

Mémoire :

Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska

présenté par

Accès Saint-Laurent-Beauport

**Séance du 7 février (Île d'Orléans)
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)**

**Québec
24 janvier 2007**

1. PRÉSENTATION DE ACCÈS SAINT-LAURENT BEAUPORT (ASLB)

Notre organisme œuvre depuis près de 25 ans afin de rendre le Saint-Laurent et ses tributaires accessibles à la population et ce dans le respect de l'environnement et avec une perspective de développement durable. Nous souhaitons mettre en valeur cet important patrimoine naturel trop longtemps négligé et contribuer ainsi à la relance socio-économique de l'axe d'Estimauville/Sainte-Anne à Beauport.

Notre action et nos interventions prioritaires sont concentrées dans le secteur de la magnifique baie de Beauport, soit de la Chute Montmorency jusqu'à l'extrémité est du Port de Québec, mais ce qui se passe du côté de Lévis nous préoccupe au plus haut point.

2. NOTRE INTÉRÊT ENVERS LE PROJET RABASKA

Tout projet de développement des rives du Saint-Laurent, surtout s'il est contigu à notre aire d'intervention, nous intéresse au plus haut point. Tout projet industrialo-portuaire pouvant avoir un impact sur l'accès public au fleuve, l'environnement et la qualité de vie des citoyens nous préoccupe également puisque les valeurs et les principes que nous défendons s'appliquent tout aussi bien au projet d'expansion portuaire de Beauport qu'au projet de terminal méthanier de Lévis.

Vous trouverez, dans les paragraphes suivants, nos préoccupations et propositions en lien avec le projet Rabaska.

3. NOS PRÉOCCUPATIONS ENVERS LE PROJET

Au fil du temps, ASLB s'est donné une vision globale du fleuve de par ses interventions à Beauport. ASLB souhaite, après toutes ces années, soumettre et mettre en œuvre une vision inspirante et durable en terme d'aménagement du territoire du côté de Québec et de Lévis.

Cette vision s'est forgée également au fil de nos nombreuses interventions dans la région. Certains de nos dirigeants oeuvrent depuis le début de notre mouvement.

D'ailleurs, ASLB, anciennement l'Association pour la sauvegarde de la baie de Beauport, a fait de nombreuses représentations pour mettre en valeur la baie de Beauport. Nous avons également fait des interventions publiques auprès du BAPE, des activités de mobilisation à Beauport et organisé en 2005 un forum sur

l'avenir de la Baie de Beauport. Notre association est née devant la menace, dans les années 80, d'un développement industrialo-portuaire à Beauport envisagé par le Port de Québec et ses partenaires industriels.

Au fil des ans, nous avons obtenu des résultats intéressants pour la mise en valeur de la Baie puisque le gouvernement fédéral a octroyé près de 20 millions de dollars dans le cadre du 400^e anniversaire de la ville de Québec. TOUTEFOIS, le Port de Québec envisage encore de construire deux nouveaux quais devant ce qui va devenir un extraordinaire accès public au fleuve et un centre récréotouristique quatre-saisons. Donc, nos résultats sont mitigés puisque, selon le Port de Québec, le centre récréotouristique verra un de ses attraits principaux, le plan d'eau, envahi par des infrastructures industrielles qui diminueront considérablement l'attrait du site.

C'est pourquoi ASLB poursuit son action et souhaite, dans le contexte du projet industrialo-portuaire Rabaska, promouvoir une vision pour la région de Québec et de Lévis. Notre vision s'inspire de villes superbes et exceptionnelles que nos collègues du CA ont visité au cours de leurs nombreux voyages. Chicago, Toronto et Barcelone constituent nos trois plus beaux modèles d'aménagement des rives. Nous n'interviendrons pas sur le plan des aspects techniques du projet car nous ne sommes pas des experts et la documentation est trop volumineuse pour nos modestes moyens. Nous interviendrons en tant que citoyens, touristes, utilisateurs du fleuve et pour certains de nos dirigeants, géographes.

De fait, ceux qui voyagent régulièrement ont la conviction que la région a un potentiel extraordinaire pour devenir, après 400 ans d'histoire, un endroit unique et recherché mondialement grâce au patrimoine naturel et bâti offrant des vues imprenables sur nos paysages magnifiques. En particulier, la valeur économique importante que procure des vues extraordinaires dans le domaine immobilier n'est plus à démontrer.

ASLB est d'avis que pour pouvoir se prononcer judicieusement sur un projet aussi complexe et insécurisant que Rabaska, il faut avoir une vision de l'aménagement du territoire de la région et du développement des rives du fleuve. Mais quelle vision au juste, pour Québec et Lévis? Industrielle comme Fos-sur-Mer ou Pittsburgh, ville de l'acier; ou bien, patrimoniale et attractive comme Barcelone? Quelle vision nous inspire le plus pour les deux rives, de Beauport à Saint-Augustin et de Lauzon à Saint-Nicolas? Notre schéma d'aménagement date de plusieurs années et nous ignorons s'il existe actuellement une telle vision? Compte tenu de cela, nous en proposons une qui correspond aux valeurs de notre groupe.

Pour ce qui est de Québec-Lévis, les énoncés suivants décrivent ce qu'on souhaiterait pour l'avenir :

- Une région patrimoniale et touristique qui continuera de se développer autour de la nouvelle économie du savoir et des secteurs tertiaires, ce qui est selon nous la meilleure façon d'assurer la prospérité et de créer des emplois durables.
- Une région où il fait bon vivre et où les berges du fleuve appartiennent aux citoyens et aux touristes. Un fleuve de plus en plus fréquenté, autant sur l'eau que sur les berges et autant en été qu'en hiver.
- Des berges où les développements urbains et immobiliers offriront une vue imprenable sur le fleuve tout en permettant l'aménagement d'espaces verts et d'équipements récréatifs en bordure du fleuve, à l'usage de tous, pour faire de notre région un endroit extraordinaire où il fait bon vivre.
- Une région qui prévoira l'aménagement des industries lourdes en identifiant des alternatives en région pour contribuer ainsi à un véritable développement régional au Québec.
- Une région qui profitera de la grandeur du Saint-Laurent pour planifier ses développements industriels en dehors des villes et faire du fleuve un corridor de commerce par excellence. Nous croyons qu'au 21^e siècle, le développement industriel lourd nécessaire à la vitalité économique du pays n'a plus besoin de se faire devant les grandes villes.
- Un corridor du littoral déclaré par les trois ordres de gouvernement « Zone publique et touristique durable » afin de protéger et consolider les efforts de mise en valeur pour les générations futures.

Sur ce dernier point, notre organisme appuie la Commission présidée par Jean Baillargeon (legs du 400^e à la Pointe-à-Carcy) qui a recommandé dans son rapport que les trois paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) s'unissent pour que la Place du 3 juillet 1608 et « l'ensemble du corridor du littoral » soient déclarés « Zone publique et touristique durable » afin de protéger et consolider les efforts fait en ce sens et de préserver les berges du fleuve pour les générations futures. Ce geste plus que symbolique constituerait, à nos yeux, un véritable legs pour la population de Québec à l'occasion des fêtes du 400^e anniversaire de la ville.

Cette vision pour Québec-Lévis est absolument nécessaire. Dans la région, les projets industriels arrivent malheureusement toujours de façon imposée, sans qu'ils ne soient mis en perspective avec une vision de l'avenir de la région et

surtout, avec l'ensemble des autres sites potentiels. Plusieurs projets ont ainsi été soumis à la population avec la conviction qu'on devait les accepter à tout prix à cause des emplois créés et ce, peu importe l'acceptabilité sociale, peu importe l'environnement, au diable le développement durable. Malheureusement, se prononcer contre certains projets est une garantie de se faire accuser de nuire au développement économique. Proposer un autre site plus adéquat attire presque invariablement un diagnostic du syndrome de «pas dans ma cour». Finalement, au yeux de certains industriels, les citoyens ne sont jamais satisfaits et les formules sont toutes prêtes pour répliquer à nos arguments en faveur de la qualité de vie.

Préparé à ces formules toutes faites, ASLB propose aussi sa vision du développement pour l'industrie lourde. Une vision qui respecte le principe de développement durable et qui tient compte des préoccupations fondamentales des citoyens, des zones habitées, des sites patrimoniaux et des secteurs récréatifs utilisés par les citoyens.

Ainsi, quelle vision devrait-on avoir pour le développement industrialo-portuaire à Québec, ou même plus, au Québec? Selon nous, le Québec aurait avantage à imiter la tendance mondiale voulant que les industries lourdes se développent en région et en milieu rural et contribuent ainsi au développement de ces régions. Les ports de Montréal, avec son site de Contrecoeur, et Toronto, grâce à leur développement désormais loin des centres urbains, sont de bons exemples. Ceux-ci démontrent comment ce genre d'industrie n'a plus besoin d'être situé en ville, au grand bonheur des millions de citoyens qui recommencent petit à petit à jouir du fleuve St-Laurent ou du Lac Ontario, dépollué à coups de centaines de millions au cours des dernières décennies. Malheureusement, des industries lourdes respectueuses du patrimoine (comme l'Île d'Orléans et Beaumont) et des zones à forte densité de population (comme Québec et Lévis) ne semblent pas être la norme dans la région de Québec.

De plus, en pensant globalement pour mieux agir localement, on pourrait imaginer le fleuve et son estuaire comme un corridor de commerce par excellence tout au long du Saint-Laurent qui profite d'un réseau portuaire où toutes les administrations locales travaillent ensemble, comme le souhaitait l'ancien ministre des Transports du Canada, l'honorable Jean Lapierre. Il y a en effet longtemps que nous militons en faveur d'un développement intégré de la voie maritime du Saint-Laurent, c'est-à-dire un développement qui mise sur la complémentarité et les avantages propres de chacun des ports et sur les besoins des populations locales (ex. accès au fleuve), plutôt que d'encourager la compétition stérile entre eux. On en a parlé et on a écrit sur le sujet, mais on a l'impression de ne pas être écouté.

Voilà la vision industrielle de ASLB : des industries lourdes et portuaires qui se développent en périphérie des villes tout au long du Saint-Laurent pour créer par la même occasion un véritable développement des régions qui en ont bien besoin. Tout au long du fleuve dans des endroits peu habités, de nombreux sites pourraient répondre aux besoins de l'industrie lourde et de l'industrie maritime. Or, pour des raisons purement financières, les industries s'entêtent à présenter des projets en ville dont les inconvénients touchent un grand nombre de résidents et nuisent, en fait, à d'autres types de développement plus prometteurs pour Québec comme les hautes technologies et le récréotourisme. Malheureusement, on est encore loin du développement durable et de la prise en compte de l'acceptabilité sociale dans l'évaluation des projets.

Plus concrètement, le village de Cacouna est un bel exemple de ce que nous venons de décrire. Depuis les années 1980, ce site a été étudié pour devenir le *super port du futur pour les marchandises de vrac*. Malheureusement, cela ne s'est pas concrétisé et le Port de Québec s'acharne toujours à vouloir construire de nouveaux quais à Beauport. Le gouvernement fédéral n'a pas de vision pour son développement portuaire et laisse les administrations portuaires locales gérer cela en silo sans tenir compte de la force d'un réseau intégré.

Le monde de l'industrie lourde a néanmoins un bon coup à son tableau. En effet, il faut reconnaître la maturité et la vision du promoteur de terminal méthanier de Cacouna, Pétro-Canada. Le promoteur et ses partenaires ont pris une excellente décision stratégique de s'installer en région pour minimiser les impacts et les risques sur les zones urbaines. Les promoteurs de Rabaska devraient s'inspirer de leur démarche et vision et déménager aussi leur projet en région. Le gouvernement du Québec pourrait ainsi passer de la parole aux actes en faisant du véritable développement régional avec ce projet industriel.

Compte tenu qu'il n'y a pas de vision régionale, et encore moins provinciale, sur l'aménagement du territoire et que la nécessité d'une telle vision semble étrangère aux autorités gouvernementales, ASLB a proposé à la ville de Québec, à la ville de Lévis, à la Communauté métropolitaine de Québec et à la Commission de la Capitale nationale d'organiser un colloque sur le sujet. Celui-ci porterait particulièrement sur une vision citoyenne de l'aménagement du fleuve et des rives de Québec-Lévis et sur la proposition de la Commission consultative, présidée par Jean Baillargeon, que les trois paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) s'unissent pour que « l'ensemble du corridor du littoral » soit déclaré « Zone publique et touristique durable » afin de préserver les berges du fleuve pour les générations futures.

Nous appelons les citoyens ici présents, les groupes environnementaux et les conseils de quartier à s'unir autour de notre proposition et à faire valoir une vision semblable suite aux présentes audiences de consultations. L'adoption du

schéma d'aménagement doit se faire au cours des prochains mois et il est temps que les citoyens se prononcent clairement sur leur vision du fleuve et l'importance de la qualité de vie pour éviter de faire patiner nos élus avec de nouvelles propositions concernant les projets de l'industrie lourde.

CONCLUSION

Le projet Rabaska devrait être le dernier projet industriel proposé en ville à être débattu. Ils nous semblent que les citoyens en milieu urbain priorise avant toute chose la qualité de vie. Les gens de Beaumont se sont déjà prononcés par référendum contre le développement industriel de Rabaska parce qu'ils privilégient leur qualité de vie. Est-ce acceptable de déplacer le projet tout à côté dans une autre administration municipale et de donner une chance au projet en intensifiant la promotion par des investissements massifs d'argent?

La réponse est non. Les commissaires devraient se questionner s'il est stratégique d'installer un terminal méthanier dans une région aussi belle, unique, riche d'histoire et densément peuplée que la nôtre. Le monde compte grosso-modo une quarantaine de terminaux méthaniers à terre. Entre 1944 et 2004, il y a eu 13 accidents sérieux directement liés au gaz naturel liquéfié. Cela fait en moyenne un accident sérieux aux cinq ans.¹ Ainsi, les commissaires devraient suggérer au promoteurs actuels d'envisager un autre site et de trouver un meilleur endroit pour tenir compte de l'accessibilité sociale et de la sécurité de la population. En envisageant son projet à Beaumont ou à Lévis, le problème reste le même, on ne tient pas suffisamment compte de l'acceptabilité sociale et de la sécurité de la population, point à la ligne.

Voilà donc le point de vue des dirigeants d'Accès Saint-Laurent Beauport, qui s'inspire de ce qu'ils ont vu à l'étranger, pour faire de la région un lieu patrimonial et touristique où il fait bon vivre et où le secteur tertiaire de l'économie prospère, notamment à cause de la grande qualité de vie qui est essentielle pour attirer des chercheurs, ingénieurs et technologues de calibre élevé et international.

Info : Daniel Guay, président tél. 418-265-3858

¹ Note : The safety record of onshore LNG terminals is more mixed. There are approximately 40 LNG terminals (and more than 150 other LNG storage facilities) worldwide. Since 1944, there have been approximately 13 serious accidents at these facilities directly related to LNG. Two of these accidents caused single fatalities of facility workers — one in Algeria in 1977, and another at Cove Point, Maryland, in 1979. On January 19, 2004, a fire at the LNG processing facility in Skikda, Algeria killed an estimated 27 workers and injured 74 others. The Skikda fire completely destroyed the processing plant and damaged a marine berth, although it did not damage a second processing plant or three large LNG storage tanks also located at the terminal.¹⁹ While the Skikda accident did not injure the rest of the 12,000 workers at the complex, it was considered the worst petrochemical plant fire in Algeria in over 40 years.²⁰ According to press reports, preliminary investigation indicated that the accident was caused by a leak from a liquefied gas pipeline, which allowed a

vapor cloud to form and subsequently ignite.²¹ Another three accidents at worldwide LNG plants since 1944 have also caused fatalities, but these were construction or maintenance accidents in which LNG was not present.²²

Source : *Congressional Research Service* ~ *The Library of Congress*

CRS Report for Congress
Received through the CRS Web
Order Code RL32205

Liquefied Natural Gas (LNG)
Import Terminals:
Siting, Safety and Regulation

Updated May 27, 2004

Paul W. Parfomak
Specialist in Science and Technology
Resources, Science, and Industry Division
Aaron M. Flynn
Legislative Attorney
American Law Division