

Rabaska (Les risques associés au projet et le paysage)

**Mémoire soumis au Bureau des audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)**

RABASKA, gestion du risque d'un port méthanier à Lévis

1- Introduction

En tant que citoyen, je me fais donc un devoir de m'intéresser au projet RABASKA depuis les tous premiers instants de l'annonce des possibilités de sa réalisation. Je me préoccupe en tout premier lieu de la gestion des risques ainsi que des mécanismes de gestion de ces risques.

En ce sens, je me suis intéressé avec beaucoup d'attention à la planification des travaux nécessaires à la réalisation de ce projet ainsi qu'à sa conception. Les procédés analysés ont aussi beaucoup attiré mon intérêt de même que tout ce qui touche les opérations une fois les travaux réalisés.

Beaucoup d'informations sont disponibles dans l'étude environnementale que l'on peut consulter à de nombreux endroits dont sur le site Internet de RABASKA.

2- Les informations disponibles

À mon sens, tous les scénarios possibles et imaginables ont été évalués et ont fait l'objet de simulation. Il ressort de ma lecture de cette masse de documents d'information ainsi que de l'impression que j'ai retenue des séances du BAPE du mois de décembre dernier que la réalisation du projet et son opération ultérieure sont parfaitement gérable. Je considère fermement, en effet, que cette impression va effectivement se matérialiser en cours d'opérations de l'usine. Toutes les mesures de bon fonctionnement et de sécurité sont bien identifiées.

Des détails sur les opérations maritimes ont été présentés même s'ils mettent en scène des entreprises indépendantes de RABASKA. Ainsi on peut connaître à partir de quel endroit et quand un méthanier sera escorté par des patrouilleurs ou des remorqueurs ainsi que les secteurs où la navigation est le plus à risque. On comprend aussi les manœuvres de retournement du navire afin de le remettre en direction du Golfe. Des explications ont été fournies sur le déchargement de la cargaison des navires et son cheminement vers les réservoirs, et, notamment, la durée de l'opération.

Des informations ont été fournies sur la main-d'œuvre responsable du bon fonctionnement des connecteurs de transbordement, et, advenant le cas extrêmement improbable d'une fuite, quelle quantité maximale de GNL serait perdue ou déverser. On nous indique clairement que même en cas de fuite, les conditions d'inflammabilité ne seraient pas réunies. En fait, chaque citoyen peut, s'il s'en donne la peine, obtenir des assurances de sécurité pour toutes les étapes des opérations.

En ce qui a trait à la phase de construction, des détails sont aussi fournis quant à l'élimination du bruit, les modifications au paysage, le reboisement des zones affectées par les travaux, etc. On estime que le paysage aura retrouvé un aspect tout à fait naturel dans les deux ans qui vont suivre la construction du terminal.

3- Conclusion

Il ne faut surtout pas négliger que tous ces travaux seront entièrement financés par RABASKA, sans aucune aide financière gouvernementale de quelque palier que ce soit. Au Québec, il s'agit d'un cas exceptionnel puisque dans leur presque totalité, les promoteurs posent des conditions d'aide provenant des gouvernements pour venir s'implanter sur le territoire.

Il est donc clair que les promoteurs n'ont pas lésiné sur la préparation du projet et qu'ils ne le feront pas davantage en ce qui a trait à la construction et aux opérations.

Il faut par ailleurs réaliser que d'autres terminaux du même type sont opérés ailleurs dans le monde et qu'avec l'expérience et les connaissances maintenant développées et appliquées, RABASKA pourra certainement être considéré parmi les meilleurs opérateurs dans l'industrie du GNL et un chef de file en matière de recherche et de développement technologique.

Je remercie les commissaires d'avoir pris connaissance de mes propos.

André Turcotte

