel événement n'arrive qu'à tous les 100 ans!

5.7.3 L'impact de la pollution sur la visibilité

La construction des installations et la mise en service de Rabaska vont générer une augmentation des particules fines dans l'atmosphère, par la poussière et par la pollution.

Selon Santé Canada, une dégradation de la qualité de l'air a un effet sur la visibilité :

L'augmentation de la quantité de particules fines et de gaz dans l'atmosphère est associée à une réduction de la capacité de l'œil humain à voir à travers

⁸ <http://www.iledorleans.com>

⁹ Il faut savoir que seul les hébergements qui paient une cotisation ont le droit d'être présent sur le site. En réalité, il y en aurait plus.

l'atmosphère ou à identifier un objet à distance. La diminution de la portée visuelle (PV) dans les parcs et dans les réserves naturelles est devenue un sujet de préoccupation en raison de la perte potentielle de tourisme. La population peut également prendre la visibilité pour un indicateur de la qualité générale de l'air. Une diminution de la portée visuelle est alors perçue comme l'indication d'une mauvaise qualité de l'air, ce qui peut avoir des effets négatifs sur la qualité de vie en général (Santé Canada, 1998, en ligne).

Dans ce cas, il est clair qu'on ne peut invoquer le concept d'atténuation. Rabaska, sans être le seul responsable, va plutôt participer à une dégradation de la qualité de l'air et à une perte de jouissance, pour les citoyens et les visiteurs, en ce qui concerne la beauté du paysage perceptible.

5.7.4 La pollution lumineuse

L'étude sur l'expérience visuelle des touristes de la région de Québec ne considère pas le paysage nocturne, surtout celui visible de l'Île d'Orléans. Il faut imaginer que les lieux d'hébergement orléanais présents dans un périmètre de 10 km des installations de Rabaska vont probablement être atteints par une pollution lumineuse qui n'est pas là présentement.

5.7.5 La pollution auditive

Comme pour la pollution lumineuse, la pollution auditive est susceptible d'atteindre un certain nombre de touristes qui séjournent à l'Île d'Orléans. S'il faut en croire les conclusions du rapport du MSSS sur le bruit qui a été communiqué durant les audiences, il est permis de croire qu'il y aurait une dégradation de l'expérience touristique¹⁰.

5.7.6 L'effet d'entraînement

Un des points les plus importants, mais qui n'est pas mentionné dans l'étude d'impact est ce que nous nommerons « l'effet d'entraînement ».

Les auteurs ont étudié l'impact de Rabaska sur le tourisme comme s'il s'agissait d'un cliché, d'une image figée dans le temps. Or, il est permis de penser, comme nous le montrent la plupart des ports méthaniers, qu'avec le temps, d'autres industries vont venir se greffer à Rabaska.

¹⁰ Habitant à St-Jean, je peux vous dire qu'un navire mouillant à quelques km de chez moi avec les génératrices et autres éléments fonctionnant durant la nuit m'empêche de dormir. J'imagine que de fermer les fenêtres et de faire fonctionner un climatiseur peut couvrir le bruit, mais alors, il faut dire adieu au chant bucolique des grenouilles!

Bien que l'initiateur du projet a affirmé à plusieurs reprises durant les audiences du Bape qu'il n'était pas dans les projets de Rabaska d'introduire tout autre type d'industrie dans les environs, il faut convenir que Rabaska n'est pas garant de propositions extérieures.

Pourtant, bien des indices nous laissent croire que la voie est pavée pour un développement industriel dans le secteur :

- les terrains requis par le projet laissent la place pour un tel développement;
- l'offre énergétique qui sera acheminée vers le terminal semble beaucoup plus importante que pour d'autres projets semblables, comme à Gros-Cacouna;
- l'instauration d'une « industrie du froid » a déjà été mentionnée; etc.

C'est aussi de tels indices qui font dire à L'INART que l'expansion de Rabaska est inévitable : « Dans cette perspective l'expansion portuaire nous semble inévitable et la valeur touristique du paysage tomberait alors dans la catégorie médiocre, une situation inacceptable pour l'industrie touristique régionale. » (p. 48).

**Les nouvelles régionales de
Radio-Canada,
17 novembre 2004.**

[...]

Cela signifierait aussi l'émergence d'une nouvelle zone industrielle, selon l'évaluateur foncier, Gilles Vézina :

« Depuis trop longtemps, que ce soit le lien sous-fluvial, que ce soit l'intervention de la Société Interport ou de la Société du port de Québec pour permettre l'agrandissement du port sur la Rive-Sud, tout ce secteur-là est convoité depuis 30 ans. Il est à mon avis logique de penser qu'il n'y aurait pas seulement une installation comme celle de Gaz Métro qui s'installe. »

Conclusion

À la lumière des informations contenues dans ce mémoire, force est de constater que l'instauration d'un terminal méthanier à Lévis, en face de l'île d'Orléans, aurait des impacts négatifs sur le tourisme et l'industrie des croisières dans la région de Québec.

Il faut souligner, et c'est le choix de l'auteur, qu'il n'est aucunement question dans ce document de terrorisme et d'accidents majeurs. L'objectif était de démontrer que même sans menace et sans accident, l'industrie touristique et des croisières risquent d'être touché dans le déroulement normal de la navigation des méthaniers et des installations industrielles.

Même dans le meilleur des mondes, la région de Québec, avec un terminal méthanier, perdrait une partie de son patrimoine paysagé identitaire. Et selon nous, les lignes d'Hydro-Québec ne sont pas un facteur d'atténuation du terminal. Au contraire, le terminal méthanier serait plutôt un facteur d'accumulation, en saccageant encore plus ce que nous devons protéger. Dans ce contexte, il faut imaginer que l'effet d'entraînement de ce type d'industrie, et de ce que certains nomment l'écologie industrielle, aura vite fait d'agrandir cette nouvelle zone industrielle au mépris du caractère identitaire et des activités traditionnelles du secteur.

Les mesures de sécurité, comme nous le rappellent le MDDEP, M. Latrémouille, Transports Canada, le Commodore Picard, le GIRAM, la SIGTTO et, aux États-Unis, la *US Coast Guard* et plusieurs groupes d'opposants (citoyens, gens d'affaires, politiciens, etc.), vont inévitablement engendrer des restrictions à la navigation qui peuvent se traduire par des pertes économiques pour les armateurs et le risque de voir diminuer la venue des bateaux de croisières. Et entre vous et moi, ce n'est pas moi qui vais contacter les armateurs pour connaître leur position sur ce point!


Patrick Plante,

Conclusion citoyenne

Il est assez rare, je vous le concède, de trouver deux conclusions à un même document, surtout quand il n'y a qu'un seul auteur. Comme vous l'avez sûrement constaté, la première conclusion est en lien avec les impacts potentiels du projet Rabaska sur l'industrie touristique et des croisières, alors que cette deuxième conclusion est plutôt le témoignage d'un citoyen-militant.

D'entré de jeu, je dois le dire, j'ai une définition exigeante de la citoyenneté. Pour moi, la citoyenneté n'est pas seulement un cumul de droits de divers ordres en lien avec l'État-nation, elle est aussi, et surtout, un concept qui prend forme dans l'action, dans la participation et dans l'engagement personnels des individus. Cette conception est proche de ce que Constant (1998) nomme le modèle des « scrupules » comparativement au modèle classique de « l'héritage ». La citoyenneté, selon le modèle des « scrupules » relèverait plutôt de l'effort personnel, consenti par le citoyen dans son acceptation du vivre ensemble, plutôt que de simplement subir ou tolérer ce vivre ensemble.

Conséquent avec ma définition de la citoyenneté, j'affirme que *je n'accepte pas* ce projet de terminal méthanier.

Après plusieurs activités de mobilisation, des pétitions, des envois postaux, des rencontres de coordinations, des conférences, de campagnes de financement, des rencontres avec des spécialistes, des ripostes dans les journaux, des articles jamais publiés, d'installation de pancartes et de réinstallations de pancartes, des rencontres avec les élus et les partis politiques, des conférences de presse, des appels de journalistes, des visites d'huissiers, d'anniversaire annulé, des journées en cour et au bureau de notre avocat, du partage d'information par courriel et de la mise à jour constante de notre site, *je suis prêt pour le BAPE.*

Je considère qu'avant de m'enchaîner à une roche, à un arbre ou de résister devant un bulldozer à la manière du militant chinois de la place Tiananmen (je n'ai pas encore choisi!), la dernière chance sérieuse que nous avons c'est le BAPE.

Les politiciens m'ont trop souvent déçu dans le dossier Rabaska, et cela, à tous les paliers de gouvernement. Une journée un communiqué de presse nous est favorable, quelques jours plus tard on dit le contraire dans un journal local. On nous demande de comprendre, la réprimande vient de haut et il ne faut pas nuire aux candidats de la Rive-Sud. Dans un autre parti, la motion adoptée la veille, qui nous est favorable, est amandée le lendemain matin, question cohérence, on a déjà vu mieux! Pour ce qui est des partis au pouvoir, exit le devoir de réserve avant le BAPE, on tentera de réparer les pots cassés à *Tout le monde en parle!* Au niveau régional, on refuse de rencontrer les citoyens par mesure d'équité puisqu'on ne veut pas discuter avec l'initiateur, mais à la première journée des audiences, on apprend que l'initiateur a été reçu, et bien reçu. Après ces quelques exemples, il y a matière à perdre confiance en nos élus et à regretter les États-Unis et le Nouveau-Brunswick où des politiciens se font l'écho de la population même si les chambres de

commerce n'ont pas la même opinion. Finalement, à bien y penser, je vais peut-être m'enchaîner à une roche, il y aura sûrement plusieurs politiciens qui seront cachés en dessous depuis un bon bout de temps! Et pour l'arbre, j'oubliais, il est coupé depuis longtemps, on en a fait des langues!

Dans un article de Michel Venne intitulée Vive le BAPE!,¹¹ il est question de ce que représente le BAPE à ses yeux :

[...] cette transformation découle notamment de la perte de crédibilité des institutions de la démocratie représentative. Les élus détiennent toujours la légitimité de décider, mais les citoyens ne leur font pas suffisamment confiance pour leur signer un chèque en blanc entre deux élections.

On a longtemps cherché à compenser ce déficit de confiance par une augmentation des contraintes sur les élus et l'amélioration de la démocratie électorale. Mais en parallèle s'est développé un ensemble de pratiques, de contre-pouvoirs sociaux informels, mais également d'institutions qui sont, comme l'écrit le sociologue Pierre Rosanvallon, «destinés à compenser l'érosion de la confiance par une organisation de la défiance».

Voilà exactement ce que fait le BAPE: il organise la défiance, la suspicion, l'incrédulité des citoyens en canalisant leurs interventions dans un mécanisme neutre, non partisan, fondé sur des données scientifiques fiables et sur la délibération. (en ligne).

C'est effectivement pour ces raisons, même s'il y a toujours place à l'amélioration, que j'ai confiance dans l'institution du BAPE. S'il y a un endroit où le projet peut être discuté avec une certaine neutralité, c'est là. En dehors du BAPE, c'est souvent les opposants qui sont attaqués et non leurs idées.

En effet, bien des gens qui sont pour de tels projets n'hésitent pas à traiter les opposants de personnes souffrantes du syndrome "pas dans ma cour" (NIMBY ou *Not In My BackYard*). Foucault pourrait nous aider à comprendre l'origine de cette catégorisation. Pour lui, il s'agirait probablement d'une tentative de médicalisation d'une vertu civique. Les opposants ne seraient plus des citoyens qui ont un certain esprit critique et qui défendent leur milieu selon des valeurs environnementales et éthiques, mais des malades qui, au pire, veulent la destruction du capitalisme, et au mieux, qui ne savent pas ce qu'ils font. Pour ce type de malade, une seule solution : l'état d'exception. Agamben prend ici la relève de Foucault. Pour le philosophe italien, le capitalisme utilise l'état d'exception pour faire accepter l'inacceptable, ce qui donne Auschwitz, Guantanamo, Abu Graïb, et de manière moins violente, mais plus insidieuse, les injonctions à la liberté et au devoir de citoyenneté active. Médicalisation et état d'exception sont des moyens qui s'attaquent à la personne dans son humanité et sa dignité, plutôt que de s'attaquer aux arguments de cette personne. En fait, pour qu'il y ait débats et actions démocratiques, il faut reconnaître l'autre, c'est-à-dire considérer son vis-à-vis comme étant son égal pour que le dialogue

¹¹ <http://www.ledevoir.com/2006/11/06/122202.html>

puisse exister. Le contraire de cette reconnaissance, est le refus de débattre et le refus d'écouter ses propres citoyens sous de faux prétextes.

Pour conclure, le moins que l'on puisse dire, c'est que le projet Rabaska ne fait pas l'unanimité, et malgré cela, les commissaires devront faire leurs recommandations au gouvernement. Je ne présume pas de la décision qui sera rendue publique par le BAPE, mais j'espère que seront considéré ce qui a été fait dans la région par de simples citoyens qui ont osé critiquer, poser des questions et qui, dans plusieurs cas, sont devenus des citoyens-experts. Que les commissaires vont aussi considérer que les citoyens qui ont investi temps et argent dans cette aventure n'ont malheureusement pas de comptes de dépenses ni de reprises de temps en banque. Dites-vous, Messieurs les Commissaires, que si autant de citoyens-opposants se sont investis dans le processus du BAPE, c'est qu'ils croient sûrement, malgré tous les inconvénients, que *le jeu vaut la chandelle*.



Patrick Plante,

Bibliographie

- ACPM et al. (22 novembre 2005). Rabaska : une contrainte majeure pour la navigation commerciale, l'industrie des croisières et le nautisme. [en ligne] *Conférence de presse - L'Association des gens de l'Île d'Orléans contre le port méthanier* <http://acpm.tuxcafe.org/?p=36> (Page consultée le 11 janvier 2007)
- Audet, V. (avril 2003). Le paysage humanisé : une construction sociale qui reste à faire. [en ligne] *Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels de l'Université Laval*. Cité dans Desjardins Marketing et Option aménagement. (2006). *Étude d'impact sur l'industrie touristique du projet Rabaska*. Québec. [en ligne] *Pièce PR8.3, Bape Rabaska* http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/rabaska/documents/liste_documents.htm (Page consultée le 21 janvier 2007)
- BAPE. (septembre 2006). Rapport d'enquête et d'audience publique - Projet d'aménagement d'un parc éolien dans la MRC de Rivière-du-Loup [en ligne] *TechnoCentre éolien, Gaspésie - Les Îles*. http://www.eolien.qc.ca/francais/telecharger_document.php?id=113 (Page consultée le 12 janvier 2007)
- Boudreau, L. (2 mars 2005). *ACCORD Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Créneau récréotouristique, la stratégie*, document de travail, MDERR. [en ligne] Document DB29b - Bape : Projets de parcs éoliens à Baie-des-Sables et à L'Anse-à-Valleau <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/eole-valleau-sables/documents/DB29b.pdf> (Page consultée le 21 janvier 2007)
- Branch, H. (16 février 2006). Le projet d'une entreprise américaine soulève de l'opposition à St. Andrews [en ligne] *Radio-Canada – Atlantique*. <http://www.radio-canada.ca/regions/atlantique/2006/02/16/004-NB-st-andrews.shtml> (Page consultée le 18 janvier 2007)
- Canadian Environmental Assessment Agency. (2003). "Assessment Fundamentals." Cumulative Effects Assessment Practitioners Guide. Cité dans Bains, K. et Al. (5 mai 2006). Keltic Petrochemicals Inc.'s Proposed LNG and Petrochemical Facilities at Goldboro, Nova Scotia: A Resource and Environmental Management Analysis [en ligne] *Ecology Action Center* <http://www.ecologyaction.ca/lng/KelticProposal.pdf> (Page consultée le 20 janvier 2007)
- Carteret Citizens Allied to Protect the Environment. (2002). Environmental & Safety Alert! - Morehead City, Beaufort, Beaches, & Intracoastal Waterway. [en ligne] C-Cape <http://www.c-cape.com/alert.htm> (Page consultée le 18 janvier 2007)

- Commerce Monde Québec Capitale. (2 mars 1999). Entrevue avec Ross Gaudreault, président-directeur général de la Société du port de Québec [en ligne] CommerceMonde.com Le portail des affaires internationales. <http://www.commercemonde.com/archives/mars99/rubriques/r2.html> (Page consultée le 18 janvier 2007)
- Constant, F. (1998). *La citoyenneté*. Paris: Montchrestien.
- Cormier, C. (13 décembre 2006). Impact du projet Rabaska sur la fréquentation touristique à l'Île d'Orléans. [en ligne] *Pièce DB66, Bape Rabaska* <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Rabaska/documents/DB66.pdf> (Page consultée le 20 janvier 2007)
- Desjardins Marketing et Option aménagement. (2006). *Étude d'impact sur l'industrie touristique du projet Rabaska*. Québec. [en ligne] *Pièce PR8.3, Bape Rabaska* http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/rabaska/documents/liste_documents.htm (Page consultée le 21 janvier 2007)
- Desjardins, J.-P. (2 avril 2004). L'invasion des nouveaux voyageurs : que recherchent-ils? [en ligne] *Atelier-conférence donné à l'Université Laval dans le cadre du Certificat en gestion du développement touristique Cours : Tendances socio-économiques en tourisme*. http://www5.fsa.ulaval.ca/webdav/site/fsa/shared/fichiers/Certificat_gestion_touristique/documents/Conf_rence-JP_Desjardins.pdf (Page consultée le 5 janvier 2007)
- Donofrio, J. (2006). Impact of LNG terminals on the boating community – A position paper against LNG terminals [en ligne] *Site du Chesapeake Bay Yacht Clubs Association* <http://www.cbyca.org/Boating%20News/lng%20paper.pdf> (Page consultée le 17 janvier 2007)
- Canadian Environmental Assessment Agency. (2003). CEAA - Regional Cumulative Effects Management Framework for Cold Lake, Alberta [en ligne] *Canadian Environmental Assessment Agency* http://www.ccaa-acee.gc.ca/015/001/017/3_e.htm (Page consultée le 21 janvier 2007)
- Fialka, J. J. & R. Gold. (14 mai 2004). Fears of Terrorism Crush Plans For Liquefied-Gas Terminals [en ligne] *Wall Street Journal cité dans mindfully.org*. <http://www.mindfully.org/Energy/2004/LNG-Terrorism-Fears14may04.htm> (Page consultée le 18 janvier 2007)
- Finlaw, J. (27 janvier 2004). City Decries LNG Plan [en ligne] *Herald News cité dans Green Futures*. <http://www.greenfutures.org/projects/LNG/LNG1-27-04.html> (Page consultée le 18 janvier 2007)
- Gabe, T. J. Rubin, C. Morris & Lisa Bragg. (2005). Economic and fiscal impacts of a proposed LNG facility in Robbinston, Maine. [en ligne] *Department of Resource*

Economics and Policy Margaret Chase Smith Policy Center – The University of Maine. <http://www.umaine.edu/mcsc/Research/EcoDev/Downeast%20LNG.pdf> (Page consultée le 11 janvier 2007)

Gould, L. A. (July 2004). Ecotourism and Sustainable Community Development. [en ligne] *Ecclectica*. <http://www.ecclectica.ca/issues/2004/2/> (Page consultée le 11 janvier 2007)

Heller, C. (24 novembre 2006). Opposition Stirs With LNG Report. [en ligne] *Cache Google du journal Brooks Community Newspapers via The Connecticut Post Online* http://72.14.205.104/search?q=cache:8Aa0EgaOyIJJ:www.connpost.com/brooks/ci_4715496+%22The+FERC+report+states+that+I+percent+of+Long+Island+Sound&hl=fr&gl=ca&ct=clnk&cd=1 (Page consultée le 18 janvier 2007)

Holleran, J., G. Johnson, D. Mooney & R. Roope. (2005). Liquefied Natural Gas Facilities: A Benefit or Risk for the State of Maine? [en ligne] *Patric Edward Web site* <http://www.epatric.com/classes/sbc/lng-plant/LNG.pdf>

Institut nord-américain de recherche en tourisme. (2004). Analyse du paysage touristique et historique, Projet Rabaska. [en ligne] *Site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale* http://www.ceaa-acec.gc.ca/050/documents_staticpost/ceaa-ref_3971/R-0081.pdf (Page consultée le 11 janvier 2007)

Latrémouille, D. (18-19 novembre 2006). Rabaska : manne ou tsunami? [en ligne] *Le Devoir - Opinions* <http://www.ledevoir.com/2006/11/18/123116.html> (Page consultée le 18 janvier 2007)

Latrémouille, D. (26 avril 2006). Questions de taille [en ligne] *Le Soleil - Opinions* <http://www.cyberpresse.ca/article/20060426/CPOPINIONS/604260608/5287/CP OPINIONS> (Page consultée le 21 janvier 2007)

Latrémouille, D. (13 février 2006). Rabaska : trois accidents maritimes en trois mois, c'est la réalité du fleuve ! *Le Soleil - Opinions* <http://www.cyberpresse.ca/article/20060213/CPSOLEIL/60213062/5287/CPOPINIONS> (Page consultée le 21 janvier 2007)

Kongwa, R. (2006). Ministers in LNG rift [en ligne] *The Nassau Guardian* http://www.thenassauguardian.com/national_local/338807176695482.php#%23%23%20template%20not%20found%20%23%23%23 (Page consultée le 18 janvier 2007)

Massicotte, B. (13 juin 2003). Enjeux maritimes sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec [en ligne] Site de la CMQ

http://www.cmquebec.qc.ca/documents/publication/enjeux_maritimes_copy1.pdf
(Page consultée le 20 janvier 2007)

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. (11 avril 2006). Questions et commentaires adressés au promoteur [en ligne] *Site du Bape*
<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/rabaska/documents/PR5-0.pdf>
(Page consultée le 15 janvier 2007)

Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, (novembre 2004). *Plan de développement durable du Québec*. Cité dans Desjardins Marketing et Option aménagement. (2006). *Étude d'impact sur l'industrie touristique du projet Rabaska*. Québec. [en ligne] *Pièce PR8.3, Bape Rabaska*
http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/rabaska/documents/liste_documents.htm (Page consultée le 21 janvier 2007)

Office du tourisme et des congrès de Québec. (2004). Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 2003 et comparaison avec les résultats de 1999. [en ligne] *Site officiel de l'Office du tourisme de Québec*. <http://www.quebecregion.com/dsp/Sommaire-etude-2003.pdf> (Page consultée le 11 janvier 2007)

Organisation mondiale du tourisme. (2003). Déclaration de Djerba sur le tourisme et le changement climatique. [en ligne] *Site TEC-Conseil et recherche en politiques touristiques* <http://www.tec-conseil.com/docsPDF/decdjerb.pdf> (Page consultée le 11 janvier 2007)

Saint-Pierre, A. (15 novembre 2006). «Ils dépassent les bornes»- Ross Gaudreault [en ligne] *Canoe - Le Journal de Québec*
<http://www2.canoe.com/infos/quebeccanada/archives/2006/11/20061115-060706.html> (Page consultée le 21 janvier 2007)

Scott, David. (2005). Testimony on Liquefied Natural Gas [en ligne] *U.S. Coast Guard - U.S. Department of Homeland Security*
<http://www.piersystem.com/go/doc/786/62935/> (Page consultée le 18 janvier 2007)

Sénéchal, P.-P. (2006). Le site de Lévis-Ville-Guay, choix de Rabaska pour l'implantation d'un port méthanier sur le Saint-Laurent. Facteurs de risques pour l'économie du Québec. [en ligne] *Site de L'Association Pour la Protection de l'Environnement de Lévis*.
http://www.appellevis.org/index_fichiers/documents/Facteurs+de+risques+economiques.pdf (Page consultée le 17 janvier 2007)

Serres, D. R. (2005). Re: Public Testimony Requested changes to Comprehensive Plan & Zoning Code raised by application of Skipanon Natural Gas, LLC [en ligne] *Friends of Living Oregon Waters*

<http://www.oregonwaters.org/LNG/SkipanonEconomicsComment.pdf> (Page consultée le 17 janvier 2007)

Société linnéenne et Québec et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent. (2003). Le pilotage maritime sur le Saint-Laurent et l'analyse des risques. [en ligne] Stratégies Saint-Laurent - Commission environnementale. <http://www.strategiessl.qc.ca/pdf/syntheseepilotage2003.pdf> (Page consultée le 21 janvier 2007)

Transports Canada. (2001). Processus d'examen TERMPOL, Partie 3. [en ligne] *Site de Transports Canada – Sécurité maritime* <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp743/Partie3.htm> (Page consultée le 15 janvier 2007)

Turnbull, H. (mars 2006). The LNG Experience [en ligne] BBC Wales / South West. http://www.bbc.co.uk/wales/southwest/sites/milford_haven/pages/lng.shtml (Page consultée le 18 janvier 2007)

Weinberg, A., Bellows, S., Ekster, D. (2002). Sustaining ecotourism: Insights and implications from two successful case studies. *Society and Natural Resources*, 15, 371-380.

World Tourism Organization. (2002). Global Tourism Trends and Prospects for Central and Eastern. [en ligne] *Site de la World Tourism Organization*. http://www.unwto.org/regional/europe/PDF/SPEECHES/2002/Zakopane%20_Poland_.pdf (Page consultée le 11 janvier 2007)

