

241

P **NP**

DM458

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

PROJET D'IMPLANTATION DU TERMINAL MÉTHANIER RABASKA

MÉMOIRE AU BAPE

PRÉSENTÉ LE 25 JANVIER 2007

PAR

LOUIS DUCLOS

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	2
SATISFACTION DES BESOINS DU QUÉBEC EN GAZ NATUREL.....	2
ÉVOLUTION DES PRIX DU GAZ NATUREL AU QUÉBEC.....	4
RABASKA ET LES GAZ À EFFET DE SERRE.....	5
LA SÉCURITÉ DES POPULATIONS AVOISINANTES.....	8
ACCEPTABILITÉ SOCIALE.....	12
CONCLUSION.....	13

INTRODUCTION

Selon le discours que tient le promoteur du projet Rabaska, la diversification des sources d'approvisionnement en gaz naturel du Québec, de même que son corollaire, sa sécurité énergétique, rendent nécessaire l'implantation d'un terminal méthanier dans la partie est de la ville de Lévis, et ce, à quelques centaines de mètres du pittoresque village de Beaumont et à environ 1 km de l'arrondissement historique de l'Île d'Orléans. En effet, cette nouvelle source d'approvisionnement réduirait la dépendance du Québec à l'endroit de ses fournisseurs traditionnels de l'Ouest canadien tout en alimentant une concurrence qui ferait chuter d'au moins 5% les prix payés par les consommateurs québécois pour cette énergie fossile. Enfin, toujours selon le discours du promoteur, cette nouvelle activité industrielle aurait un impact négligeable sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et n'affecterait aucunement la qualité de vie des populations avoisinantes dont la sécurité ne serait jamais compromise. S'appuyant sur les résultats d'un certain nombre de sondages, le promoteur se permet d'affirmer que les populations locales souhaitent l'implantation d'un port méthanier à Lévis. Voilà donc le tableau idyllique brossé par les marchands de gaz naturel.

Pour notre part, nous nous emploierons à démontrer que plusieurs éléments de ce discours sont plus que discutables et ne visent qu'à embellir une réalité qui, à plusieurs égards, n'est pas toujours très belle.

LE QUÉBEC PEUT-IL SATISFAIRE SES BESOINS FUTURS EN GAZ NATUREL SANS RABASKA?

Dans un article de la journaliste Hélène Baril paru dans le quotidien La Presse le samedi 11 juin 2005, celle-ci rapportait ainsi les propos du président et chef de la direction de Rabaska, M. Glenn Kelly: "Le porte-parole de Rabaska admet qu'il n'y a pas de place pour deux terminaux au Québec, mais il croit que le marché canadien pourrait en accueillir trois, un dans l'Est, un dans l'Ouest et un au Québec". Comme le BAPE vient de donner le feu vert à la réalisation du projet de terminal méthanier Énergie Cacouna, conditionnellement à l'approbation par l'Office national de l'Énergie de la construction d'un gazoduc de 240 km reliant Cacouna à St-Nicolas, on peut désormais s'interroger, si on se fie à la déclaration de M. Kelly, sur la pertinence même du projet Rabaska.

D'ailleurs, Énergie Cacouna ne cache pas son intérêt pour le marché québécois comme on peut le lire dans le rapport du BAPE sur le projet d'implantation de son terminal méthanier (page 35) : "Selon le promoteur, l'objectif du projet est l'importation de gaz naturel par navire afin de satisfaire les besoins énergétiques à long terme du centre du Canada (Québec et Ontario) et du Nord-Est des États-Unis".

Comme la capacité de production des installations d'Énergie Cacouna sera de l'ordre de 500 millions de pieds cubes/jour, presque en équilibre avec la consommation de gaz naturel au Québec qui est d'environ 600 millions de pieds cubes/jour, consommation qui devrait croître à un faible taux annuel moyen de 0,8% (rapport du BAPE sur Énergie Cacouna, page 38), il serait dans l'ordre des choses qu'Énergie Cacouna prenne graduellement la relève des fournisseurs de l'Ouest canadien dont les livraisons seront de moins en moins abondantes avec les années. En effet, comme on le sait, les réserves de gaz naturel de cette région du Canada sont en déclin et sa production est de plus en plus consacrée à l'extraction du pétrole des sables bitumineux et à la satisfaction de l'appétit insatiable des consommateurs américains. Par conséquent, le jour pourrait venir, à plus long terme, où il y aurait interruption complète des livraisons de l'Ouest canadien vers le Québec et l'Ontario. Dans ces conditions, la production d'Énergie Cacouna risquant de ne pas suffire à approvisionner totalement le Québec, d'où pourrait provenir le gaz naturel pour éviter la pénurie? Pour répondre à cette question, il faut voir ce qui se passe dans les provinces atlantiques en ce qui concerne les terminaux méthaniers.

En fait, deux terminaux méthaniers ayant chacun une capacité de production de 1 milliard de pieds cubes/jour ont déjà reçu toutes les autorisations réglementaires, l'un à Saint John N.B. (projet CANAPORT), l'autre à Point Tupper N.S. (projet Bear Head). Alors que les travaux de construction sont déjà en cours à Saint John, le projet Bear Head est suspendu pour le moment. Par ailleurs, un troisième projet de même capacité de production qui serait implanté à Goldboro N.S. (projet Keltic) fait présentement l'objet d'une évaluation environnementale par les autorités réglementaires compétentes qui devraient soumettre leurs recommandations au gouvernement de la Nouvelle-Écosse au plus tard le 21 février prochain. Bref, il y a dans les provinces atlantiques un potentiel de 3 milliards de pieds cubes/jour se trouvant à des distances raisonnables du marché québécois considérant que le gaz naturel de l'Ouest canadien doit être transporté par gazoduc sur près de 4000 km. Ainsi, le port méthanier Canaport de Saint John n'est qu'à 900 km du Québec et il pourrait y acheminer son gaz naturel en empruntant successivement les réseaux de Maritimes and Northeast Pipeline (488 km), de Portland Natural Gas Transmission System (232 km) et de TransQuébec et Maritimes (213 km). Voici ce qu'on pouvait lire au sujet de ce terminal dans le numéro de mars 2005 de la publication LNG IN WORLD MARKETS : " Gas from the terminal could also FIND ITS WAY INTO QUEBEC via the Portland Natural Gas Transmission System (PNGTS), which interconnects with Maritimes at Westbrook, Maine. While supplies typically move down PNGTS from the TransQuebec and Maritimes Pipeline, PNGTS is a BI-DIRECTIONAL LINE and this presents potential backflow opportunities". À la lumière de ce qui précède, on voit bien qu'il est tout à fait vraisemblable que le Québec puisse éventuellement s'alimenter en gaz naturel au terminal Canaport, mais également aux terminaux de Goldboro et de Point Tupper en Nouvelle-Écosse, lesquels sont situés à l'extrémité est du gazoduc de Maritimes and Northeast Pipeline, à quelques 1 300 km du Québec.

Une telle alternative est d'autant plus plausible qu'on peut présumer qu'en raison de la proximité relative de ces terminaux méthaniers du Québec, ils pourront l'approvisionner à des prix concurrentiels par rapport à ce qu'il faut payer présentement pour le gaz naturel provenant de beaucoup plus loin, soit de l'Ouest canadien. Il est donc évident qu'avec une capacité potentielle de production de 3,5 milliards de pieds cubes/jour de gaz naturel dans l'Est du Canada (en incluant Énergie Cacouna), le Québec peut satisfaire ses besoins futurs sans devoir accueillir un projet industrialo-portuaire qui, comme nous le démontrerons, présenteraient des risques sérieux pour la sécurité des populations appelées à vivre dans son voisinage et pour la qualité de notre environnement.

QUELLE ASSURANCE AVONS-NOUS QUE LA PRÉSENCE D'UN TERMINAL MÉTHANIER À LÉVIS FERAIT CHUTER D'AU MOINS 5% LES PRIX DU GAZ NATUREL AU QUÉBEC?

Depuis qu'est engagé le débat sur les avantages et les inconvénients du projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska, son promoteur a multiplié les interventions publiques du style "parole d'évangile" où les nuances et les réserves sont remarquablement absentes. Rien n'illustre mieux mon propos que ses prétentions quant aux effets du projet Rabaska sur l'évolution des prix du gaz naturel au Québec.

Dans une brochure à l'intention du grand public parue au début de 2005 et intitulée **APERÇU DE L'ÉTUDE D'IMPACT PRÉLIMINAIRE SUR L'ENVIRONNEMENT**, le promoteur n'hésitait pas à écrire sans aucune retenue: "Parce que le projet Rabaska rendra disponibles de grands volumes de gaz naturel, il favorisera une baisse des prix de ce combustible au Québec. En moyenne, on estime que cette réduction sera de l'ordre de 5%". Et il ajoutait: "Cela viendra réduire les coûts énergétiques des consommateurs de gaz naturel et ainsi favoriser la compétitivité des entreprises qui l'utilisent". C'est ce qu'on appelle embellir la réalité, mais celle-ci risque d'être tout autre comme nous le verrons.

Dans un rapport préparé pour la Fédération des Chambres de commerce du Québec et dont un résumé a paru dans le numéro d'octobre 2006 de la revue **EN PERSPECTIVE** du Mouvement Desjardins, l'éminent spécialiste des questions énergétiques et professeur émérite à l'Université Laval, M. Antoine Ayoub, aborde la problématique de la structure et du niveau des prix du GNL. Il le fait, malgré son préjugé favorable en faveur du GNL, avec une objectivité qui ne peut que faire défaut à des dirigeants d'entreprises d'abord motivés par l'appât du gain.

Selon le professeur Ayoub, "Si l'on considère que les États-Unis constituent le marché futur par excellence du GNL-----et que leur part du total du marché mondial passera de 5 à 6% actuellement à 25% en 2020", c'est la manière américaine de fixation des prix, laquelle reflète l'équilibre entre l'offre et la demande du gaz naturel lui-même, qui s'imposera probablement plutôt que la manière traditionnelle liée aux prix du pétrole. Et le professeur Ayoub ajoute ceci: "Il faut bien reconnaître que si cette manière de déterminer les prix, sans indexation sur les prix des énergies concurrentes, surtout le pétrole, favorise la concurrence, elle favorise aussi la VOLATILITÉ DES PRIX que cette concurrence porte en elle".

En fait, cette volatilité risque de se manifester dès que le GNL aura suffisamment conquis le marché américain comme l'explique très bien l'expert de l'Université Laval : "à moyen terme, une fois le GNL installé, les prix du gaz auront très probablement tendance à baisser par l'effet de l'augmentation de l'offre et, surtout par l'effet de la concurrence entre un nombre accru de vendeurs sur un marché, CETTE FOIS-CI INTERNATIONAL ET NON PLUS SEULEMENT RÉGIONAL. Or, si les prix baissent à moyen terme, il y a lieu de croire que les pays aujourd'hui hésitants ou récalcitrants à s'engager dans le GNL à cause des prix élevés d'aujourd'hui (la Chine et l'Inde, précisément) seront alors incités à s'engager, AUGMENTANT ainsi la demande mondiale et par conséquent LES PRIX FUTURS".

Que conclure de ce qui précède si ce n'est qu'il est irresponsable ou, au mieux, imprudent de créer des attentes dans l'opinion publique pour la séduire et ce, sans avoir l'assurance de pouvoir livrer la marchandise. Il s'agit là d'un procédé qui ne fait nullement honneur à ceux qui y ont recours. Ils savent très bien, en effet, qu'une fois que le marché du gaz naturel aura pris une dimension internationale, l'évolution des prix leur échappera complètement. Conséquemment, il n'est pas sérieux de laisser croire aux consommateurs et aux entreprises du Québec que la mise en service du projet Rabaska y ferait baisser les prix du gaz naturel d'au moins 5%. Il est possible que cela se produise à moyen terme (5 ans), mais quiconque veut faire preuve d'un peu d'honnêteté intellectuelle doit admettre qu'à plus long terme, l'opinion du professeur Ayoub risque fortement de se matérialiser.

EST-IL JUSTE DE PRÉTENDRE QUE L'IMPLANTATION DU TERMINAL MÉTHANIER RABASKA NE CONTRIBUERA PAS À AUGMENTER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ?

Dans la brochure intitulée APERÇU DE L'ÉTUDE D'IMPACT PRÉLIMINAIRE SUR L'ENVIRONNEMENT publiée par le promoteur au début de 2005 à l'intention du grand public, on peut lire en page 24: "Les activités du terminal méthanier généreront annuellement l'équivalent d'environ 146 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES), soit moins de 0,2% des émissions du Québec, dont la majeure partie proviendra de la combustion de gaz naturel pour vaporiser le

GNL. Toutefois, Rabaska estime que ces émissions seront largement compensées par une utilisation accrue du gaz naturel qui, en raison d'un prix plus stable et plus bas, déplacera d'autres hydrocarbures comme l'huile lourde et le charbon-----".

En estimant à 0,2% des émissions totales du Québec les 146 000 tonnes de GES générés chaque année par les opérations de regazéification sur le site même du terminal méthanier, le promoteur tente subtilement de banaliser les effets de son projet sur notre environnement. Il est cependant moins subtil lorsqu'il oublie commodément de tenir compte des GES émis par les remorqueurs (2 à 4) accompagnant chaque méthanier, les bateaux de la garde côtière, les pompes, les brise-glaces, sans compter le passage de 120 méthaniers par année sur le St-Laurent. Or, il est essentiel de comptabiliser les GES produits dans la zone portuaire du terminal puisqu' une étude réalisée pour la ville de Vallejo en Californie, où un promoteur souhaitait établir un port méthanier, et publiée en janvier 2003 sous le titre de LNG IN VALLEJO: HEALTH AND SAFETY ISSUES, a conclu que les GES générés par les navires étaient encore plus considérables que ceux provenant de la regazéification du GNL.

Par ailleurs, doit-on croire le promoteur selon lequel les GES produits sur le site du terminal seraient moindres que leur diminution résultant du fait que nombre d'utilisateurs de combustibles fossiles tels que l'huile lourde et le charbon, particulièrement dans le secteur industriel, se tourneraient vers le gaz naturel, "combustible propre qui a de faibles émissions de GES" ?

Malheureusement pour le promoteur, il n'a pas su faire jusqu'à maintenant la démonstration qu'il y aurait un phénomène de substitution d'une certaine importance en faveur du gaz naturel. On peut d'ailleurs se demander si une réduction de 5% des prix du gaz naturel, réduction risquant d'être limitée dans le temps comme l'a souligné le professeur Ayoub, suffirait à détourner les industries de sources d'énergie produisant plus de GES, mais peu coûteuses. À cet égard, il est intéressant de prendre connaissance de certains chiffres que l'on retrouve dans l'étude d'impact du promoteur (tome 2, annexe G, tableau 2) et qui donnent peut-être un début de réponse à nos interrogations. En effet, en consultant ces chiffres, on apprend que la consommation de gaz naturel par le secteur industriel au Québec diminuerait de 23% d'ici à 2020, passant de 345 à 266 millions de pieds cubes/jour. Dans ces conditions, il est difficile de soutenir, comme le fait le promoteur, qu'il y aurait un recours accru au gaz naturel par nos entreprises en remplacement d'hydrocarbures plus polluants et générant plus de GES. Le promoteur a le devoir de s'expliquer davantage à ce sujet.

Si les perspectives de conquête de nouvelles parts de marché semblent donc plutôt incertaines dans le secteur industriel, on sait cependant que Gaz Métro, l'un des partenaires du consortium Rabaska, ambitionne de faire une percée dans le secteur résidentiel en substituant son gaz naturel à l'hydroélectricité pour

le chauffage des maisons et immeubles des Québécois. D'ailleurs, son président et chef de la direction, Robert Tessier, a été très clair à ce sujet dans une entrevue au quotidien La Presse le 7 novembre dernier, déclarant notamment : "il faut augmenter la position du gaz naturel pour libérer des capacités électriques qu'on peut vendre en dehors de la province". En fait, le plan de Gaz Métro suppose le remplacement d'une énergie propre et renouvelable, l'hydroélectricité, par le gaz naturel, une énergie fossile polluante et émettrice de GES. Quelles seraient donc les conséquences quant aux émissions de GES si Gaz Métro parvenait à pénétrer davantage le marché résidentiel et si par conséquent l'importance du gaz naturel dans le bilan énergétique du Québec devait augmenter et si celle de l'hydroélectricité devait diminuer d'autant?

Selon la publication L'ÉNERGIE AU QUÉBEC (Édition 2004) du ministère québécois des Ressources naturelles, le gaz naturel représentait 13% de l'énergie utilisée au Québec en 2002 (tableau 1.2) pour un volume de 5,4 milliards de mètres cubes (tableau 7.5) dont la consommation a produit 10 300 000 tonnes de GES. Étant donné qu'une voiture moyenne émet annuellement 3,84 tonnes de GES selon l'estimation du syndicat professionnel des scientifiques de l'Institut de recherche d'Hydro Québec rendue publique lors des audiences du BAPE sur le Suroît, on peut conclure que les 10 300 000 tonnes de GES rejetés dans l'atmosphère en 2002 équivalaient aux émissions de 2 670 000 voitures.

Si le gaz naturel devait passer de 13% à 15% dans le bilan énergétique du Québec en diminuant d'autant la place de l'hydroélectricité dans ce bilan, les GES seraient en hausse de 1 600 000 tonnes, soit la quantité de GES émis par 400 000 voitures. Bref, chaque hausse de 1% du gaz naturel combinée à une baisse d'un pourcentage équivalent de l'électricité dans ce bilan énergétique provoquerait un accroissement des GES correspondant à ce qu'émettraient 200 000 nouvelles voitures circulant sur les routes du Québec.

À la lumière de ces considérations, il faut bien constater que, tout compte fait, les opérations de regazéification dans le port méthanier, toutes les activités maritimes dans sa partie portuaire, de même que la hausse de la consommation de gaz naturel dans le secteur résidentiel en remplacement de l'hydroélectricité, sont autant de facteurs qui feraient du terminal méthanier Rabaska la source d'une augmentation inacceptable des émissions de GES.

EST-CE QUE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE SERAIT MISE EN DANGER PAR L'ENSEMBLE DES OPÉRATIONS RELIÉES À LA PRÉSENCE D'UN TERMINAL MÉTHANIER À LÉVIS ?

Évoquant une rencontre entre le promoteur et les autorités de la MRC de l'Île d'Orléans tenue en juin 2004, l'auteur de ce mémoire a demandé au cours de la première partie des audiences de cette commission du BAPE, plus précisément le 7 décembre 2006, s'il avait été question lors de cette rencontre d'un plan d'urgence et de mesures d'évacuation d'une partie de la population de l'Île d'Orléans advenant un accident majeur sur le fleuve St-Laurent ou sur le site du terminal méthanier Rabaska. Dans sa réponse, le promoteur a fait valoir essentiellement qu'il n'en avait pas été question parce qu'il n'y avait aucun risque pour la sécurité des résidents de l'Île d'Orléans.

Cette réponse du promoteur illustre bien la désinvolture avec laquelle celui-ci traite les craintes et les appréhensions de ceux et celles qui seraient appelés à vivre à proximité de ses installations industrielles à hauts risques. Il faut en effet savoir que l'industrie du GNL est classée SEVESO en France, classement réservé aux industries présentant les risques les plus sérieux d'accident impliquant des substances dangereuses. En fait, la position du promoteur concernant les problèmes relatifs à la sécurité des populations avoisinantes a toujours été d'une remarquable constance: LA PROBABILITÉ QUE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE PUISSE ÊTRE MISE EN DANGER EST NÉGLIGEABLE OU FAIBLE; DONC, IL N'Y A PAS DE PROBLÈME DE SÉCURITÉ. Avec une telle philosophie inspirant le promoteur, on se retrouve à mille lieues du principe de précaution qui veut qu'on donne priorité à la gravité des conséquences d'un accident s'il devait survenir plutôt qu'à la probabilité plus ou moins forte qu'il se produise. Penser autrement, c'est privilégier la notion de "risque acceptable", laquelle est condamnable dans la mesure où elle implique qu'on peut jouer impunément à la roulette russe avec la sécurité de populations sans défense.

Pourtant, toute faible ou négligeable que soit la probabilité d'un accident dans le cours des opérations terrestres et maritimes d'un terminal méthanier, des erreurs humaines ou des déficiences technologiques peuvent causer à l'occasion des accidents ou incidents plus ou moins sérieux. C'est ainsi qu'en janvier 2004, une explosion survenue au terminal méthanier de Skikda en Algérie a entraîné la mort de 27 personnes et des blessures à 74 autres selon une dépêche de l'Agence Algérienne d'Information datée du 21 janvier 2004. L'explosion fut si violente que des vitres volèrent en éclats à 8 km de distance et que la reconstruction des installations détruites a coûté 800 millions U.S.

Est-il vrai, comme l'a déjà prétendu le promoteur, qu'un tel accident causé par une fuite de GNL, qui s'est produit dans un terminal d'exportation, ne pourrait avoir lieu dans un terminal d'importation comme celui qu'il souhaite implanter à Lévis? Voyons ce qu'on peut lire à ce sujet sur le site Internet de la Commission

de l'Énergie de la Californie: "An LNG leak COULD OCCUR AT AN IMPORT TERMINAL, although terminal design, equipment, and operating procedures are in place to prevent such an event from occurring or escalating". En d'autres mots, même si toutes les mesures sont prises pour prévenir une catastrophe, un accident peut néanmoins survenir. D'ailleurs, il ne s'agit pas d'un cas isolé puisque le même site Internet a répertorié 13 feux et explosions reliés au GNL entre 1944 et 2005, en plus de faire état de 8 écoulements et fuites de GNL entre 1965 et 1979. On doit donc constater qu'un terminal méthanier est loin d'être aussi sécuritaire que le promoteur du projet Rabaska voudrait bien nous le faire croire.

Si l'accident de Skikda a bien démontré que les installations terrestres d'un terminal méthanier n'étaient pas à l'abri d'un désastre pouvant entraîner plusieurs pertes de vies, le mythe véhiculé par le promoteur quant à l'exemplarité des méthaniers au chapitre de la sécurité vient également d'être soumis à rude épreuve. En effet, dans un article daté du 21 décembre 2005 et intitulé SAFETY FEARS FOR FLEET OF NEW LNG TANKERS AFTER LEAKS ARE FOUND, le quotidien britannique Guardian rapportait deux cas de méthaniers qui ont connu des fuites de LNG: "The Methane Kari Elin, which was delivered 18 months ago from a South Korean yard, has been withdrawn from service and is heading back to the far east to try to establish what has gone wrong. A second ship- the Gaz de France Energy- is currently undergoing repairs at the Chantiers de l'Atlantique shipyard in France after gas leaks were discovered in tests".

Interrogé au sujet de ces deux méthaniers pendant la première partie des audiences de cette commission le 13 décembre dernier, le promoteur s'est employé à banaliser l'incident mettant en cause le Gaz de France Energy, insistant sur le fait que le problème avait été détecté avant la mise en service du méthanier et qu'il n'y avait eu aucune fuite. Il reste que le problème identifié au moment des tests était si sérieux qu'il a nécessité d'importants travaux ayant duré plus d'un an. Quant au méthanier The Methane Kari Elin qui était opérationnel depuis 18 mois lorsque les fuites ont été remarquées, le promoteur a choisi de demeurer silencieux à son sujet. On voit donc qu'un autre mythe en matière de sécurité, soit l'invincibilité des méthaniers en raison du fait qu'ils seraient à la fine pointe de la technologie moderne, vient d'être remis en question.

Avant d'aller plus loin dans notre examen de la problématique de la sécurité des populations voisines du terminal méthanier Rabaska, il faut rappeler quelques données d'une grande importance :

- les zones d'exclusion autour des réservoirs et du méthanier à quai, telles que décrétées par le promoteur, sont respectivement de 400 et 500 mètres;
- 450 familles de Beaumont, de Lévis et de l'Île d'Orléans vivraient à moins de 2 km (certaines à 500 mètres) du terminal méthanier;

- au moment du déchargement de sa cargaison de GNL, le méthanier se trouverait à environ 1 km de la rive sud de l'Île d'Orléans.
- en naviguant sur le St- Laurent avec sa cargaison de 160 000 mètres cubes de GNL, le méthanier s'approcherait en plusieurs endroits à 500-600 mètres de la rive sud de l'Île d'Orléans et des 3000 habitants qui y résident.

Cela étant dit, il s'agit maintenant de voir si les résultats des études faites par les meilleurs experts en GNL aux États-Unis sont rassurants pour les populations concernées. Ainsi, une étude de Sandia National Laboratories rendue publique en décembre 2004 sous le titre de GUIDANCE ON RISK ANALYSIS AND SAFETY IMPLICATIONS OF A LARGE LIQUEFIED NATURAL GAS (LNG) SPILL OVER WATER révèle qu'un feu de nappe sur l'eau résultant d'un déversement de GNL par une brèche de deux mètres carrés sur un méthanier, avec radiation thermique de 5 kw/m^2 , causerait des brûlures au deuxième degré, après 20 à 30 secondes d'exposition, aux personnes se trouvant à moins de 800 mètres de ce feu. Quant à la distance à laquelle tout risque d'inflammabilité d'un nuage de vapeur est écarté, voyons ce que dit le même rapport à la page 46: "the vapour cloud for large spills could extend to beyond 1600 meters, depending on spill location and site atmospheric conditions. In congested or highly populated areas, an ignition source would be likely; as opposed to remote areas, in which an ignition source might be less likely". En conclusion, un feu de nappe avec effets graves dans un rayon de 800 mètres ou un nuage de vapeur pouvant se déplacer sur plus de 1600 mètres mettraient carrément en danger la sécurité de nombreux résidents des communautés environnantes.

Quant aux experts d'ABS CONSULTING, ils estiment qu'un nuage de vapeur pourrait s'enflammer jusqu'à une distance de 5,5 km du lieu de déversement du GNL si la brèche sur le méthanier était de cinq mètres carrés. Dans un tel cas, toute la municipalité de Ste-Pétronille, à la pointe ouest de l'Île d'Orléans, se retrouverait dans la zone de danger.

Un autre témoignage digne d'intérêt est celui du professeur de génie chimique à l'Université de l'Arkansas, Jerry Havens. Dans le Bulletin of the Atomic Scientists de janvier-février 2004, il écrivait: "I have reviewed the work performed in the last 25 years on this question. With few exceptions, the scientific consensus on the scope of an LNG-on-water spill fire involving an entire tank (32000 cubic feet) of LNG is that it would be at least a half-mile in diameter. Scientists also seem to agree that from the edge of the fire to about another half-mile out, people would receive second-degree burns on unprotected skin within about 30 seconds". Si un tel scénario devait se réaliser, toute personne se trouvant à moins de 1,2 km de la nappe de feu risquerait donc de subir des brûlures au deuxième degré.

Il est franchement déplorable que malgré toutes ces données scientifiques passablement concordantes, le promoteur persiste avec obstination dans son refus de voir les choses en face et de reconnaître qu'il est socialement injustifiable de mettre à risque, si négligeable soit-il, la sécurité de nombreux

citoyens et citoyennes et de garder ainsi une épée de Damoclès suspendue au-dessus de leurs têtes. Notre société en est-elle rendue à tout subordonner au pouvoir de l'argent et aux intérêts financiers des puissants de ce monde ?

En fait, aucune règle ne semble pouvoir mettre en échec l'appétit vorace des multinationales quand il s'agit d'engraisser la fortune de leurs actionnaires. Même les règles mises en place par leurs pairs sont allégrement transgressées. Le cas des lignes directrices émises par la Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO) est fort éloquent à cet égard. Regroupant un nombre important d'entreprises associées à la liquéfaction du gaz naturel, à son transport par méthanier et à la regazéification du GNL, la SIGTTO, dont Gaz de France est un membre éminent, a adopté des lignes directrices concernant l'implantation des ports méthaniers dont voici les principales :

1. "Les ports doivent être localisés loin des routes achalandées, en dehors des trafics. Aucun site d'amarrage ne devrait être implanté dans un environnement caractérisé par le déplacement de navires de gros gabarits pouvant présenter un risque de rencontre fortuite avec un méthanier"(SIGTTO, LNG Operations in Port Areas). De toute évidence, comme il y a annuellement 7000 mouvements de navires, incluant des super pétroliers et des bateaux de croisière de forte dimension, dans la zone d'implantation du site d'amarrage du terminal méthanier Rabaska, on va carrément à l'encontre de cette directive. Pourquoi avoir adopté de telles lignes directrices si on peut s'y conformer ou pas selon l'humeur du jour?
2. "The proximity of passenger ship terminals would increase social risks by inserting a much higher human risk factor into the port area" (SIGTTO, LNG Operations in Port Areas, page 22). Certes, le port de Québec est relativement éloigné du terminal méthanier. Cela étant dit, nulle part au monde des méthaniers et des bateaux de croisière sont appelés à se rencontrer dans un espace navigable aussi étroit. Par exemple, à Marseille, les navires de croisière ont leur zone de navigation propre, tandis que les méthaniers utilisent la zone portuaire de Fos, 40 km plus à l'ouest. Encore une fois, le promoteur se moque des lignes directrices de la SIGTTO.
3. "SHORT APPROACH CHANNELS ARE PREFERABLE TO LONG INSHORE ROUTES COVERING MANY MILES " Pourquoi ? "Large ships passing near to a berthed LNG carrier can cause surging or ranging along the jetty, with consequential risk to the moorings and this phenomenon should be guarded against. This occurs at jetties located in channels used by large ships and, because of this, these positions ARE NOT RECOMMENDED (SIGTTO, Site Selection and Design for LNG ports and jetties, pages 7 et 24)". Situé à plus de 1000 km de l'Atlantique, le terminal méthanier Rabaska contreviendrait donc à cette directive de la SIGTTO. Curieusement, Gaz de France, l'un des partenaires du consortium Rabaska, choisit en France des sites qui permettent "l'accès direct des navires par la haute mer, SOLUTION OPTIMALE EN TERME DE SÉCURITÉ MARITIME " (GDF, Prospectus pour

son projet de terminal méthanier de Fos-Cavaou). Bref, Gaz de France se comporte en citoyen corporatif socialement responsable en France, mais cette multinationale se fait complice au Québec d'une violation d'une directive de la SIGTTO. Comment peut-on croire en la bonne foi du consortium Rabaska?

LE PROMOTEUR A-T-IL RAISON D'AFFIRMER QUE LA POPULATION APPUIE LA RÉALISATION DE SON PROJET DE PORT MÉTHANIER ?

Affirmer sans nuances, comme le promoteur l'a fait à plusieurs reprises, qu'une forte majorité des habitants de Lévis sont favorables au projet Rabaska relève du raccourci commode qui vise à occulter une partie importante de la réalité. En fait, l'appui populaire dont il se réclame repose sur les résultats de sondages effectués à la grandeur de Lévis, soit auprès de citoyens pouvant vivre aussi loin qu'à 40 km du site convoité par le promoteur. Il est normal que ces citoyens n'aient pas, en raison de leur éloignement, les mêmes appréhensions pour leur sécurité que les populations qui devraient vivre à l'ombre des installations de Rabaska. En fait, il n'y a qu'une façon de déterminer s'il y a acceptabilité sociale d'un projet, c'est d'interroger les populations dont la qualité de vie serait affecté par ce projet. Chaque fois qu'on l'a fait, le message de ces populations a été sans équivoque :

- À Beaumont, l'opposition au projet s'est exprimée par référendum (contre à 72%) et par l'élection d'un conseil municipal qui lui est ouvertement hostile.
- Lors d'un recensement porte-à-porte réalisé à Lévis et Beaumont dans un rayon de 5 km autour du site potentiel de Rabaska au printemps 2005, ce sont 70% des résidants qui se sont prononcés contre ce projet.
- À l'Île d'Orléans, l'opposition s'est manifestée par l'adoption d'une résolution au conseil municipal de Saint-Laurent et au moyen d'une pétition signée par 72% des électeurs et électrices de Sainte Pétronille. Plus de 2000 signatures ont été recueillies au total dans l'Île d'Orléans contre le projet Rabaska.
- Un sondage scientifique commandé par la Direction de la Santé Publique de Chaudière-Apalache et Capitale Nationale et dont les résultats ont été dévoilés au cours de la première partie des audiences de la commission en décembre dernier, indique que 57% des gens de Lévis, de Beaumont et de l'Île d'Orléans habitant à moins de 2,5 km du site du projet n'en veulent pas.

On ne peut que conclure qu'on a déjà vu mieux comme acceptabilité sociale d'un projet industriel et que si le feu vert devait néanmoins être donné à sa réalisation, ce serait manifestement aller contre la volonté de tous ces gens qui savent bien que leur qualité de vie ne serait plus jamais la même. De toute évidence, le promoteur ne peut prétendre qu'il y a acceptabilité sociale de son projet.

CONCLUSION

En guise de conclusion, il est intéressant de se référer au rapport du BAPE sur le projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna. Ayant évalué les deux sites alternatifs considérés et rejetés par Énergie Cacouna, soit Petit-Métis et l'Île Verte, la commission écrit (page 45): "Quant à la commission, elle remet en question les choix de Petit-Métis et de l'Île Verte comme sites potentiels car -----ils ne sont pas des sites industriels. Il y aurait donc là une incompatibilité avec l'utilisation actuelle des terres. Cette condition semblait importante aux yeux du promoteur. En outre, la sécurité de la population aurait été difficile à assurer étant donné la proximité de résidences et de chalets". Tout ce qui précède vaudrait tout aussi bien pour Lévis. Il est dommage que le promoteur du projet Rabaska n'ait pas le même respect, la même délicatesse et la même prévenance à l'endroit des populations inquiètes des conséquences de son projet pour elles!

Louis Duclos,
ex-député fédéral de Montmorency-Orléans (1974-1984)