

Rabaska : l'enjeu de l'acceptabilité sociale.

Réflexion adressée à la Commission conjointe d'évaluation du projet Rabaska à la suite d'une invitation faite par M. le président Qussaï Samak, au terme de ma comparution le 30 janvier 2007.

Pierre-Paul Sénéchal

(Ex-cadre du gouvernement du Québec ayant successivement œuvré au sein du ministère du Conseil exécutif, de l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ), ainsi que du ministère de l'Emploi.

Une définition de l'acceptabilité sociale

L'acceptabilité sociale d'un projet est directement liée à la perception d'une menace que ce dernier peut laisser planer sur la vie ou la qualité de vie d'un milieu, donc sur la jouissance des biens et des activités humaines de ce milieu.

L'acceptabilité sociale c'est l'acceptation anticipée d'un risque à court et à long termes qui accompagne, soit un projet, soit une situation. Un risque est considéré acceptable par une collectivité lorsqu'elle peut en accepter les conséquences, les dommages, au regard de sa probabilité d'occurrence. Une analyse coût-avantage est généralement un préalable à l'évaluation du consentement à payer. Elle permet de trouver l'équilibre entre les craintes des uns et les bénéfices des autres. (Beck U. «*La société du risque*». Aubier 2001). Pour être crédible une telle analyse doit revêtir un certain caractère d'indépendance.

Qui est d'abord concerné par ce phénomène?

La collectivité prise dans son ensemble pour certains aspects, la population régionale, celle qui risque d'être bénéficiaire économique du projet sans nécessairement en subir quelque conséquence humaine et celle, plus immédiate, qui sera confrontée quotidiennement à la menace ou aux inconvénients anticipés? Cette question nous amène directement au dilemme dans lequel nous plonge si souvent la recherche de l'intérêt collectif vs celle de l'intérêt individuel.

Service essentiel ou occasion d'affaires?

L'arbitrage d'un tel dilemme devra, selon moi, être différent selon que le projet est essentiellement d'intérêt collectif (un service essentiel comme la construction d'une école publique, d'un hôpital, d'une garderie, d'une autoroute) ou bien en contrepartie, une occasion d'affaires pour des investisseurs. Par contre, il nous faut vérifier si le bien ou le service vendu par cet investisseur pourra, le cas échéant, être jugé d'intérêt collectif ou réputé le devenir avec le temps. Dans un tel cas une autre question s'impose; le bien fourni par le promoteur revêt-il un caractère unique et incontournable pour la collectivité, ou cette dernière pourrait-elle être desservie autrement et d'une façon plus avantageuse pour l'ensemble?

Le fait que le BAPE ait donné le feu vert au projet de terminal méthanier Cacouna revêt ici une grande signification sur la démarche d'évaluation de l'acceptabilité sociale entourant le contesté projet Rabaska. Dans la perspective où le terminal Cacouna est jugé suffisant pour combler les besoins entiers en GNL de la collectivité québécoise pour les prochaines décennies, Rabaska devient davantage une occasion d'affaires ou de profits pour investisseurs que service essentiel. L'argument de l'intérêt collectif devient par conséquent plus discutable, alors que celui relié à la menace pour le milieu d'accueil, à la valeur du paysage terrestre et maritime et à son utilisation par la collectivité régionale, devient quant à lui, davantage incontournable.

L'acceptabilité sociale n'est pas affaire de sondages positifs ou de quantité de mémoires favorables.

En vertu d'une perception bien partagée, le Rocher Percé n'appartient pas en propre aux gens de la municipalité, ni de la région de Percé mais plutôt, à titre de lieu symbolique historique et naturel, à l'ensemble des Québécois. Pour en apprécier l'importance, pour en gérer la mise en valeur, c'est l'ensemble des ressources collectives qui sont interpellées. Il en est de même pour le projet Rabaska. Ce projet n'appartient pas à la grande ville de Lévis, ni à la communauté régionale du seul fait qu'il serait localisé sur son territoire et qu'il lui rapporterait en taxes municipales annuelles plus de 7M\$. La réalité est beaucoup plus complexe.

L'appréciation d'un projet comme Rabaska doit se faire en prenant en considération les craintes et menaces se rapportant à l'environnement humain immédiat mais aussi en référence avec les valeurs communes de l'ensemble de la collectivité québécoise. Les intérêts financiers municipaux, tout autant que les intérêts d'affaires sont, selon mon appréciation, très éloignés des critères devant conduire à une décision. Les valeurs collectives doivent aussi être prises en considération. Quand bien même qu'un sondage régional nous indiquerait à 65% un souhait pour le rétablissement de la peine de mort, il serait d'un poids tout à fait insignifiant. Même réalisé à la grandeur du pays, il devrait encore revêtir une signification toute relative et ne devant nullement influencer une décision politique. Car à la base de tout fonctionnement social, il y a un certain nombre de principes qui doivent prévaloir et prouver qu'ils peuvent durer dans le temps. Ces principes doivent toujours avoir préséance dans l'évaluation de la justification de tout projet ou événement ponctuel. La recherche d'un environnement sain et assurant la

pérennité de l'ensemble d'une collectivité, son avenir et son bien-être économiques, la juste et efficace utilisation de sa ressource fluviale, de son industrie touristique, sont, entre autres, de ces valeurs communes recherchées par la collectivité québécoise.

L'acceptabilité sociale est aussi une réalité friable et changeante avec le temps.

C'est un lieu commun que d'affirmer que les sondages ne sont que des instantanés. Il suffit de peu de choses pour renverser une position qu'on croyait acquise à un moment précis. La communauté d'affaires régionale est derrière le promoteur Rabaska, c'est un fait. C'est cette même communauté qui a inscrit l'industrie des croisières maritimes aux premières loges de ses priorités économiques régionales. Pourtant, il suffirait que dans six mois, une importante «ligne» de croisières internationales s'interroge sérieusement (ce qui est loin d'être exclu) sur l'opportunité de continuer ses affaires à Québec, pour que le consensus des gens d'affaires pro-Rabaska s'effondre comme un château de cartes. (Ni le promoteur, ni le Port de Québec ne les ont en effet consultées, à part AML qui est une petite entreprise locale dont les navires de faible gabarit n'ont même pas Ville-Guay à l'intérieur de leur circuit).

Ce qu'il convient de questionner aussi en rapport avec cette notion d'acceptabilité sociale exprimée, c'est son niveau d'intensité et de solidité dans le temps.

S'il semble logique de penser que le sentiment anti-Rabaska du milieu plus immédiat est solide et va le rester dans le temps, il en est peut-être tout autrement en ce qui concerne le sentiment du public régional. Que le gouvernement donne le feu vert au promoteur et on peut facilement déduire qu'il y a commotion humaine dans un rayon de 5 kilomètres et pour longtemps. Au contraire, advenant que le gouvernement s'abstienne, on peut présumer que la réaction du milieu régional sera beaucoup plus diffuse. C'est que le «dommage» pour le contribuable de Lévis ne représente finalement que l'équivalent de 10\$ annuellement sur son compte de taxe municipale. Quant à l'impact sur l'emploi durant la phase de construction si souvent évoqué, il ne représente pas un enjeu comportant autant d'émotions et d'attentes que ne veut le laisser croire le clan Rabaska. La région Chaudière-Appalaches affiche un des plus bas taux de chômage au Québec et elle est actuellement en déficit de main-d'œuvre. De plus, les gens ne sont pas dupes; ces grands investissements sont souvent sans influence déterminante réelle sur l'économie locale (le maire de Fos-sur-Mer nous a confié que le taux de chômage dans sa localité est à 18%. Dans le cadre de mes activités professionnelles passées, j'ai déjà vu une équipe de Coréens venir au Québec dans l'unique but de monter une PME de fabrication automatisée de pièces automobiles, pour repartir aussitôt le travail terminé. C'est la réalité du monde industriel d'aujourd'hui).

Pierre-Paul Sénéchal

