
Un quartier perché sur un fleuve, Lévis-Ville-Guay : le respect du milieu et de son paysage

Mémoire pour le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE)

Décembre 2006-Janvier 2007

Pierre Blouin

Membre de l'Association pour la protection de l'environnement de Lévis
(APPEL)

Le Québec ne forcera pas le développement économique contre la volonté des gens.
Jean-Marc Fournier, Ministre des Affaires municipales, octobre 2004

Si vous n'avez pas l'accueil des municipalités, vous ne forcez pas une décision de ce type-là
Robert Tessier, pdg, Gaz Métropolitain, sur RDI, 23 novembre 2004

Rabaska ne se poursuivra pas, s'il ne peut obtenir le support de la communauté
Pat Daniels, président, Enbridge, *Financial Post*, 27 octobre 2004

Si le projet ne s'intègre pas au milieu, je ne le supporterai pas (...) On ne forcera jamais notre projet sur la population
Glenn Kelly, février 2005 (après le rejet par Beaumont)

Si Rabaska ne marche pas à Lévis, il n'y aura pas de Rabaska
Glenn Kelly, Radio-Canada, *Le Point*, 20 octobre 2005

Rabaska, ce sera risque zéro ou rien
Jean Garon, maire de Lévis, *Le Point*, 20 octobre 2005

Pour une entreprise, ce n'est pas sage de s'opposer à une communauté qui n'est pas d'accord avec son projet
Rita Dionne-Marsolais, critique en matière énergétique, Parti Québécois, 19 décembre 2005

J'ai acquis la conviction que le projet Rabaska ne se fera pas à l'endroit où on veut le faire (...) Un projet ne se fait pas «upside down», mais en partant du bas vers le haut.

Thomas Mulcair, ex-ministre de l'Environnement du Québec, Conférence de la Chaire publique de l'AELIÉS, «Crise énergétique : Mythes et réalités», Université Laval, 29 mars 2006

Les grands projets ne peuvent pas s'imposer uniquement d'en haut. Ils supposent un accueil favorable de la population (...) L'élu n'est pas un promoteur (...) Fini l'époque où les projets étaient analysés uniquement sous l'angle économique (...)

On ne fait pas assez souvent la différence entre croissance et développement. Un cancer, c'est d'une certaine façon une croissance désordonnée. Le développement, c'est la santé. Il y a des règles. Il faut les distinguer.

Jean-Paul L'Allier, ex-maire de Québec, conférence devant la Fédération québécoise des municipalités, *Le Soleil*, 30 septembre 2006

*Nous aurons besoin de détails plus complets sur les implications sociales, éthiques, politiques et humaines des choix techniques et économiques – plus importantes peut-être que leurs conséquences techniques et économiques qui, bien qu'importantes, ne méritent pas de monopoliser l'attention des responsables (...) Nous n'avons pas le temps d'attendre aussi longtemps. Mais bien que nous ne sachions pas encore exactement ce qu'il faut faire, nous avons des idées très précises sur ce qu'il ne faut **pas** faire et pour y mettre fin et nous n'avons pas à attendre que la dernière catastrophe survienne.*

Amory Lovins, physicien, écologiste, conseiller énergétique au gouvernement américain et pour l'industrie, *Stratégies énergétiques planétaires*, Christian Bourgois, 1975

Mon implication dans la contestation du projet Rabaska découle du fait que je suis né et que j'ai grandi dans un milieu que l'on dirait aujourd'hui «humanisé», un milieu vert, agréable et sain. Après un séjour d'études et de travail de 17 ans à Montréal, j'y suis revenu au printemps 2002. J'ai redécouvert la richesse d'un cadre de vie qui fait avec raison le bonheur des jeunes familles et de plusieurs nouveaux arrivants. Pour moi, Lévis n'était désormais plus la destination vacances, la bouffée d'air pur hors de la métropole, c'était redevenu mon milieu de vie ! J'avais l'impression de revoir le monde à l'endroit, avec des arbres, des vues, des montagnes, un fleuve, tel qu'il avait toujours été et qu'il devrait le rester. «La vie en bleu», quoi !

J'arrivais quelques mois après le début de la ville nouvelle, fusionnée et plus près de ses citoyens que jamais, sans augmentation de quoi que ce soit et surtout ultra-compétitive pour attirer les investissements, comme le sont toutes ces nouvelles créatures issues de la nouvelle donne économique.

Dans les pages qui suivent, je désire aborder quelques sujets qui touchent au milieu humain et social où veut s'installer l'initiateur. J'aborderai aussi l'aspect environnemental et esthétique pour conclure avec les relations politiques de ce milieu avec l'entité municipale qui le représente.

Si on doit recourir de nos jours à ce mot «humanisé» pour désigner un environnement ou toute autre chose, c'est qu'il y a un sérieux problème : l'humain commence à désertier sa réalité, ce qui allait de soi auparavant commencerait à disparaître. Il faut le nommer, le qualifier, parce qu'il menace de disparaître. Avec l'affaire Rabaska, on redécouvre tout ce qui nous fait vivre à Lévis et qu'on risque soudain de perdre. Je ne crois pas du tout que c'est là une dramatisation.

Les grands feuillets que l'initiateur a distribués aux résidents à partir de 2005 présentaient de belles illustrations d'eau qui coule, d'une surface d'eau calme, l'eau du rabaska, cette grande embarcation amérindienne symbolisant la communauté qui rame ensemble dans la même direction à atteindre. Cependant, on y voyait aussi la nature locale (fluviale) comme artefact, une nature morte, ce que Rabaska menaçait de faire disparaître en la faisant passer pour sa marque de commerce, son image de marque. Ce marketing était une nouveauté dans la communauté lévisienne. Il m'a intrigué. Il y avait donc anguille sous roche. Je devrais chercher l'intrigant dans ces discours de vente plutôt que sous les pêches à fascines déjà présentes depuis des siècles sur nos rives et qui servent à capturer ce serpent de mer.

Le milieu social et géographique

Tant au niveau économique que social ou humain, deux constats de base sont incontournables dans l'affaire Rabaska:

1. Le «projet» (qui est un mot à connotation optimiste) est irrecevable en tant que tel par le milieu, social, géographique, physique où on le destine. Il ne s'agit pas d'un projet d'installation industrielle comme un autre, et tous les efforts de contestation tendent à soulever le voile de banalisation dont on l'entoure.
2. La proposition Rabaska est incohérente et injustifiée en tant que projet énergétique, donc aussi économique, pour la région et pour le Québec en entier

J'aborde le deuxième point dans un second mémoire. Je voudrais parler ici de notre conception du milieu et de la protection du paysage. Pour nous, comme pour le citoyen, le paysage, qui est *l'expression esthétique de l'âme d'un lieu*, est d'une importance première. C'est une émotion qui ne ment pas et qui appartient en propre à tout être humain digne de ce nom. C'est une donnée à la fois banale et de première importance, dont la remise en question est tout à fait symptomatique d'une dérive du respect humain caractéristique d'une mentalité utilitariste extrême. Elle doit être défendue contre toute raison strictement économique, si absurde pour le moment cela soit-il. Et ce, d'autant plus que le paysage exceptionnel de Lévis-Beaumont est parmi les plus beaux du Québec. Les brochures des fondations financées par les grandes corporations du gaz et de l'électricité, entre autres, nous vantent les mérites fondamentaux d'une conservation du patrimoine naturel et fluvial. Les programmes politiques de tous les candidats des partis politiques municipaux en ont fait amplement usage lors de la campagne municipale du 6 novembre 2005. La question de l'environnement est prise au sérieux, elle n'est pas que discours. Nous voulons «croître en mettant les choses à la bonne place sans menacer l'environnement» (PCC, parti municipal) et ainsi «assurer la paix d'esprit et la protection des personnes» (Lévis Force 10). Sans oublier le développement d'un Lévis vert et cyclable, invoqué par Démocratie Lévis et repris en chœur par l'ensemble des partis.

L'économie du Québec dépend de la protection de son patrimoine naturel.

Jean Charest, discours d'assermentation comme Premier ministre, 29 avril 2003

Ce n'est certes pas un «noyau dur» d'irréductibles radicaux ou d'opportunistes ou «une minorité bruyante» et intimidante qui refusent Rabaska ! Le bruit n'est certes pas là où on le pense... Les opposants à Rabaska se définissent d'abord par leur *conception* du développement. Pour eux, le développement n'est pas qu'une affaire de gros sous. Ce n'est pas une affaire d'économie et de rentabilité à tout prix, en dehors de toute autre considération, morale ou sociale. Qui est au juste cette «minorité qui veut conserver des privilèges au détriment des intérêts de la collectivité» (Jean-Claude L'Abbée, «Les 'oiseaulogues'», *Journal de Québec*, 27 mai 2005) ?

Les points saillants de la problématique de Rabaska à Lévis sont les suivants:

- Respect des besoins de la communauté et amélioration de la qualité de vie (développement durable versus développement monétariste)
- Approche respectueuse de l'environnement naturel et humain
- Respect du principe de précaution en matière de sécurité
- Accessibilité à l'information et participation citoyenne réelle

Dans la logique financière et industrielle, le consortium Rabaska considère comme absolument incontestable et même naturel son projet transporté de Beaumont à Lévis. Pour lui, c'est dans l'ordre naturel des choses que ce projet soit adopté, et ce, sans opposition, sans questionnement réel sur les enjeux réels. Quel est cet ordre des choses? S'agit-il de la «vocation» industrialo-portuaire tant proclamée par la Ville et les milieux d'affaires?

La population à l'ombre de ses médias

Un immense vide a pris la place d'une analyse claire et argumentée de l'affaire Rabaska, tant au niveau des politiciens que des grands médias. La population du quartier et de la ville a été choquée de constater que le consortium considère le projet réalisé *de facto*, sans aucun apport de cette population, sans aucune écoute. Un état de fait a semblé imposé depuis le début, avec la complicité de nombreux acteurs

Par exemple, il n'y pas eu de débat réel dans les médias, pas de forum autour de la question du gaz naturel, de son industrie et de son utilisation, de la pertinence d'en importer. On n'a pas donné de place significative à un examen de la question des coûts du gaz naturel et de la pertinence d'en importer ou d'en exporter comme on l'a fait pour l'hydro-électricité. Les grands débats qui ont entouré la hausse des prix de l'électricité

n'ont pas trouvé d'écho en ce concerne le panorama énergétique au complet. Rien qui ressemblait de près ou de loin aux grands remue-ménage sur la nation québécoise et sa reconnaissance, sur l'annulation d'un tournoi international de hockey ou sur les mésententes dans la préparation des fêtes du 400^e anniversaire de la ville. Ou sur la «morosité» qui règnerait à Québec, ou encore sur les «accommodements raisonnables»... Ou les difficultés personnelles d'une ex-championne sportive et ses malheurs personnels (Myriam Bédard).

La grande force des partisans du projet fut d'éviter tout dialogue, toute participation de près ou de loin à ce qui peut ressembler à un échange ou un débat, afin de ne pas *se mettre en position de faiblesse* pour laisser porter le puissant discours dominant sur l'économie et le développement. Lorsque le GIRAM a lancé une invitation à un échange public avec un groupe de partisans, ce dernier a répondu n'avoir aucun compte à rendre.

On peut reconnaître que les médias fabriquent du consentement, selon l'expression de Noam Chomsky et de journalistes avant lui, mais en ce qui regarde Rabaska, le consentement n'a pas eu besoin de beaucoup de bruit. Le consentement était axé autour des retombées économiques, qui ont été rappelées dans la plupart des articles sur le sujet. En ce sens, les médias de Québec, dans leur analyse, se sont fait objectivement les porte-voix du consortium, dans leur parti-pris non avoué, avec un reportage sur Montoir en France réalisé par une éditorialiste favorable au projet et aux mythes du développement industriel, contrevenant ainsi au code de déontologie fondamental du journaliste (un deuxième reportage sur l'agrandissement de Fos-Cavaou a cependant été plus équilibré, peut-être en réaction aux commentaires reçus du public). Un exemple simple suffira à illustrer cette attitude générale : suite à la présentation du mémoire de la Ville à un conseil spécial le soir du 22 janvier 2007, seuls deux journalistes sont venus à notre rencontre (nous étions cinq parmi une assistance de près de 100 personnes, favorables au projet), une d'un journal local qui est une coopérative indépendante, l'autre d'un média de Bellechasse.

De nombreux éditoriaux ont fait la promotion du projet, alors que le travail des journalistes, généralement intègre (sauf de rares exceptions, comme lors de la manifestation Mer-Terre en août 2006) a tenté visiblement d'équilibrer les points de vue. Achille Michaud, de Radio-Canada, est allé quant à lui interroger les gens en France et à Boston vivant près des terminaux, qui s'en sont dit fort heureux, ne voyant rien, ne sentant rien. Même dans les meilleurs reportages sur la question énergétique, comme celui de *Zone libre* à Radio-Canada le 19 janvier 2007, il n'a pas été question du rôle du gaz naturel et de sa provenance dans l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta (sauf une courte remarque sur la nécessité d'un approvisionnement gazier et sur les entreprises dont les noms figurent au CV d'un administrateur du C.D. Howe Institute)...

Le type de débat qu'on trouve dans les grands médias (eux-mêmes propriété de grandes entreprises) a souvent tendance à ressembler à un débat interne entre classes

de décideurs, économiques et politiques. Débat sur la rivalité Québec-Montréal ou Québec-Lévis, par exemple, qui n'a de sens qu'en considérant les protagonistes en jeu. L'approche de l'affaire Rabaska s'est faite en partie sur la deuxième opposition, du moins à ses débuts. Elle a ensuite fait place à une opposition experts-citoyens apeurés. Ce dialogue en circuit fermé se fait avec les lecteurs comme spectateurs obligés. Le «psychodrame» et les spéculations ne sont pas toujours le fait des politiciens ou des décideurs : ce que la presse ne couvre pas, ce qu'elle décide ou décrète comme négligeable ou non pertinent (selon des critères internes) *n'existe pas dans l'espace public*. Ce qu'elle privilégie acquiert une dimension universelle et essentielle, c'est ce qu'il faut savoir, le centre des conversations. Les sondages sont un instrument puissant pour centrer des «agendas» et créer des débats, parfois de toutes pièces.

Cependant, pour être honnête, on doit mentionner deux éditoriaux (qui sont l'exception qui confirme la règle), celui de Brigitte Breton dans *Le Soleil* du 28 septembre 2006, qui en appelle à examiner les propositions économiques sous l'angle social et environnemental face aux poussées de la Fédération québécoise des Chambres de commerce, qui veulent littéralement un second BAPE dédié à la seule idéologie corporative. «La création d'emplois dans un secteur ne justifie pas tout», écrit Mme Breton. «Le Québec ne gagnera rien en rendant certains acteurs muets et en fermant les yeux sur certaines dimensions», conclut-elle. Quant au deuxième édito, c'est celui de Michel Van de Walle, paru le lendemain dans le *Journal de Québec*, qui démolit les prétentions de la FQCC. Ces deux opinions montrent qu'il existe tout de même un libéralisme au Québec, qui n'accorde pas toute la place sans conditions au néo-libéralisme et à ses ravages. Mais ce n'est que sursauts dans une longue et pénible histoire. Heureusement pour les citoyens et pour les groupes qui résistent aux assauts répétés de ces forces aux ressources sans limites.

Un nécessaire et sain dialogue

En ce sens, le projet Rabaska se heurte d'ores et déjà à des impondérables (dans le langage de la gestion). Les promoteurs se refusent toujours à penser comme inévitable le dialogue avec les citoyens – le vrai dialogue, pas celui des rencontres d'information organisées par lui. Pour l'instant, ils ne peuvent également concevoir une manière autre de considérer le débat entourant les choix énergétiques au Québec. Pour eux, une rencontre d'information organisée par les opposants est un débat truqué, une séance de propagande (alors qu'au contraire, on a pu constater le 11 octobre 2005 que ce fut une assemblée fort rigoureuse et instructive, assortie même de l'intervention d'une personne, un pilote du St-Laurent, favorable au projet...). En réponse à cette initiative, Rabaska a engagé le débat comme une série de formalités techniques et qui gomme les différents enjeux sociaux et politiques de ce débat.

Je vous rappelle, et nous avons inséré dans les dépliants d'information un récent sondage que nous avons mené à Lévis qui démontre que la majorité de la population, c'est-à-dire 65 % de tous les Lévisiens, sont en accord avec l'implantation du projet de terminal méthanier de Rabaska.

Glenn Kelly, Commission permanente de l'économie et du travail, mercredi 9 mars 2005 — Vol. 38 N° 57. Consultation générale sur le document intitulé Le secteur énergétique au Québec — Contexte, enjeux et questionnements (15).

(...) l'une des difficultés dans laquelle tout promoteur se retrouve provient de l'objectif même des législations qui sont en place, qui tombe sous le sens, c'est-à-dire d'informer le plus possible l'ensemble des intervenants, le plus tôt possible, de manière à affecter et influencer non seulement le projet lui-même qui sera développé, mais également tenter d'influencer les études qui devront être amorcées par le promoteur.

Martin Imbleau, président du conseil de gestion de Rabaska, répondant à une question du ministre Corbeil sur «les moyens visant à assurer que les projets qui s'inscrivent dans le cadre de cette politique ne soient pas prématurément bloqués avant d'avoir eu la chance d'être présentés de façon objective, rigoureuse et transparente», paraphrasant le mémoire de Glenn Kelly.

Ce qui importune le promoteur et ses supporteurs, c'est que l'on ait *réussi à imposer une autre voix et la nécessité d'un dialogue, d'égal à égal*. Dans leur planification, il n'a jamais été question de contestation de ce projet. Il devait passer comme lettre à la poste. Mais est intervenue *l'expression forte et audible d'un point de vue différent*, qui a mis le grain de sable dans la machine. Le référendum de Beaumont, gagné par la population, a été le choc surprise.

La simple présence d'une version autre constitue manifestement pour les promoteurs et leurs supporteurs une aberration ! Tous les points de vue d'affaires concordent ici : même le Conseil d'une municipalité doit fonctionner à la manière d'un conseil d'administration d'entreprise...

Il est évident que le débat doit être transporté sur le terrain politique comme ont su si bien le faire les opposants à la centrale de gaz du Suroît. En d'autres mots, il doit y avoir une mobilisation des populations concernées avec une ampleur telle que nos élus, à chaque échelon, réalisent qu'il y aura un prix politique à payer pour quiconque ira à l'encontre de la volonté populaire.

Louis Duclos, ancien député fédéral, Association de l'île d'Orléans contre le port méthanier, «Un mirage appelé Rabaska», *Le Soleil*, 10 juin 2005.

Qu'on le veuille ou non, le débat est et doit être politique, la stratégie des promoteurs étant de le tenir au niveau des «technicalités», des rapports et des normes. Or, la promotion même des projets est liée au monde politique. Aux États-Unis, la FERC travaille de connivence avec les promoteurs des projets comme à Weaver's Cove. Début 2005, les officiels de l'agence se présentent à une séance d'information avec des boîtes de documents marquées Baker Botts. Cette firme d'avocats est celle qui représente le promoteur Hess LNG... Pire, le président de l'agence, Patrick Wood III, a déjà travaillé chez Baker Botts. La firme juridique a été fondée par James Baker III, secrétaire au Trésor sous Reagan, secrétaire d'État sous George Bush Premier, conseiller au Conseil national de sécurité, conseiller au puissant groupe d'investissement Carlyle qui regroupe ex-politiciens et hommes d'affaires. Cela nous conduit à de nombreuses interrogations dans le cas du Québec, considérant que le chef de cabinet du premier ministre, Stéphane Bertrand, est un ancien vice-président de Gaz Métro au marketing et aux relations avec le gouvernement, que cette dernière est liée à Hydro-Québec de par son ancien président et son ancien titre de contrôle, et que l'industrie gazière influence très nettement la conception de la politique énergétique.

La véritable question : veut-on avoir un projet de la sorte dans notre milieu ?

Bien que toutes les études des planificateurs «urbains» et des comités interministériels, comme des entreprises de consultation ou d'ingénierie, donnaient le site de Ville-Guay comme intrinsèquement «voué» à l'industrialo-portuaire, ceci ne signifie aucunement que le site doit accueillir des alumineries, des raffineries ou des «bouletteries» (fabriques d'agglomérats de construction) (cf. le témoignage de M. Bertrand Crête lors de la séance du 13 déc. en soirée, p. 115). La population doit elle aussi réfléchir aux enjeux d'un projet comme celui de Rabaska. Comment considère-t-on le milieu physique et social où l'on habite? Même si un port méthanier ne comportait absolument aucun risque, veut-on d'une zone industrielle dans un environnement comme celui de Lévis-Beaumont, qui est essentiellement à valeur agricole, résidentielle et touristique? Là où le fleuve quitte son cours tranquille pour commencer à s'élargir, à nous échapper, à développer son grand large maritime et à devenir sauvage. Tout cela, à deux pas d'une grande ville, la capitale du Québec et face à l'île d'Orléans et aux Laurentides en arrière-plan. Un *environnement avant tout unique* de par ses sites naturels, son héritage humain et patrimonial. Lévis-Beaumont est un milieu de villégiature et de repos, avec son patrimoine bâti historique, le village de Beaumont, les campings, les restaurants et

les petits hôtels et motels avec le cadre unique du paysage fluvial dans cette portion du fleuve. De plus, de nombreux producteurs maraîchers y vivent, ainsi que des artisans.

La destruction environnementale que Rabaska impose ne justifie aucunement les résultantes financières pour la ville de Lévis ou ses entreprises. À cet égard, il faut lire la deuxième partie de l'étude des impacts touristiques faite par l'Institut nord-américain de recherche en tourisme en 2006, qui analyse les composantes des retombées pécuniaires promises.

Une telle richesse de notre milieu ne se mesure pas au nombre d'emplois présents ou promis. Malheureusement pour nos «décideurs» économiques, il faut affirmer haut et fort que toutes les richesses ne s'égalent pas. La vraie décision, courageuse et franche, dans ce cas-ci serait de dire non à l'établissement d'un équipement industriel lourd dans un milieu à protéger comme celui de Lévis-Beaumont. «Énergie Cacouna se plie aux demandes de la population», clame le titre d'un article du *Soleil* (30 mai 2005). «Nous devons respecter la population», réitère le porte-parole du consortium. Si le respect des populations se résume à ajouter, pour Énergie Cacouna, une séance d'information publique à celles prévues, on ne donnera pas cher de leur conception de la démocratie le temps venu...

Les discours des promoteurs d'installations méthanières ne cessent de parler d'enjeu de collectivité (en témoigne par exemple l'exhortation de l'universitaire Marc-Urbain Proulx de l'UQAC pour faire accepter le projet Grande Anse à Saguenay, *Le Quotidien*, 24 octobre 2005). Pour cela, il recommande d'éviter «l'éclatement de la réflexion collective» (lire : ne réfléchissez pas dans trop de directions, pensez tous en même temps... et dans le même sens, celui de la promotion du projet). Parlons plutôt du sens de l'utilité collective des entreprises, de leur adéquation avec le milieu et de leur justification sociale, surtout lorsque ces entreprises ont des incidences plus qu'énormes sur un milieu, surtout lorsqu'elles menacent de le détruire carrément en convertissant une zone résidentielle-agricole en industrielle...

Le droit à un environnement sain, défendu par l'APPEL, serait-il en train de devenir un privilège, réservé aux propriétaires de condos de luxe avec terrains boisés et vue sur le fleuve (voire grève privée)?

Nous avons un devoir de mémoire et de protection. Notre milieu environnant, c'est la zone fluviale Lévis-Beaumont, la splendeur faite nature (...) N'avons-nous pas assez d'imagination pour prévoir nos besoins économiques et technologiques sans massacrer une région qui est un trésor national et mondial, et sans faire peser sur elle la menace d'un accident destructeur ?

Mme Sylvie Pharand, rue Turgeon, quartier Ville-Guay. Mémoire présenté le 4 mai 2006 lors de la rencontre publique de la Ville de Lévis

L'enjeu économique de la qualité du milieu

Au fond, le véritable enjeu, *à la fois collectif et économique*, n'est pas celui de l'obtention de plus d'énergie à bon marché, c'est celui d'un rééquilibrage de la demande et de l'offre. À cette fin, de nombreux mécanismes sont disponibles, économiques comme politiques, qui vont de la taxation aux réglementations visant l'utilisation de l'énergie aux politiques de développement et d'efficacité énergétique. Cependant, ces mécanismes vont à l'encontre de la croissance des marchés corporatifs et des stratégies de croissance de ces corporations.

La justice sociale n'est pas seulement juste, elle remplit une vraie fonction économique

John Kenneth Galbraith, économiste, ancien conseiller à la présidence américaine, entrevue au *Monde*, 29 mars 2004

Un biologiste, Bjorn O. Gillberg, a écrit que le fait que les pays industriels occidentaux doivent continuer à augmenter leur production grâce aux matières premières du Tiers-Monde «est évidemment une entreprise dont il faut s'écarter si l'on a quelque sens de la justice». Il s'agit et s'agira de plus en plus d'une entreprise illogique au point de vue de la conservation des milieux naturels et de la justice (dans Amory Lovins, *Stratégies énergétiques planétaires*, 1975). Nous ne comprenons pas encore le concept simple de finitude dans notre relation aux ressources et à l'énergie.

(...) notre religion s'est fondée sur l'utilisation des ressources des autres peuples : l'or, le caoutchouc et le bois de l'Amérique latine, les épices, le coton et les teintures des Indes Orientales, le travail et la terre de l'Afrique.

George Monbiot, «Deliver Us from Finitude», *The Guardian*, December 31, 2002

La sécurité du quartier et dans sa zone limitrophe

Il y a deux attitudes possibles en la matière : *l'approche probabiliste*, qui consiste à voir une chance sur X d'un désastre, et d'attendre que le désastre se produise avant de faire quelque chose et de vivre avec les conséquences. C'est l'attitude de la FERC, celle qui plaît à l'industrie, comme à Weaver's Cove, où on dit qu'on fera le nécessaire s'il se produit un accident, fort improbable évidemment. Une profession de foi envers les mesures de mitigation, d'atténuation et de respect des normes. Il y a de l'autre côté *l'attitude déterministe*, qui consiste à dire : prévenons parce que l'accident peut arriver. C'est l'attitude des normes européennes, très strictes, beaucoup plus sensée que l'attitude américaine (d'après Pierre-Paul Sénéchal, assemblée d'information du 11 octobre 2005). *Tout faire pour prévenir*, cela peut aussi vouloir dire ne pas construire un terminal parce qu'il représente un danger potentiel pour l'environnement et ses habitants.

L'approche probabiliste conduit droit au cynisme. Gordon Shearer, le président du groupe Hess LNG, promoteur du projet Weaver's Cove, adopté par le conclave de 4 personnes de la FERC en juin 2005, déconseillait aux gens de s'installer à Fall River et dans les villes avoisinantes parce qu'un accident de méthanier pourrait provoquer « la plus grosse chandelle romaine au monde » (*Providence Journal*, 20 avril 2004).

Les responsables des installations méthanières affirment, avec raison, qu'il faut «une combinaison de facteurs bien précis pour créer un accident et cela n'est jamais survenu en 25 ans d'activité» à Montoir-en-Bretagne (concentration de gaz entre des pourcentages précis, présence d'une source d'inflammation, etc.) N'est-ce pas justement *une combinaison de facteurs précis* qui a causé la catastrophe du Concorde le 25 juillet 2000? Et ce, en dépit de toutes les mesures de sécurité (ou du relâchement calculé de ces mesures, ce qui fait aussi partie de la gestion économique de la technologie...). Un avion qui n'avait eu d'accident grave en 40 ans d'opération (malgré un avertissement sérieux à Washington qui a risqué de dégénérer en accident du même genre qu'à Paris) est-il un avion automatiquement sûr? Ou un avion qui a simplement été chanceux? Ce raisonnement n'a rien de démagogique. La technologie est un système à multiples facettes, l'accident technologique étant la résultante d'une défaillance d'une maille de ce système. L'accident technologique n'a d'ailleurs jamais qu'une cause unique. Dans cet ordre d'idées, on a pu constater suite à l'événement de juillet 2000 que la statistique et la sécurité sont deux choses bien distinctes en technologie.

Le même raisonnement s'applique en tous points à la célèbre navette spatiale, qui devait être le véhicule spatial le plus sûr jamais construit... Dans les deux cas, c'est le concept même à la base des appareils et de leur technologie qui est en cause et qui se révèle défaillant suite à des circonstances précises, entre autres au relâchement de la gestion du risque...

Comprenons bien ici qu'il ne s'agit pas de faire des rapprochements injustifiés entre diverses manifestations technologiques ou leur utilisation, comme s'amuse à le faire

les défenseurs de Rabaska. On peut toutefois trouver un enseignement valable en comparant les diverses techniques complexes dans ce qu'elles ont de commun dans leur conception et leur philosophie.

Bref, la menace existe réellement et nous n'épouvons pas les gens en les sensibilisant. Les responsables de Rabaska eux-mêmes admettent les risques, qui sont des risques hors du commun, mais nous assurent que tout est mis en oeuvre pour les contrer. Une tour de contrôle surveille les opérations à Montoir-en-Bretagne. On en appelle à notre confiance, que tout est sous contrôle 24 heures sur 24, 365 jours par année. Il reste que le concept de port méthanier est nouveau et dangereux, malgré ses 40 ans ou plus d'existence, infiniment plus dangereux qu'un concept de raffinerie pétrolière.

L'industrie minimise les risques mais *ne peut dire qu'il n'y en a aucun*. À Montoir, elle distribue des feuillets qui expliquent les mesures à prendre en cas d'accident majeur. Des capteurs de gaz ont été ajoutés dans la ville. Suffit-il de dire que cela fait partie du *risque inhérent à toute industrie? Pourrait-on aussi dire que ce type de risque ne vaut la peine d'être couru et qu'on peut même le refuser? Les communautés sont-elles maîtres de leur territoire et de leur développement?*

Si on estime que le risque n'en vaut pas la chandelle et que nous préférons ne pas le courir, que vaut notre avis?

«I have never gone to bed one night worried about the Distrigas plant», Everett Fire Chief David Butler said of the LNG terminal. However, he added, «If I was Fire Chief in Fall River and you asked me, "Do I want an LNG plant?" The answer is "No". It is ridiculous to put an LNG plant in a neighbourhood in the middle of a city» (...) In weighing the risks versus benefits of LNG, Everett is the only place that Fall River officials can examine; because of the six LNG terminals in the US, Everett's is the only one sited inside a city (...) the Everett terminal is roughly the size of the one proposed in Fall River; it is located in the middle of a heavily developed area like Weavers Cove.

Joseph R. LaPlante, «In Everett, LNG terminal is a natural fit», *The Standard-Times*, October 9, 2005

«Terminal situé dans une ville» : à partir de quel compte de têtes de pipe ou de quelle norme considère-t-on que cela en «vaut la chandelle»? Quel est le chiffre acceptable pour une population exposée? Pensant rassurer la population locale, un journaliste d'un journal local écrivait, de retour d'un voyage à Everett avec un groupe partisan récemment formé, que le terminal de Distrigas of Massachusetts (DOMAC) ne constituait aucun problème et qu'il n'y a aucun inconvénient à vivre tout près d'un tel

accoutrement (Reste à savoir maintenant ce qu'il adviendrait des beaux projets de résidences qui vantent le milieu naturel et paisible comme atout...)

Sur Everett, l'histoire entendue généralement ne nous a pas tout dit :

Mr. (John) Hanlon [maire actuel et alors candidat à la mairie en 2005] remembers when Distrigas first approached City officials in 1967 with their proposal. «I don't recall any reason being that serious (...) Everybody was happy (...) The City Council was so happy that it approved the construction of four LNG tanks. Then, in the mid-1970s, the federal government came along and said that LNG was a hazardous cargo, said Mr. Hanlon, who by then was a council member. The council subsequently rescinded its approval for four tanks, allowing for two that stand now.»(...)

«There is nothing going into the air (...) LNG is safe. Its (sic) good for the community and it makes some money for you»

LaPlante, idem.

M. Hanlon a gardé la belle inconscience et la même ignorance qu'il avait (lui et le conseil municipal d'Everett) durant les années 70... Un autre exemple : il est certain que la population de Montoir-en-Bretagne, tel que nous le présente l'info-pub du *Journal de Québec* début juin 2005, ne voit pas les risques d'une installation méthanrière ou ne veut pas les voir. De leur propre aveu, les gens de Montoir ont reçu beaucoup moins d'information dans les années 80, lors de l'implantation de l'usine, qu'ils n'en auraient de nos jours en pareil cas. On peut se demander quel type de connaissance ont les habitants de cette ville quand on entend un retraité dire «On ne sent pas les odeurs, on n'entend pas un bruit. Ça ne nous dérange pas du tout». Un autre dit de Gaz de France que «ce sont des industriels qui savent ce qu'ils font» : on disait la même chose de Total et de Chevron avant que leurs pétroliers ne souillent les plages françaises ou de l'Alaska et ne détruisent les industries de pêche et le milieu. Gaz de France, par ailleurs, n'est pas un modèle exemplaire en matière de sécurité quant à ses réseaux de distribution domestique en France même.

Tout comme les villes mono-industrielles du Saguenay (Alcan) ou minières de l'Abitibi, de la Côte-Nord, de la Gaspésie, la population perçoit la grande entreprise qui assure leur prospérité comme une bienfaitrice (jusqu'à ce que les usines ferment ou déménagent...). Les villes qui abritent les industries de l'armement ou des prisons dans les États ruraux du sud ou du Midwest des États-Unis raisonnent pareillement. Le sens critique est endormi par la prospérité en milieu industriel. On ferme les yeux sur la guerre ou sur la violence sociale, ainsi que sur tous les risques liés à ces industries. Les résidents de Bentonville (Arkansas) ferment les yeux sur les pratiques monopolistes

désastreuses de Wal-Mart. Comme l'écrivait l'ex-chroniqueur économique du *Soleil* François Pouliot, «la manne est telle que la critique est muette». («Vous avez dit Jonquière?», *Le Soleil*, 2 juin 2005). De plus, Wal-Mart contrôle le journal local (sa propriété) et la banque locale (grâce aux bons offices d'un des héritiers Walton, Jim, dit «le banquier»).

Voilà, en fait, ce qu'un méga-projet industriel comme Rabaska a besoin d'accomplir dans les têtes : rassurer et appâter par une manne qui fait perdre le sens de la réalité et la vigilance critique. Les populations riveraines des industries *intériorisent les discours et les valeurs* véhiculées par l'industrie. C'est une question de survie psychique pour elles. Elles se réveillent lorsque se produit l'incident ou la catastrophe. Plus les communautés sont petites, isolées et influençables, plus c'est facile pour l'appâteur. La raison d'être et la force de la grande entreprise corporative étant de concentrer et de contrôler, la tâche ne lui est que plus facile.

Ce que le reportage du *Journal de Québec* nous disait, au fond, c'est que l'on doit accepter la transformation de notre milieu en zone industrielle, car une kyrielle de bienfaits en découle, dont «des espaces verts, des équipements de loisirs et des rues fraîchement pavées que l'on ne retrouvent (sic) pas dans les villes avoisinantes». Autrement dit, il faut vivre dans des conditions industrielles et dangereuses pour avoir des conditions de vie normales et décentes...

(...) si jamais il y a fuite de GNL, le GNL va reprendre les caractéristiques qu'il avait avant de devenir liquide, c'est-à-dire les caractéristiques du gaz naturel lui-même, et donc il va s'évaporer dans l'atmosphère ou s'enflammer si les propriétés de mélange de gaz naturel avec l'air sont entre 5 et 15 %. Mais c'est, autant pour nos installations terrestres que pour les navires, des scénarios qui sont regardés et qui seront présentés au ministère de l'Environnement.

Glenn Kelly, idem

Alabama Governor Bob Riley sent letters to the Federal Energy Regulatory Commission and the Alabama Port Authority saying he will block sale of state-owned land to ExxonMobile for use as an LNG terminal "until an independent safety study has been completed and evaluated," specifying it should be "a study that considers the most credible worst-case scenario."

Energy Security, January 21, 2004 (cité par l'APPEL)

Dans un dossier aussi complexe que celui du projet Rabaska où les scientifiques risquent de se contredire quant à son impact sur l'environnement, c'est le principe de précaution qui doit prévaloir.

Louis Duclos, article cité.

Le maire de Boston, Thomas Menino, exprime les mêmes craintes que le gouverneur de l'Alabama et veut cesser les activités du terminal d'Everett, en face de la ville. Tous les ponts et la circulation aérienne à l'aéroport tout proche sont suspendues à l'arrivée de chaque méthanier. Le maire n'a aucune juridiction sur la zone portuaire et il doit se contenter de regarder passer les méthaniers... La Garde côtière escorte chaque méthanier et durant les opérations de transbordement qui durent 12 heures chacune, il est interdit d'approcher du navire par mer à moins d'un mille sur son côté et de deux milles par devant, sous peine d'une amende de 25 000 \$ US ou de 10 ans de prison.

Le fait qu'il y ait beaucoup plus de gens à proximité de ces installations change-t-il quelque chose aux craintes? Se mettra-t-on à compter le nombre de vies en jeu et à soupeser les actifs et les passifs? Dans tous les cas, les marges de sécurité posent problème, malgré toutes les normes admises ou appliquées.

Il est essentiel de noter *qu'aucun nouveau terminal méthanier n'a vu le jour aux USA en 20 ans. Seulement 6 d'entre eux sont « nécessaires » selon l'industrie au cours des 10 prochaines années*, alors que l'industrie dit en vouloir 40, voire davantage au gré des spéculations sur la « crise énergétique » en cours. Elba Island, Lake Charles et Cove Point ont tous fermé sous la conjoncture économique et ont été réouverts au cours des années 80 et 90 avec les cours des prix du gaz en augmentation, ce qui réinstaurait leur rentabilité.

The safety concerns surrounding LNG installations pose difficulties for energy companies attempting to build new terminals. No such terminals have been built in the U.S. for two decades, but applications to construct 30 more have been made in recent years. Only half a dozen are likely to materialize in the next decade

Energy Security, January 2, 2004

Par exemple, il suffit de considérer le projet Neptune aux États-Unis, un projet de port en haute mer au large du Massachusetts, en pleine mer, prévu pour 2009. Construit par

une filiale spéciale du Groupe Suez (France), Tractebel LNG North America LLC, le terminal sera situé à une distance de 10 milles (16 km) au sud de Gloucester (Mass.) et à 22 milles (35 km) au nord de Boston. Avec le projet lui aussi approuvé de AES au large de Boston, dans un parc naturel, il remplacera peut-être le terminal d'Everett. De telles solutions ne sont bien entendu pas acceptées par tous les intervenants, car plusieurs inconvénients demeurent. Seul le problème de sécurité terrestre semble réglé, mais l'étude de Sandia Laboratories sur Cabrillo Port (janvier 2006) montre que le danger de fuite et de formation de grand nuage n'est pas absent.

Montoir-en-Bretagne est situé en zone industrielle et portuaire, de l'aveu même de la journaliste du *Journal de Québec*. Or, M. Kelly prétend que Lévis-Beaumont serait une telle zone. Il affirme que «Rabaska est aussi proposé dans une zone industrielle et portuaire, exactement comme en Bretagne» (*Journal de Québec*, 2 juin 2005). Les dirigeants de Rabaska décrètent eux-mêmes que Lévis-Beaumont est devenu zone autre qu'agricole et résidentielle, avec l'aide objective de la Ville de Lévis

Partout aux États-Unis, on demande le respect de la population et de son milieu de vie, ainsi que de l'environnement et du caractère unique des lieux visés.

Le rapport de la Federal Regulatory Energy Commission (FERC) [sur le projet Broadwater, un projet de barge permanente ancrée au large de l'État de New York] est une tentative d'étouffement de toute controverse. Broadwater serait une monstruosité permanente et nullement nécessaire, défigurante et dégradante pour le détroit de Long Island, un autre pas odieux vers l'industrialisation de cette ressource naturelle sans prix et d'un trésor national.

Richard Blumenthal, Attorney General, Connecticut. AP et Connecticut Post, Dave Collins, November 18, 2006

Le rapport de la FERC présentait une vision atténuante des conséquences du projet, insistait sur la gestion des nuisances en mettant bien *en premier plan le besoin incontournable de GNL* pour la région et le pays. La U.S. Coast Guard parle, elle, de risques additionnels, de ses ressources déjà insuffisantes et de militarisation nécessaire de la baie (escortes, comme à Cove Point dans la baie de Chesapeake au Maryland et à Everett dans la baie de Boston et sur la Mystic River).

Le soi-disant syndrome du « pas dans ma cour » serait valable pour les résidents de la zone et non pour celle des promoteurs ou des décideurs . . .

Les opposants veulent protéger leur environnement et leur milieu de vie immédiat, c'est clair. Tout le monde en fait autant. Pensez-vous que les plus ardents défenseurs de Rabaska accepteraient de vivre près d'une raffinerie ou d'une installation méthanère dans leur ville, où ils ont à coeur de protéger leur environnement comme un lieu sacré et avec raison ? Une ville comme Lac-Beauport, par exemple, s'est donné une vocation de ville verte dans la région de Québec et son schéma d'aménagement prévoit «l'assurance que dans 20 ans, la grande nature sera toujours accessible à tous à 30 minutes du centre de la capitale et non à une heure ou plus comme le vivent les Montréalais» (Me Michel Giroux, maire et préfet de la MRC Jacques-Cartier, *Le Soleil*, 8 mars 2006).

Cette expression de «pas dans ma cour» a été inventée d'abord par les médias, qui ont trouvé un moyen simple de décrire une réalité plus complexe. De plus, cette expression a l'avantage de présenter les opposants au développement comme des êtres égoïstes, sans scrupules et sans considération pour le «bien commun» tel que le définit la classe d'affaires. Cette dernière peut ainsi assimiler sans problème un projet de garderie ou de HLM et un projet de terminal méthanier... En fait, personne ne veut de ce projet près de chez lui. Personne ne peut vivre en sécurité et en paix près d'une telle installation.

La grande force du «pas dans ma cour», c'est qu'il réduit la problématique à une seule *dimension psychologique, voire sentimentale*. Les citoyens qui refusent sont alors peints comme des êtres déraisonnables, la tactique de l'initiateur consistant à réduire ses impacts à une perception purement individuelle, chacun vivant la problématique à sa manière, comme il le disait. Rabaska devient comme un phénomène naturel, une bordée de neige ou une pluie diluvienne d'automne qui s'abat sur une population. Certains aiment cela, d'autres non. *Pourquoi* ils aiment ou non, cela par contre est une autre affaire, la vraie question peut-être. On le devine dans les lettres d'opinion envoyées aux médias et dans les commentaires des partisans.

Le bien commun n'est pas le bien corporatif, celui de grandes corporations multinationales qui ont pour objectif le rendement et le profit. De grâce, ne confondons pas les pommes et les oranges. Ainsi le veut la stratégie de communication récente développée par les Chambres de commerce et Pôle Chaudière-Appalaches (reprise par les candidats à la mairie de Québec) : à l'encontre de la démocratie, il appartiendrait à l'élite économique de décider ce qui est bon pour les citoyens en terme de développement et de bien commun, alors que c'est le travail du gouvernement de le faire (un gouvernement libre s'entend...).

Si la distribution du gaz méthane est une organisation d'utilité publique, c'est d'abord une propriété privée qui en possède les installations et les réseaux. En ce sens, on ne peut pas parler de bien commun comme on parlerait d'un pouvoir public.

On prend plaisir à *invoquer la perte de la vue sur le fleuve* comme raison bien futile et insignifiante pour l'opposition au projet. L'information diffusée hors de Québec (et du

Québec) en fait amplement usage : le *Toronto Star* du 7 décembre 2004 en fait part à ses lecteurs, le magazine *Revue Commerce* de mai 2005 dans son numéro spécial sur Lévis, «ville progressiste de l'année», les communiqués de l'agence Presse Canadienne... Comme si on n'avait pas droit à un habitat propre et esthétique, comme si ça n'était pas un besoin de base.

Ne pensons qu'à la question du bruit, par exemple, qui n'est pas banale. Le bruit industriel, répétitif ou variable et composé surtout de basses fréquences, ne peut se comparer à d'autres bruits de même amplitude en décibels. Dans le couloir maritime de l'île d'Orléans, la surface de l'eau et l'effet d'amphithéâtre amplifient les sons. En été, par exemple, l'auteur de ces lignes a pu percevoir, au parc Antoine-Drapeau de Beaumont, soit tout près du site projeté de la jetée, les basses émises par les répétitions d'un spectacle sur les Plaines d'Abraham. Les résidents de l'île peuvent également témoigner en ce sens. Une telle propagation s'explique aussi par la tranquillité sonore des lieux. Toute émission de bruit fort non seulement perturbe le caractère des lieux mais *en détruit l'expérience*, c'est-à-dire réduit à néant notre jouissance du lieu, notre plaisir d'y vivre ou de s'y promener. Le bruit est en contradiction avec la nature profonde du lieu.

Mais retenons ceci : la défense des citoyens vivant près des installations projetées profitera à tous dans le long terme, surtout en cas d'accident qui pourrait toucher bien plus loin que les environs immédiats. Cette défense est celle d'un *milieu général de vie*, qui est la raison principale pour laquelle les familles s'installent à Lévis et créent de la richesse. C'est aussi celle d'un environnement de travail et de vie sain, non pollué et agréable, à échelle humaine.

Demandez-vous si vous souhaitez vivre près d'un boulevard achalandé ou d'un secteur industriel lourd. Le rêve des grands investisseurs serait-il de créer une ville privée comme Irvine en Californie, où l'environnement sain et naturel est garanti par votre mise de fonds?

Personne n'a le droit de se réclamer d'un zonage industrialo-portuaire comme Rabaska le fait, avec la complicité de la Ville de Lévis. Tout ce qu'il fait, c'est de tirer profit d'un fouillis normatif. Le zonage n'est pas un droit acquis, c'est un privilège accordé par l'autorité publique, comme le rappelait à propos des zones humides le ministre Thomas Mulcair.

Dans sa première version, le projet n'était pas tellement plus sécuritaire qu'il ne l'est actuellement, et il était même pire. C'est l'«avant-projet», dont la population n'était pas informée paraît-il, que l'initiateur aurait vu faire passer comme lettre à la poste.

*De son côté, le GIRAM a évalué l'impact qu'aurait une zone d'exclusion de **2,5 kilomètres** autour du projet de Gaz Métro à Beaumont. Ce rayon est bien en-dessous du minimum acceptable permettant de protéger la population en cas d'accident. Il se base sur l'une des plus petites zones d'exclusion relevées dans les projets américains et français qui ont été examinés.*

*Cet exercice révèle qu'au total **402 résidences** de Beaumont, de Lévis et de l'Ile d'Orléans seraient englobées si cette zone d'exclusion était appliquée (...)*

Gaston Cadrin, GIRAM, octobre 2004.

Une des raisons majeures et cachées de l'implantation des installations méthanières en zones rurales et éloignées consiste justement dans le fait qu'on y a affaire à des milieux plus désorganisés, plus individualistes peut-être (du moins, espère-t-on) et ne jouissant pas du support des médias des grands centres urbains, de même que de leurs mouvements citoyens ou activistes. C'est un avantage pour tout promoteur et on l'a nettement vu avec le premier projet de port à Beaumont (avant qu'on le baptise Rabaska et qu'on organise une campagne de marketing pour le promouvoir dans un site à quelques dizaines de mètres de l'ancien, dans les limites de Lévis). L'immense mérite des citoyens de ce village a été de déjouer le projet, contre toute attente. Un nouveau maire critique face au projet a aussi contribué à faire pencher la balance. Les fusions municipales ont apporté l'autre avantage significatif : désormais, on se réclamera de toute une population aux intérêts variés, disséminée sur un territoire de 42 km de longueur, peu ou pas du tout informée et qui n'est sensible qu'aux promesses de retombées économiques fabuleuses, comme à Cacouna. Cependant, le processus reste toujours «démocratique», puisqu'on consulte cette population, par sondages CROP. Même phénomène quant au retour du nucléaire aux États-Unis, après 32 ans : les sites retenus pour examen sont en Louisiane, en Alabama et au Mississippi, soit dans 3 des États les plus pauvres de l'Union. Même encore dans ces endroits, il se trouve des défenseurs de l'environnement et des pêcheries, entre autres.

Respectons les zones vertes et naturelles qui nous restent ! En aura-t-on le courage ? En aura-t-on même conscience face au pouvoir de plus en plus énorme que prend la logique économique d'une mondialisation prétexte à toutes les barbaries, intellectuelles et morales ?

(...) la meilleure position relative, c'est pas la réponse à la question : est-ce que le site convient à tel projet d'un promoteur, mais est-ce que tel projet convient particulièrement à tel site qui a telle qualité particulière ? Je ne crois pas qu'on se pose ces questions-là dans le cas des terminaux méthaniers.

M. Pierre Larochelle, témoignage au BAPE de Cacouna, document DT 8, p. 38

La destruc(tura)tion sociale du milieu (et de ses alentours)

A-t-on idée de la désertion qui pourrait logiquement suivre l'envahissement d'un milieu aussi calme et sans histoires que celui de Ville-Guay ? Loger plus de 3 000 travailleurs, la plupart célibataires, ainsi que le rappelle M. Claude Gaumond de Vision Cacouna, lui-même psychologue, a pour effet immédiat une déstabilisation considérable dans une communauté. Le milieu devient totalement artificiel, axé sur le travail à court terme d'une main-d'oeuvre de passage. Des promoteurs pourraient tirer profit de la mine d'or en construisant à la hâte et avec la bénédiction de la Ville des ensembles d'habitation, avec des commerces de service un peu partout sur le territoire reconnu résidentiel ou sur des parties dont on corrigerait des «points mineurs» au zonage comme on l'a fait avec Rabaska. De plus, des phénomènes de toutes sortes accompagnent généralement un tel bouleversement, tous néfastes au plan de l'habitat social. Notons que ces changements défavorables auraient des répercussions sur la totalité du territoire lévisien, et en particulier sur les arrondissements les plus près.

De plus, le fait d'avoir à entendre durant 3 ans les piloris qui vont fixer 350 pieux d'acier de 1 m de diamètre et d'avoir à contempler plus de 6 voyages de barges par jour (jusqu'à 8 ou 10 en 2008-2009) va provoquer le départ des derniers braves qui tiennent le fort... (Tome 3, vol. 1, p. 6.3.5). Surtout que le promoteur achète au double du prix évalué. (Au fait, 2008, c'est l'année du 400^e anniversaire de la ville de Québec. Il y aurait donc un spectacle supplémentaire sur le fleuve).

En période de pointe, soit 3 mois selon l'initiateur, près de 650 véhicules par jour circuleraient sur la route 20 et par l'entrée principale prévue, mais qui sait s'il n'y en aurait pas sur d'autres artères ? À tout le moins, ceux qui se rendraient à la jetée devraient passer par la route nationale 132. L'achalandage de l'autoroute 20 dans le secteur est «très en deçà de la capacité de ce lien autoroutier» (Réponses aux questions du MDDEP et de l'ACÉE, mai 2006, p. 2.191). Cela ne se vérifie pas en tout temps, il faut dire, et il ne faudrait pas y voir une raison pour saturer l'autoroute dans le secteur comme c'est le cas passé l'embranchement de la route Kennedy vers Québec et Montréal. Il est arrivé voilà quelques années un très grave carambolage sur cette autoroute à St-Michel, par mauvais temps, avec plusieurs victimes.

En outre, parmi tous les éléments hautement imprévisibles de ce dossier, a-t-on pensé au territoire de Beaumont qui est *limitrophe* au périmètre du projet ? Une autre administration dans ce village et le promoteur peut s'agrandir de ce côté ou d'autres industries connexes s'y installer, délié qu'il serait de ses obligations avec Lévis.

Craintes sages ou peurs noires que tout cela ? Tout ce qu'on peut dire avec certitude, c'est que le contraste serait absolument démesuré avec ce qu'on vit aujourd'hui dans ce milieu. Ceci devrait suffire à nous mettre en garde. À Ville-Guay, sur les terrains sous option d'achat de Rabaska, il n'y aurait que 8 agriculteurs, dont 6 à la retraite et sans relève, soulignait le promoteur (*Réponses aux questions du MDDEP et de l'ACÉE*, avril 2006, p. 2.153).

Je crois au droit d'une communauté de décider comment elle veut vivre. Je ne voudrais pas d'un terminal méthanier près de ma maison.

Charif Souki, MBA, président et fondateur de Cheniere Energy (terminal de Freeport, Texas), habite dans le chic quartier de River Oaks à Houston. Source : Christopher Helman, «Everyone Wants LNG, but No One Wants an LNG Terminal Nearby. Here is How One Player Solved this Riddle», *Forbes magazine*, June 20, 2005

Ville-Guay, zone agricole

Si on veut parler de la vocation du secteur de Ville-Guay, c'est bien d'agricole et de résidentiel qu'il faut parler. Le secteur est composé depuis toujours de fermes maraîchères, de plantations, d'un élevage chevalin, d'érablières et de boisés servant au ski. La richesse arboricole des lieux est remarquable, les utilisateurs des pistes de ski de fond pouvant en témoigner. On y trouve une tourbière. Une intégration harmonieuse de ce patrimoine naturel au parc de La Martinière par un lien cyclable et pédestre, le long du Parcours des Anses et de la Route Verte, serait un atout majeur à une ville qui se proclame verte.

La question du zonage agricole sera traitée dans d'autres mémoires de manière plus exhaustive et plus compétente. Je veux rappeler simplement que le capital de terres agricoles du Québec rétrécit depuis plusieurs années. La disparition de terres fertiles et près des grands centres est une perte nette en termes économiques et environnementaux. Elle se fait au profit d'un développement urbain négatif à tous points de vue. L'exemple de l'île Jésus dans la région de Montréal est éloquent à cet égard : la disparition de l'agriculture maraîchère sur l'île a mené à la fusion des noyaux villageois en 1966 et a ouvert la porte à l'urbanisation de Laval et aux parcs industriels. Dans la

région agricole dite par excellence au Québec, celle de St-Hyacinthe, le même processus a suivi. Les meilleures terres agricoles de la couronne nord de Montréal, celles de Ste-Scholastique, Mirabel, St-Eustache, Ste-Thérèse, ont toutes disparu au profit d'installations industrielles ou aéro-portuaires. Or, Mirabel a fermé, General Motors a fermé.

Dans le cas du promoteur Rabaska, on assiste à la *création sur mesure* par l'initiateur d'un parc industriel par l'achat des propriétés dans un rayon de 1,5 km. Ce serait un précédent au Québec.

En 1977, une Loi sur le zonage agricole est entrée en vigueur. Elle fut l'oeuvre de Jean Garon, ministre de l'Agriculture du gouvernement Lévesque. M. Garon fut ensuite maire de Lévis et favorable à Rabaska.

Un mois après l'annonce officielle du projet à Lévis, soit fin avril 2004, le journal *Les Affaires* présente à ses lecteurs les grandes lignes du projet, en précisant que Gaz Métro, service public, pourra avoir un passe-droit auprès de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) «s'il se trouve en zone verte». Il pourra exproprier au besoin, comme cela s'était fait à la pointe de La Martinière (François Normand, *Les Affaires*, 22 mai 2004, «Le projet de Gaz Métro en détail»).

*Au Québec, dans l'état actuel des choses, ce serait un **hasard** si la localisation industrielle correspondait à un aménagement **rationnel** du territoire.*

Michel Jurdant, aménagiste, écologiste, «Le zonage agricole», dans Dossier Conférences régionales, Association canadienne d'urbanisme, juin 1976

Quelles industries pourraient s'implanter près de Rabaska?

«Bien que non envisagée pour le moment, une expansion modeste et relative du projet pourrait avoir lieu à très long terme dans le but d'améliorer la situation des prix», lit-on dans le compte rendu des rencontres d'information de juillet 2004 à Beaumont (Tome 2, annexe F-4, p. 6). À la rencontre du 22 février 2005, «les représentants de Rabaska ont assuré aux personnes présentes que leur intention n'était en aucun cas de prendre de l'expansion» (Idem, p. 29). À la rencontre du 14 juin 2005, à St-Laurent de l'île d'Orléans, M.Kelly dit : «Non, il n'y a pas de projet d'agrandissement (...) Nous avons plus de terrains qu'il nous en faut». «Aucun projet connu à ce jour d'industries devant se greffer à Rabaska», est-il précisé en page 2.154 des *Réponses aux questions du MDDEP et de l'ACÉE*, avril 2006. «Aucune modification, agrandissement ou autre installation connexe ne sont *actuellement* prévus» (je souligne), dans *Réponses aux questions du MDDEP et de l'ACÉE*, avril 2006, p. 2.169.

Or, c'était avant le protocole d'entente avec la Ville, lequel interdisait d'abord une possibilité d'expansion, sur les terrains de Rabaska, puis ensuite, en octobre 2006 dans sa deuxième partie, des modalités d'expansion et l'ajout d'industries du froid. On a effectivement beaucoup misé sur ces industries du froid, lesquelles pourraient même exploiter les GES émis pour les réduire à néant... L'industrie porcine, très présente dans Chaudière-Appalaches, pourrait peut-être s'y adapter. Cela supposerait une industrie de transformation alimentaire. Le conditionnement des légumes à l'exportation pourrait y trouver son compte, mais on compte alors ici sur un développement agro-industriel, de type porcin, d'ailleurs très cher à l'UPA. Or, pour l'instant, c'est davantage l'importation qui est le cauchemar des agriculteurs québécois. Si une amélioration de leurs conditions est possible, c'est bien plutôt dans l'agriculture locale (dont l'agriculture biologique) que le salut serait à chercher.

Mais on a surtout l'exemple d'autres industries, telles que celle des plastiques et du polyéthylène/polypropylène. Le gaz naturel entre à la fois comme matière première et comme agent de fabrication dans le plastique. Un exemple : le sac de polyéthylène, fléau écologique et environnemental, avec un des plus grands fabricants en Amérique, Advance Polybag, dont une usine était située à Métairie, près du complexe pétrochimique de La Nouvelle-Orléans. Le secteur du raffinage est aussi un client privilégié du gaz naturel. On reconnaît la synergie énergétique et économique gaz-pétrole, à laquelle peuvent se greffer les industries des fertilisants (engrais), qui les font à partir de l'ammoniaque produit par le gaz naturel.

On peut donc constater que la présence d'industries amène dans son sillon un type de développement économique et sociétal bien précis, qui fait que les secteurs touchés tendent à s'industrialiser eux-mêmes sur le modèle de leur fournisseur et/ou client énergétique.

Un autre gros client du gaz naturel (et particulièrement d'un complexe de GNL) est le secteur de la liquéfaction des gaz, industriels, commerciaux ou médicaux, comme le butane, le propane, l'oxygène ou l'hydrogène. L'installation d'HydrogénAL à Bécancour, détruite par une explosion due à un défaut d'un filtre au carbone en novembre 2004, en est un exemple. On peut aussi mentionner la fabrication du styrène et du polystyrène, qui sert à produire les verres jetables.

En fait, les gaz industriels en tous genres sont présents partout, que ce soit les gaz dits en vrac (congélation en tunnel au nitrogène liquide), les gaz de protection pour la soudure, qui permettent de réduire les coûts et augmenter la productivité, les gaz lasants (laser), pour les procédés de recherche, les gaz médicaux bien sûr, et le GNL «en vrac» pour le raffinage, la production d'acier, le soudage et le coupage, la production du verre, l'électronique ou la transformation des produits chimiques. La plupart des industries de haute technologie auraient un besoin de gaz industriel.

Il est certain que la présence d'un approvisionnement en gaz naturel constitue un atout majeur pour les industries. Parlant d'une approche avec Gaz Métro et l'industrie pour une entente de distribution, M. Jacques M. Michaud, maire de Cacouna, disait aux audiences du BAPE d'Énergie Cacouna : «(...) on avait rencontré le directeur général du parc de Bécancour et il nous disait, à partir du moment où vous avez le gaz naturel, vous embarquez dans les ligues majeures et vous devez vous comporter comme des gens qui travaillent dans les ligues majeures». (BAPE Énergie Cacouna, 11 mai 2006 en soirée, p. 77). On parle d'une vision grandiose et à grande échelle du développement avec le gaz.

Le gaz naturel est utilisé en majorité par la grande industrie au Québec; plus de la moitié en fait. La production et le transfert de chaleur constituent le champ d'application privilégié et le plus approprié du gaz. L'utilisation la plus probable du gaz chez Rabaska pourrait être la cogénération électrique, d'ailleurs envisagée par Enbridge (voir annexe). La cogénération, «cela est possible, car les clients de Rabaska, incluant Gaz Métro», ont la responsabilité de fournir du gaz à «ceux qui le souhaitent. C'est là une obligation réglementaire». (rencontre du 1^{er} février 2005, Tome 2, annexe F-4, p. 13).

L'expansion autour d'un complexe méthanier va de soi quand on considère les raisons mêmes qui le motivent, soit «générer de la richesse» et du «développement» industriel lourd. Anadarko résume admirablement bien cette nécessité dans un communiqué sur Bear Head en Nouvelle-Écosse (terminal à moitié construit que la compagnie a vendu depuis) : «En se servant de Bear Head comme d'un pied à terre, nous avons l'intention de nous joindre à d'autres entités majeures (...) afin de faciliter un plus grand investissement dans la chaîne de valeur («value chain») en utilisant la regazéification comme véhicule de levier financier («leveraging vehicle») propice à de nouvelles opportunités et à un rehaussement de la profitabilité en matière de gaz naturel (CNW, 12 août 2004).

C'est là que nous en sommes en tant que compagnie. Nous sommes prêts à effectuer un autre pas en avant (...) Nous nous sentons à l'aise avec l'idée d'y voir une occasion de croissance.

Kevin Scott, directeur de projet, Irving Oil (sur l'ajout d'une deuxième raffinerie pour 2012 à St-John, Nouveau-Brunswick). PC, 14 janvier 2007

Pour Rabaska comme pour le milieu des affaires et la Ville, un environnement industriel lourd et portuaire de ce type ne semble pas faire problème. Mieux, l'étude touristique commandée par l'initiateur conclut que les retombées du tourisme et de la villégiature sont négligeables à Ville-Guay et que le milieu peut très bien s'accommoder de facilités industrielles, comme c'est le cas à Québec entre autres. Allez demander leur avis aux résidents de Beauport qui ont été incommodés pendant des années par les poussières

d'une cimenterie dans leur quartier et qui n'ont été que partiellement dédommagés dernièrement. Encore une fois, ne confondons pas un état de fait avec un processus historique que les populations ont subi.

La ruée vers l'or des terminaux méthaniers rappelle une triste époque, celle où les usines s'installaient sans discernement parmi les populations, héritage du XIX^{ème} siècle. En France, la catastrophe de l'usine AZF à Toulouse a réveillé un douloureux questionnement sur cette «belle époque» où les corporations stockaient des quantités astronomiques de poudre et de produits explosifs durant la guerre. À Toulouse, l'Armée française a enterré ses stocks excédentaires dans les ballastières (étangs) dans lesquelles les gens vont chercher le «bois qui pète»... «Ce pôle chimique industriel est une aberration qui est reconnue, même dans les ministères et autres institutions officielles» («Toulouse, une ville explosive!», www.calle-luna.org, Alain Ciezanski, Amis de la Terre, novembre 2003). La firme Total, qui a nié ses responsabilités dans cette affaire, a signé les accidents de La Mède et du pétrolier Erika.

La proximité du site du Patrimoine mondial

Rabaska serait situé à une distance relativement faible du Vieux-Québec, site du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Certes, certains disent que les installations ne seraient pas vues de cet endroit. Disons simplement que cela dépend de l'endroit où on se trouve dans la vieille ville : du haut des remparts de la citadelle, près de la rue St-Denis, on a une vision qui englobe la totalité du fleuve et on a un aperçu du site. Des points de vue connus comme la galerie et le café de l'observatoire de la capitale (au sommet de la tour G du complexe du Gouvernement du Québec) ou comme celui du restaurant tournant du Concorde.

De plus, la principale entrée à Québec, soit celle par le fleuve, est fortement affectée. Si les zones de retournement et d'exclusion de ces méthaniers sont redéfinies, la baie de Beauport peut très bien servir de zone d'attente, par exemple, comme elle l'est déjà pour tous les autres navires commerciaux. Il est possible qu'on choisisse cette option pour libérer la voie maritime en certaines périodes, par exemple. Du Vieux-Port et de la ville en général, on a une vue (et on est à portée de danger en cas de fuite accidentelle) sur la baie et la pointe ouest de l'île d'Orléans. Ceci, sans parler des résidents et des visiteurs de Ste-Pétronille...

On cite l'exemple de Barcelone, dont la vieille ville est classée au rang du Patrimoine mondial et où on trouve un terminal méthanier qui serait situé à 4 km de là. Au moins trois constats sont à établir en ce cas :

- 1) Ce terminal date de plusieurs années et les mesures de protection et d'encadrement ont fortement évolué depuis, surtout en Europe.

- 2) L'installation fait partie d'un complexe industrialo-portuaire déjà institué.
- 3) Les navires de croisière empruntent un corridor différent de celui des méthaniers, la ville donnant sur la Méditerranée.

Est-il souhaitable de faire ainsi cohabiter une installation industrielle lourde du type d'un terminal de GNL et une ville comme Barcelone, avec un arrondissement historique en plus ? La réponse est assurément non. Ne prenons donc pas un état de fait, qui a sa propre histoire, pour un argument logique en faveur d'une détérioration de l'environnement, comme on a trop tendance à la faire en d'autres domaines également.

Enfin, mentionnons un indice plutôt troublant et révélateur des méandres discrets du dossier Rabaska : lorsqu'un intervenant aux exposés du promoteur à Beaumont en juillet 2004 demande s'il y a moyen pour Rabaska de s'allier à Ultramar sur son site, l'initiateur répond : «Malheureusement, il n'y a pas de place pour le terminal de Rabaska et les conduits cryogéniques» (Tome 2 des études d'impact, annexe F-4, janvier 2006, p. 5). C'est donc dire que seule une raison technique aurait empêché le promoteur d'installer ses facilités à St-Romuald, et qu'il était prêt à faire transiter ses méthaniers devant Québec, près des traversiers et de grandes populations. Ce qui n'est pas sans rappeler le projet Soligaz en 1990 qui prévoyait amener du GNL par barges jusqu'à Varennes afin d'alimenter l'usine Pétromont.

Le patrimoine culturel et historique de Ville-Guay

Le quartier n'est pas dépourvu de sites et de bâtiments intéressants, que le paysage exceptionnel met en évidence.

La *maison Guay* est la plus ancienne demeure de Lévis, construite par un des premiers occupants de la rive sud de Québec au 17^{ème} siècle. Cette vénérable habitation a donné son nom au coin de pays qui l'entourait, puis à un quartier de Lauzon et de Lévis. À l'époque, cette rive sud était plutôt boudée par les colons, qui préféraient la côte de Beaupré ou d'autres endroits sur la rive nord. La rive sud était trop isolée, trop boisée et pour tout dire, un peu inhospitalière et exposée aux attaques des Amérindiens. Aujourd'hui, de cette maison et de la route 132, on a un panorama sur le fleuve et les montagnes.

Le *fort de La Martinière*, à 2 km du site prévu pour Rabaska, représente un rare vestige de fort datant de la Première Guerre Mondiale au Québec. Craignant la remontée de navires ou de sous-marins le long du fleuve, les autorités avaient fait construire cette redoute, maintenant lieu historique et propriété de la Ville de Lévis. Un parc y a été aménagé.

L'école Ste-Famille, anciennement l'Institut Mgr-Guay, représente un autre havre de paix pour une institution scolaire. L'édifice lui-même est un bel exemple de l'architecture institutionnelle traditionnelle qu'il faut préserver. Il est fait de brique ocre et compte plusieurs dépendances sur un vaste terrain adossé au cap, avec un panorama sur le fleuve. L'école (qui a présenté son mémoire aux audiences) est privilégiée de pouvoir disposer d'un tel site, propice à l'apprentissage et à la réflexion. Le bâtiment serait à 500 m du site central de la station terrestre de traitement du GNL.

Le seul site commercial d'envergure est le garage de l'entreprise Transport Martel, qui gère une flotte d'autobus scolaires.

Tout le long de la route 132 (incidemment appelée Trans-Canadienne), de vieilles et jolies demeures aux styles les plus divers et riches témoignent du passé. Un quartier tranquille s'y est développé au cours des ans, avec la bénédiction de la Ville qui assurait que le zonage défendait les constructions industrielles. En fait, une bande le long de la 132 était réservée au résidentiel, témoignage d'une conception étriquée et parcellaire de l'aménagement urbain qui a trop malheureusement cours. Le zonage industriel n'a jamais été signifié formellement à la plupart des acheteurs qui ont choisi de s'y établir.

Les éléments isolés du patrimoine ne pourraient pas survivre s'ils devenaient entourés d'installations industrielles lourdes. En outre, l'établissement de la main-d'oeuvre signifierait sans doute la construction de nouvelles unités de logement, ainsi qu'une forte spéculation sur les terrains restés libres (non acquis par le promoteur). Spéculation temporaire sûrement, le temps de la construction, car une fois l'installation achevée, l'attrait des lieux ne ferait plus rien vendre.

While safety issue is paramount initially, ultimately it is the incompatibility of the hardcore industrial nature of the facility with longer-term goals of community development that defines the issue (...)

James Fay, MIT, ingénieur en environnement, président du Massachusetts Port Authority (1972-1977), Air Pollution Control Commission of the City of Boston (1969-1972), a siégé à 12 comités, commissions et panels du National Research Council, administrateur émérite de l'Union of Concerned Scientists. A préparé un avis pour le comité aviseur de Beaumont (septembre 2004) et sur le terminal d'Énergie Cacouna (2006). Source : «Is LNG Safe ?», bulletin des Anciens du MIT, octobre 2005

Le paysage et son importance

Ce qu'on nomme «l'unité de paysage» (intervention du commissaire Waaub, 7 décembre en soirée, p. 105) devrait être intégré de quelque façon à une étude d'impacts, et non seulement par des simulations informatiques, qui ne peuvent être que réductrices de l'impression réelle telle que ressentie et vécue par l'observateur. Le regard actif est sans cesse en mouvement, il scrute le paysage, il n'isole pas tel ou tel élément. Ce regard est aussi et surtout associé à la «délectation» du paysage, à son assimilation par l'être ressentant et pensant qu'est la personne. En ce sens, ne pourrait-on pas dire que le regard fait partie de l'émotion qu'on ressent devant le paysage, qu'il en est le principal convoyeur ? L'acte de regarder un espace vaste et profond produit une *expérience* qui nous fait ressentir la *beauté*. Le regard est relié à quelque chose de beaucoup plus profond et fondamental chez l'homme qui serait son sentiment d'appartenance et de liaison à la nature.

Pourquoi ne ressentirait-on plus la présence d'une jetée et de navires gigantesques qui l'abordent, se tournent et s'y amarrent avec l'aide de remorqueurs simplement parce qu'elle serait «petite» dans une photo ou une simulation visuelle ? L'activité portuaire, elle, serait grandement visible et audible.

De plus, il faut mettre le visuel dans le contexte fluvial qui nous occupe ici, qui est une zone de silence, de bruit inexistant, de tranquillité, de paix dans tous les sens du mot. Pourquoi perturber ce trésor si rare en nos temps de développement du bruit à outrance ? Pourquoi ne pas planifier l'activité purement humaine en fonction du respect de ces zones essentielles au développement harmonieux de l'homme et du citoyen ?

La nuit, ce paysage de l'anse de la Martinière (qui n'a pas de nom officiel, soit dit en passant) serait inondé de lumière artificielle. Quelle que soit son intensité, sa directionnalité ou sa localisation, je pense que *le caractère précieux du lieu est aboli*. Aucune simulation ne pourra nous en donner un aperçu; il faudrait vraiment expérimenter en conditions réelles l'introduction de sources de lumière, de bruit industriel, d'odeurs chimiques dans cet espace. Si on veut en avoir une certaine idée, on n'a qu'à aller sur la plage de la baie de Beauport certaine journée d'été, lorsque le vent souffle du sud : on y «sent» et entend bien la cohabitation avec une zone industrielle lourde et portuaire...

Faites l'expérience d'aller vous promener sur la grève de la Martinière : le premier sentiment qui nous vient immédiatement est celui d'une révélation. «Comment pouvais-je ignorer un si beau site près de ma ville ?» Voilà : c'est le fleuve tel qu'il existait du temps des premiers habitants de la Nouvelle-France et du temps immémorial des Amérindiens qui les ont précédés. Tout cela nous parle quand on déambule sur la grève. Mais surtout, c'est ce sentiment d'être quelque part hors du temps présent, si loin et si près des activités bourdonnantes des hommes de notre temps...

Quant au site terrestre, il ne faut pas en minimiser les impacts pour autant. Regardons ce qu'est devenue Ultramar avec le temps. Les soirs nuageux, toute cette lumière se réverbère dans le ciel pour l'illuminer pour être visible à des kilomètres à la ronde.

Le promoteur ne voit l'effet cumulatif des installations industrielles qu'en fonction des installations existantes à Québec, soit, à partir de la côte de Beaupré, la vision des entrepôts et réservoirs de IMTT, des silos de la Bunge et Ultramar en arrière-plan. «L'effet cumulatif de Rabaska serait très très limité», assure M. Kelly (transcriptions des audiences, 7 décembre en soirée, p. 106).

La détermination des impacts visuels, du point de vue de la conception de l'initiateur, semble s'apparenter à celle d'Énergie Cacouna. Cette dernière avait utilisé une norme de Colombie-Britannique, selon laquelle on considère un angle de vision de 30 par 40 degrés. Un point précis est pris à l'intérieur de ce champ et lorsque l'angle de vision du point représente moins que 1,5 % du champ, «c'est considéré ne pas avoir de changement dans la perception». (Mario Cantin, transcriptions des audiences du BAPE, Énergie Cacouna, 11 mai 2006 en soirée, p. 79). Les changements compris entre 1 et 5 % sont pris en compte et font l'objet de «mesures d'atténuation», le tout également en fonction de la distance au point.

La protection du paysage

Diverses mesures et conventions protègent le paysage en Europe depuis plusieurs années. Mentionnons celles-ci :

Considérant que (...) les profondes modifications intervenues dans les structures économiques et sociales des pays européens et leurs relations avec d'autres parties du monde exigent une remise en cause des principes régissant l'espace afin d'éviter qu'ils soient entièrement déterminés par des principes économiques à court terme, sans prendre en considération de façon appropriée les aspects sociaux, culturels et ceux de l'environnement (...)

Considérant que les objectifs de l'aménagement du territoire nécessitent des critères nouveaux d'orientation et d'utilisation du progrès technique conformes aux exigences économiques, sociales et de l'environnement (...)

Que l'aménagement du territoire est l'expression spatiale des politiques économiques, sociales, culturelles et idéologiques de toute société (...)

Que l'homme et son bien-être ainsi que son interaction avec l'environnement sont au centre de toute préoccupation de l'aménagement du territoire, dont le but est de lui offrir un cadre de vie assurant l'épanouissement de sa personnalité dans un environnement organisé à l'échelle humaine (...)

L'aménagement doit être démocratique, global, fonctionnel et prospectif.

Comité des ministres aux États membres relative à la Charte européenne de l'aménagement du territoire, Recommandation no. R (84) 2, 25 janvier 1984

Par «fonctionnel», le comité entendait la «prise en compte des *consciences régionales* fondées sur des valeurs, des cultures et des intérêts communs, parfois au-delà des frontières administratives et territoriales (...)». Par exemple, cela peut vouloir dire le respect d'une réglementation qui assure à la municipalité voisine d'une installation à risque élevé le droit à la sécurité de ses citoyens. La Charte « *vise à assurer une gestion responsable du cadre naturel, des ressources du sol et du sous-sol, de l'air et des eaux, des ressources énergétiques, de la faune et de la flore, en accordant une attention particulière aux beautés naturelles et au patrimoine culturel et architectural*». (Je souligne). La Charte a aussi comme objectif de « *maîtriser en particulier l'implantation, l'organisation et le développement des grands complexes urbains et industriels, des grandes infrastructures et à assurer la protection des terres agricoles et forestières*».

Dans les régions frontalières, la Charte préconise une consultation préalable avec les États voisins avant tout projet de développement.

Présentation de la Convention européenne du paysage

Élément essentiel du bien-être individuel et social et de la qualité de vie des populations, le paysage contribue à l'épanouissement des êtres humains ainsi qu'à la consolidation de l'identité européenne. Il participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social et constitue une ressource favorable à l'activité économique, avec le tourisme notamment.

www.coe.int

La crise de l'environnement est aussi celle de la participation aux décisions démocratiques qui touchent les occupants d'un espace et d'un milieu de vie.

La population en général dispose d'informations et de savoirs même savants auxquels aucune étude d'impact ne peut pallier (...) la population directement concernée dispose d'un savoir expérimentiel et empirique du milieu local que le savoir savant ne parvient pas à saisir adéquatement.

André Beauchamp, «La reconquête démocratique en environnement : une attente sacrée», *L'Action nationale*, janvier 1997

Il existe un principe de préservation globale du paysage préconisé par Yvo J. D. Peeters de ICOMOS : non pas simplement préserver l'état et l'intérêt ethnographique mais conserver le milieu humain, l'âme du paysage, le paysage dans son ensemble, comme un *tout vivant*.

Le paysage peut même être considéré comme un élément thérapeutique, en cette ère de médicalisation chimique à outrance... Une conférence, tenue à la faculté d'Architecture de Gênes en Italie les 26 et 27 octobre 2006, s'est penché sur le sujet. On y a traité du bien-être par le paysage, de sa contribution à la médecine, d'écothérapie, des «jardins culturels» dans les barrios des grandes cités comme New York et en Malaisie. La *fragmentation* du paysage, particulièrement urbain, révèle celle de l'homme qui l'habite. La «forestation» entre aussi dans ces expériences, qui font penser aux enseignements du psychologue Théodore Roszak. Bref, au sortir du XXe siècle, il faudrait changer notre esprit et notre conception de notre inclusion avec le milieu qui nous accueille et nous nourrit...

Les espaces naturels ou les terres agricoles sont trop souvent considérés comme des réserves foncières, des «terres vierges» qui ne réclament aucun travail de réorientation, destruction d'infrastructures ou dépollution avant d'être livrées à l'urbanisation.

Commission des biens culturels du Québec, *Patrimoine et paysage agricole de l'arrondissement historique de l'île d'Orléans*, août 2006, p. 80.

La Rive-Sud possède le seul secteur de l'agglomération de Québec encore disponible pour accueillir une expansion majeure des installations du Port de Québec. Aussi le schéma d'aménagement révisé identifie-t-il des zones destinées à l'aménagement d'un port en eaux profondes, d'un parc industriel majeur pouvant profiter de la présence d'un tel port et d'un corridor technique reliant ces deux équipements.

MRC Desjardins, Schéma d'aménagement révisé, chapitre VIII, «Infrastructures et équipements». 28 novembre 2000.

Le paysage semble une donnée étrangère à la «vocation» autant de Lévis que de Cacouna. On peut en effet lire dans le rapport du BAPE du projet méthanier de Cacouna (p. 172) que «l'insertion de cette infrastructure [le terminal] industrielle majeure confirmerait la vocation industrielle de la municipalité de Cacouna mais apporterait des changements significatifs à son caractère villageois, notamment sur le plan paysager (...)». Vocation versus caractère, vision économique pure contre réalité profonde (appelée «caractère») du milieu géographique et humain, historique également, réalité axée sur le tourisme et la villégiature : cela ressemble fort à un acte de foi en une conception de développement industriel qui a besoin d'une infrastructure majeure pour être confirmée. Pourtant, l'installation portuaire de Cacouna est, de l'avis quasi général, un éléphant blanc qui stagne depuis 20 ans, assortie d'un parc industriel vide. Un port méthanier qui n'est qu'un point de transbordement ne peut apporter en soi une valeur ajoutée appréciable à la zone portuaire, d'autant plus qu'elle serait comprise dans un périmètre d'exclusion.

Pourquoi la question du paysage ne relèverait-elle que des régions touristiques, comme le Bas-St-Laurent ou la Gaspésie? Pourquoi ne prendrait-on pas en considération le *paysage péri-urbain*, catégorie où se classe le paysage de Lévis est ? À bien y regarder, la problématique des régions à ce chapitre est en tous points semblable à celle des villes. Les grands sites naturels urbains ou en périphérie ont autant de valeur et de retombées (avec un aménagement approprié) que les zones naturelles en région.

(...) non seulement on ne développe pas nos régions de façon durable, mais on met en péril les principales ressources qu'on peut dès maintenant entrevoir comme la base de la nouvelle économie régionale : l'attrait grandiose qu'exercent ses sites naturels et son mode de vie sur les populations urbaines.

Corporation de développement de St-Germain-de-Kamouraska, mémoire au BAPE sur le projet de Cacouna. p. 5

Si le rêve de nos élites du monde des affaires de Québec et de Lévis est *de faire de notre ville un centre urbain sur le modèle industriel*, tous devront en assumer les conséquences. Dans leur esprit, une ville qui se respecte ne peut être que modelée d'après ce moule, le reste n'étant que folklore. Elles devraient pourtant savoir que l'ère des mégalo-poles est terminée et que la ville de l'avenir, dont la plupart d'entre eux font la promotion et leur lieu de résidence, est une ville écologique et bien aménagée en fonction du bien-être de ses résidents. Une ville qui n'est pas faite de banlieues monotones, d'autoroutes congestionnées, de boulevards commerciaux sans fin. Et d'installations ultra-polluantes !

Les parcs industriels, oui, mais en harmonie avec le milieu, comme il y en a toujours eu à Lévis. Il s'agit impérativement de contrer une tendance à la défiguration et à la banalisation de l'environnement en valorisant la *particularité* des lieux à développer. Dans le cas de Lévis est, on a affaire à un milieu unique, de par son histoire et sa géographie, sans oublier évidemment sa valeur paysagère, qui est peut-être sa principale qualité.

Le recteur Michel Pigeon de l'Université Laval a déjà assez bien perçu la vocation de la région de Québec (puisque'il faut employer ici le mot à bon escient). Les projets technologiques de pointe, telles les biotechnologies ou celle de l'information, au lieu du développement industriel. Plus facile avec ce type de projets, selon M. Pigeon, parce que moins de controverse... (*Journal de Québec*, 10 mai 2006). Et aussi parce que ces industries de type post-industriel sont infiniment plus appropriées à une ville comme Québec et, a fortiori, comme Lévis.

On doit noter que la Loi sur le développement durable, adoptée par le Québec au printemps 2006, reconnaît la protection du paysage comme une des constituantes du développement durable. La Loi sur la conservation du patrimoine naturel propose, de son côté, une définition du paysage humanisé, qui est «une aire constituée à des fins de protection de la biodiversité d'un territoire habité (...) dont le paysage et ses composantes naturelles ont été façonnés au fil du temps par *les activités humaines en harmonie avec la nature* (je souligne) et présentent des qualités intrinsèques remarquables dont la conservation dépend fortement de la poursuite des pratiques qui en sont à l'origine.» (version mise à jour au 1 décembre 2006). Une réserve naturelle, continue le texte, a aussi une composante paysagère. Il y a des dispositions législatives pour protéger les paysages humanisés, au même titre que les réserves écologiques et naturelles (articles 11 et 12 du Titre I, Chapitre II, «Pouvoirs du ministre»).

La Charte du paysage québécois du Conseil du paysage québécois (en annexe à la fin de ce mémoire) précise dans son préambule que le paysage est *le résultat des occupations successives du territoire*, et non pas simplement un spectacle ou un tableau esthétique sans lien avec l'histoire et son évolution. Il est le résultat de la création et de l'expression humaines, un *lieu de mémoire*. La Charte préconise la «résistance à la banalisation des spécificités territoriales». Nos choix appauvrissent ou enrichissent le

paysage. Enfin, le paysage est un «enjeu collectif» qui se construit «sur la base d'une entente collective». «(...) Nos instruments actuels d'aménagement évacuent trop facilement les rapports sensibles de notre collectivité à l'égard du territoire».

La Charte en appelle à la participation citoyenne dans le développement de son milieu. Le «droit de vivre dans un cadre de vie qui lui soit culturellement significatif» fait partie du développement durable, continue la Charte. Les autorités doivent reconnaître la «dimension intégratrice des paysages dans la planification

Encore une fois, la raison qu'invoque la Ville de Lévis pour industrialiser ce territoire n'en apparaît que plus fautive : une «vocation industrialo-portuaire» se décide sur la base de valeurs et de conjonctures historiques qui ne peuvent prévaloir éternellement. Cette supposée vocation est restée la même depuis la construction de la raffinerie Aigle d'Or et n'est défendue que par la Ville. Elle ne repose que sur le constat qu'il existe des terrains agricoles, faciles à intégrer par l'industrie, près du Port de Québec (en fait, dans ses «limites administratives») et dans un milieu peu densément peuplé, donc dans un noyau identitaire faible (contrairement aux quartiers de l'ouest de la ville, issus d'anciennes municipalités plus peuplées). Un nouveau schéma a été adopté démocratiquement par la MRC de Bellechasse en 2001 (que la Ville ne semble pas reconnaître) sur la base de nouvelles convictions et de nouvelles données en aménagement et en urbanisme.

En matière d'aménagement du territoire, le MDDEP n'a pas de directive précise. Les orientations gouvernementales seraient établies en fonction des priorités des MRC, selon M. Pierre Baril, représentant au BAPE (transcription des audiences du 7 décembre en après-midi, p. 88), en tenant compte des «contraintes entropiques». Les préoccupations de l'État sont communiquées aux municipalités qui «doivent en tenir compte».

La commission du BAPE de Cacouna considère que «les paysages ont une valeur culturelle et touristique indéniable et qu'ils constituent un bien collectif à protéger» (rapport 230, BAPE, p. 126). Pour ce faire, suffit-il de prévoir des «mesures efficaces pour atténuer les effets du terminal méthanier sur le plan visuel» ? «Un plan d'aménagement paysager étayé» qui «pourrait être soumis» par l'initiateur est-il propre à annuler la présence d'une installation industrielle lourde majeure ? Les mesures d'atténuation corrigent peut-être une lacune visuelle mais ne sauraient en aucun cas restituer ce qui est perdu. Curieusement, on lit dans le plan de Transport Québec intitulé *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec-Port de Québec* du 13 avril 2006 que les «zones tampons» de l'activité industrielle à Québec sont les facilités récréatives comme les marinas (Anse-aux-Foulons, marina du Vieux-Port, plage de la baie de Beauport). «Ces zones agissent comme tampon entre les fonctions portuaires et les fonctions urbaines, qui ne sont pas toujours compatibles avec les activités portuaires».

À Grande-Anse, par exemple, on prévoit une zone tampon comprise par la marina de La Baie et le secteur du sentier Eucher, sur la crête des montagnes longeant la baie des Ha-Ha, un des plus beaux sentiers de randonnée au Québec (tout comme celui de la montagne de Cacouna d'ailleurs, qui deviendra une zone de cette nature également). C'est là une bien piètre conception de la planification récréotouristique.

Le paysage et le respect de la dimension sacrée

Je crois qu'on touche ici à une dimension très forte, présente dans toute civilisation et dans tout groupement humain, que ce soit dans la famille ou le groupe d'amis, l'école ou le milieu de travail. Les érudits, historiens ou anthropologues, parleront de besoins ontologiques, qui touchent à l'être. Les chartes de paysage le reconnaissent lorsqu'elles parlent de besoin d'identification ou de l'identité du paysage. Naturellement, le milieu physique et son paysage rejoignent cette dimension spirituelle de l'être. Le citoyen urbain qui s'exile à son chalet la fin de semaine refait, sans le savoir, un trajet initiatique et sacré : il retourne aux sources, aux lieux originaux, là où il se ressource et se recharge dans un contexte «pur», non contaminé par l'homme.

L'âme humaine n'est pas seulement une notion abstraite ou psychologique. Elle s'incarne aussi dans notre rapport aux choses et aux êtres, ainsi qu'au milieu dans lequel l'être vit et évolue. La santé spirituelle est aussi importante que la santé physique ou psychique. Ce n'est que parce qu'on a perdu contact avec la notion de spiritualité, au gré de ses dérives passées et contemporaines, qu'on méconnaît cette force fondamentale de l'homme.

La dimension sacrée à peut-être été la première conception que l'homme s'est faite du capital. Beaucoup d'auteurs ont traité du capital naturel et de la nature comme capital. Le point 8 de la Charte, le plus important peut-être, pose que le paysage doit être reconnu comme «capital à valoriser et pas seulement comme ressource à exploiter». Quel changement de cap pour notre manière de penser! L'économie est retournée de l'autre côté et remise à une place qui lui convient mieux...

Le sacré et son pouvoir symbolique sont des forces à l'oeuvre et dont on doit tenir compte. L'économie telle qu'on la connaît aujourd'hui a elle-même une dimension fortement sacrée. Ce qui lui permet d'avoir autant de force et de pouvoir de persuasion dans nos pensées et dans nos discours. Bref, le sacré est une des valeurs multidimensionnelles du paysage, telle qu'identifiée par la Charte du paysage québécois.

Dans cette optique, la Charte stipule que le «paysage doit devenir une préoccupation fondamentale lors de toute intervention sur le territoire». Un respect du paysage ne peut avant tout que démontrer notre respect de la dimension sacrée de l'homme. La beauté de cette Charte, c'est qu'elle traduit bien une préoccupation toute nouvelle, celle

née avec la menace du réchauffement climatique, et qu'elle est un effort pour définir une nouvelle conception du développement en harmonie avec l'ensemble, au lieu d'un développement *économiste* basé sur la fragmentation et qui date déjà de deux siècles.

Le projet Rabaska confronte nos décideurs politiques, économiques et sociaux aux impératifs diversifiés à prendre en compte dans l'aménagement des milieux de vie (...) "Planning for people", c'est croire en la dimension spirituelle de l'être humain, sensible aux mérites et à la beauté de son environnement naturel et construit.

Bernard Vachon, Ph. D., «Le projet Rabaska : réintroduire l'humain dans la logique de localisation», *Le Soleil*, 21 septembre 2006

En aménagement du territoire, des instruments multiples répondent à ce besoin d'isoler et de protéger des espaces qui acquièrent une dimension sacrée. Par exemple, les parcs nationaux, les réserves de faune, réserves naturelles, lieux patrimoniaux, réserves de la biosphère, etc., tous et toutes répondent à une dimension symbolique, purement humaine (bien que comportant aussi une dimension économique, mais qui ne représente pas la première motivation, car si l'économie l'emportait comme raison première, on raserait le plus de territoire vierge possible pour le développement à court ou moyen terme, comme dans le cas du parc du Mont-Orford ou... de Ville-Guay). Il est clair qu'on ne songerait aucunement à construire une raffinerie ou un terminal en face du rocher Percé, qui est un lieu presque mythique au Québec, ou en face du mont St-Michel en France, ou face aux Pyramides d'Égypte, ou encore au centre du parc Yosemite aux États-Unis. L'île d'Orléans, qui communique de très près avec le paysage et les rives à Ville-Guay, est pourtant un symbole de cette envergure. Classée bien culturel en 1972, justement dans un but de préservation, elle représente le lieu d'origine des premiers colons «canayens», des premiers habitants à la fois du Québec et du Canada, elle est un espace encore agricole et forestier près d'une grande agglomération urbaine. C'est une exception au milieu du St-Laurent et à ce titre, elle est doublement menacée.

Il faut bien voir que préserver l'île, c'est aussi préserver ses alentours. Ville-Guay est la rive droite de l'île, sa rive gauche étant la côte de Beaupré, un autre lieu mythique, protégé, choyé, bien que menacé dans son caractère agricole maraîcher. *L'essence des deux lieux* est commune, bien que très différente : Beaupré descend en douceur vers le fleuve et ses battures, l'île semble toute proche et offre un paysage-miroir de la côte; Ville-Guay, toute en hauteur, est un balcon d'où on observe une presque mer, bleue, verte, grise, venteuse, l'île se présente à nous comme un massif fier avec les montagnes millénaires des Laurentides en sentinelles retirées qui couronnent cette «île de Bacchus», comme l'aurait surnommée Cartier le découvreur. Le paysage qu'offre Ville-Guay est aussi émouvant et inspirant que celui de la côte de Beaupré. Il n'est que plus

méconnu ou plus étranger. La vue de ce paysage inspire la solidité et la détermination face à l'éternité : une mer de montagnes y veille sur une mer en naissance.

Je dirais que la valeur intrinsèque du paysage de Ville-Guay est cette vue en plongée sur le fleuve, une vue qui nous est donnée *uniquement à cet endroit* à partir de la route. Passé les pylônes de la ligne à haute tension, on perd ce paysage spectaculaire. Les points de vue qui s'offrent alors, par exemple celui du parc municipal de Beaumont (ancien camping) sont moins en hauteur et ne permettent plus d'apercevoir les montagnes au loin, sauf en partie. Le panorama sur presque 200 degrés qu'offre le plateau de ville-Guay est véritablement un trésor à mettre en valeur et non à effacer au profit d'un environnement où personne ne pourra ni ne voudra vivre.

Les risques périphériques encourus par le milieu

Le *transport du GNL par camion citerne* n'est pas une possibilité à négliger. Le promoteur n'a pu nier formellement en audience cette éventualité, malgré la différence d'avec le contexte de la Nouvelle-Angleterre. Un participant a soulevé l'hypothèse d'un gazoduc vers des marchés secondaires, comme la Beauce. On peut fort bien soulever celle d'un transport autre que par gazoduc vers un tel marché. Afin de profiter de l'occasion d'affaires qui se présenterait alors, un groupe d'affaires peut démarrer une «start up» consistant en des réservoirs satellites de stockage et d'un vaporiseur. Il achète en période creuse le surplus de Rabaska et le revend en période de pointe, où le prix est plus élevé ou «pour répondre aux besoins de pointe», dira-t-on. Il achemine le carburant sous forme de GNL par camion spécialement conçu à cet effet, dont on peut voir des photos dans les documents annexés par l'initiateur à l'intention des audiences du BAPE. Notons d'ailleurs qu'un tel camion blanc aurait circulé dans les rues de Lévis en 1979, d'après un témoignage du rapport des audiences du BAPE.

Inutile de dire que les risques d'un tel transport seraient assez élevés. Il n'y a qu'à relever les renversements de citernes survenus en 2006 uniquement dans les bretelles des autoroutes de la région. Certains transports se font entre la station de Gaz Métro à Montréal-Est pour le poste de Pointe-du-Lac. Aux États-Unis, selon les données de la Federal Energy Regulatory Commission concernant le projet Key Span au Rhode Island, *le gaz liquéfié est acheminé par camion du terminal Everett vers des centres de conservation* en périphérie à raison de 100 livraisons par jour... Trois millions de mètres cube sortent ainsi quotidiennement de l'installation selon *Mer et Marine* (15 nov. 2006). Chaque camion peut contenir de 10 000 à 12 000 gallons US de GNL (38 à 45 m³). Certains sont pourvus de vaporiseurs portables (Source : site de la FERC aux FAQ). Un article du *Christian Science Monitor* conclut : «One thing is clear : more LNG trucks will hit the road in coming years if the federal government approves new LNG terminals at US ports» («Hazardous Materials Trucks : Terror Threat ?», 7 juillet 2006). De plus, ce serait là une norme pour tous les nouveaux ports méthaniers sur la terre ferme.

Pensons aux trop nombreux camions remorque qui circulent sur nos routes et aux accidents, encore trop fréquents, qui se produisent avec ces véhicules, et où il y a déversement de cargaisons nocives. Qu'en serait-il avec du GNL ?

Le transport par train n'est pas non plus une possibilité à écarter dans le cas du GNL. On sait que de nombreux produits de pétrole liquéfiés transitent dans les gares de triage de la région de Montréal et donc sur nos voies ferrées. On n'a qu'à jeter un coup d'oeil aux statistiques du BST pour se rendre compte des accidents qui se produisent, parfois bizarres et aux conséquences potentielles difficiles à établir. Il s'est produit 8 déraillements de l'«ultratrain» en 10 ans (train transportant les produits pétroliers de la raffinerie Ultramar vers Montréal Est), dont un a fait 2 morts à Mont-St-Hilaire en 1999. Rabaska a certes abandonné son intention initiale de raccorder le terminal au réseau du CN. Mais les possibilités d'expansion et de développement industriel lourd sur le site pourraient vouloir dire la réintroduction du transport par rail. En ce domaine, on a constaté au fil des ans une complaisance du BST envers le CN (dénoncée par l'éditorialiste Jean-Jacques Samson, *Journal de Québec*, 9 janvier 2007).

Dans sa première version, le projet n'était pas tellement plus sécuritaire qu'il ne l'est actuellement, et il était même pire. C'est l'«avant-projet», dont la population n'était pas informée paraît-il, que l'initiateur aurait vu faire passer comme lettre à la poste.

*De son côté, le GIRAM a évalué l'impact qu'aurait une zone d'exclusion de **2,5 kilomètres** autour du projet de Gaz Métro à Beaumont. Ce rayon est bien en-dessous du minimum acceptable permettant de protéger la population en cas d'accident. Il se base sur l'une des plus petites zones d'exclusion relevées dans les projets américains et français qui ont été examinés.*

*Cet exercice révèle qu'au total **402 résidences** de Beaumont, de Lévis et de l'Île d'Orléans seraient englobées si cette zone d'exclusion était appliquée (...)*

Gaston Cadrin, GIRAM, octobre 2004.

Un premier et lointain précédent à Rabaska : la raffinerie Aigle d'Or en 1970

Bien avant que le BAPE n'existe et n'embête certains milieux d'affaires en accordant un droit de parole au citoyen sur les questions qui les touchent directement, un premier projet énergétique voit le jour et s'implante dans l'ancienne ville de St-Romuald, avec un quai en eau profonde. À l'époque, les visions de l'industrie sont largement partagées par la population, l'industrie jouit d'une image positive et progressiste dans l'imaginaire collectif. De l'autoroute 20, le grand aigle aux ailes déployées de la Golden Eagle a

longtemps été le symbole sans histoire de la sécurité de notre confort. C'est également l'époque du rapport Vandry-Jobin qui a provoqué la destruction d'une partie du quartier Saint-Roch à Québec au profit de bretelles d'autoroute qu'on s'apprête à démolir à grands frais de nos jours.

Un jour, on va trouver une implantation industrialo-portuaire à grand gabarit pour le plateau de Lauzon sur la rive sud, un site tout indiqué pour de grands projets comme celui d'une usine d'hydrogène liquide que mijotent les Japonais.

Jean-Paul Massé, Société de promotion économique du Québec métropolitain qui a succédé à la Société Inter-Port. Source : «Pour recevoir les entreprises de pointe, la région de Québec possède l'expertise nécessaire», Réal Laberge, *Le Soleil*, 27 mai 1992

Le développement de la raffinerie Ultramar s'est bien entendu fait sans protocole ni entente ferme pour offrir des sauvegardes (autre que pécunières), mais l'exemple n'est pas sans nous donner des leçons et présenter des parallèles, en ce qui a trait à une philosophie de développement et à son caractère imprévisible. Dans son mémoire présenté au département de Géographie de l'Université Laval en juin 1973, *Étude géographique de la raffinerie Aigle d'Or à St-Romuald, comté de Lévis*, Luc Larochelle relate l'histoire de cette implantation et en particulier, celle du chemin de fer qui était une condition nécessaire à ce projet. La Ville de St-Romuald et son maire ont ouvert leurs bras à cet investissement étranger majeur, mais la Ville de Lévis a dû en combattre les effets sur son propre territoire. «Le chemin de fer, écrivait Larochelle, est l'élément qui a le plus marqué le paysage en limitant le développement urbain en faveur possiblement d'une future zone industrielle» (p. 36). Le Canadien National (CN) ne voulait pas construire de ligne partant directement vers l'ouest en raison, entre autres, de la présence de lignes à haute tension (p. 32)... Or, le CN et Aigle d'Or voulaient cette voie vers l'est pour «le développement d'un futur marché». Le quai prévu devait également être le noyau de départ pour une desserte portuaire plus grande.

Le passage du chemin de fer du CN a en effet empêché Lévis de mettre en oeuvre un plan d'urbanisme résidentiel et commercial jusqu'à l'autoroute 20. Trois viaducs étaient nécessaires pour cette voie ferrée, dont un seul a été construit sur la route Kennedy, sous les pressions du maire Vincent Chagnon. «Il semble bien que les intérêts économiques du CN et de la raffinerie Aigle d'Or aient passé avant ceux de la ville de Lévis (p.33). En fait, le CN avait en quelque sorte imposé une zone industrielle en «gelant» le territoire le long de son chemin de fer vers St-Charles, pour transporter le pétrole vers Montréal.

En s'interrogeant sur les retombées à court et long terme, l'auteur voyait les mêmes problématiques qu'aujourd'hui : les prix de l'essence sont toujours plus élevés ici qu'à

Montréal, entre autres, et le fait qu'Aigle d'Or «exporte une partie importante de sa production aux États-Unis» (p. 20). «il ne faut donc pas s'étonner que la raffinerie Aigle d'Or s'intéresse plus au marché étranger où elle obtient un meilleur prix pour ses produits plutôt que d'essayer de compétitionner avec les autres compagnies sur le marché local et régional» (Ultramar approvisionne ces autres compagnies).

La période de construction a vu 1 800 employés au travail sur le chantier, dont «un bon nombre» de Montréal, le maître d'oeuvre, Procon, étant une entreprise de la métropole faisant aussi affaire au Brésil, en France, aux Pays-Bas. «Cette main-d'oeuvre étrangère, bien qu'elle ait contribué à un rehaussement des services et du commerce dans la région, s'est heurtée à une certaine hostilité de la population locale par leur manque de responsabilité et les nombreux actes de violence et de vandalisme commis dans la région lors de cette période» (p. 25). L'apport local des entreprises s'est fait surtout dans le transport, la construction et les matériaux (le ciment venant de «Gagnon Ready-Mix»).

Les plans industriels du Comité interministériel portuaire en 1977 pour la zone entourant la raffinerie prévoyaient un gigantesque parc de réservoirs («tank farm») à l'américaine et à la japonaise le long de la route 132, de même qu'un complexe pétro-chimique (voir le plan en annexe). L'entreprise Ashland Oil avait reçu une subvention de 1 millions \$ (en dollars de 1970) pour une usine de «noir de gaz» ou noir de carbone, un composé de fines particules de carbone résultant de la combustion incomplète d'une flamme et de la suie produite sur une surface froide (Ce produit sert entre autres dans la fabrication des pneus comme agent de renforcement, dans la fabrication de pigments pour les encres ou comme isolant de lumière pour les emballages ou les contenants en verre).

En somme, les questions que se posait l'auteur de cette étude sont les mêmes que nous nous poserions aujourd'hui face à un tel projet : «Et si, bien que tard, le problème de la pollution était enfin pris au sérieux par une consommation moindre en utilisant les énergies substitués (sic) ?» (p. 36).

«Il est finalement à espérer que la raffinerie Aigle d'Or, malgré les nombreux efforts pour combattre la pollution et l'arrivée de nouvelles industries, utilisant les nombreux dérivés du pétrole, n'entraînent pas la ville de Lévis dans une énorme chambre à gaz régionale comme il en existe malheureusement de nombreux exemples dans nos pays industrialisés» (sa conclusion, p. 37).

François Hulbert, géographe, professeur à l'Université Laval, qui a beaucoup écrit sur l'aménagement de la région, a souligné l'absence de cadre réglementaire et de débat sur l'utilisation du territoire qui prévalait à l'époque. L'embranchement ferroviaire a isolé une zone de 10 km de longueur entre la route 20 et la voie. La raffinerie avait bénéficié d'une subvention de 5 millions et d'un dégrèvement d'impôt de 7 millions à sa construction. Il a fallu commencer à draguer le chenal au sud de l'île d'Orléans pour les

navires de la classe Ceres (100 000 tonnes et plus) faisant escale au quai d'Aigle d'Or. (*Le développement et l'aménagement industriels du territoire dans la région de Québec*, 1975).

Un second précédent à Rabaska : la lutte contre le projet de Trans-Canada Pipelines en 1979-80

À la fin des années 70, la société Trans-Canada veut construire un port méthanier dans un secteur similaire à celui du projet actuel. Grâce à la lutte menée par une coalition de citoyens avertis et informés, ce projet n'a jamais vu le jour. Les audiences du BAPE, parmi les premières de l'organisme, démontrèrent l'incohérence du projet et plusieurs failles assez importantes. Le promoteur avait retiré sa proposition avant la fin des audiences. Les raisons invoquées en faveur du projet étaient les mêmes que pour Rabaska aujourd'hui. De plus, ce projet s'inscrivait dans la politique de développement portuaire et d'aménagement du gouvernement du Québec. (Voir le plan original du projet en annexe).

Le projet consistait en une usine de liquéfaction de gaz pour expédition vers Sept-îles, par barges, où on espérait alimenter, semblait-il, une installation industrielle de grande envergure. Il a été abandonné entre autres pour des considérations économiques. Suite aux audiences, le promoteur s'était aperçu de l'insuffisance des études faites et des argumentaires pour appuyer sa proposition. Le prix du gaz naturel avait augmenté vers la fin des années 70 et les approvisionnements devenaient incertains. Comme celui de Cacouna à la même époque, le projet était lié au contexte d'investissement de l'Alaska Natural Gas Transportation System (ANGTS) en Arctique, le long de la Trans-Canada Highway et à celui de l'exploitation du gisement arctique de la mer de Beaufort. L'ANGTS a plutôt encouragé les exportations de gaz de l'Ouest vers les États-Unis.

Quel serait le paysage qui s'offre sur les hauteurs de Beaumont, de St-Joseph et de l'île d'Orléans aujourd'hui si le «projet» avait eu le malheur de se concrétiser pour fermer boutique 2, 5 ou 10 ans plus tard ? Tout l'espace champêtre offrant une vue panoramique sur la pointe de l'île, la côte de Beaupré et Québec aurait été perdu à jamais. Toute cette aire, si riche en histoire et en diversité biologique et arboricole, aurait disparu au profit d'un désert à nettoyer, décontaminer et «recycler» avec des plantations d'arbres; les berges remplies pour des quais à containers chimiques et autres, elles, seraient restées là en témoins délabrés comme les quais de bois encore visibles dans les anses lévisiennes ou comme le trop célèbre quai Paquet, près des traversiers... L'aire de la pointe avait été laissée en friche pour un possible développement industriel qui ne s'est jamais concrétisé. Un sombre règlement en vue d'une implantation industrielle en ce lieu a sauvé ce joyau de l'industrie... et de l'implantation résidentielle ! Aujourd'hui, la Ville a compris qu'il fallait le valoriser et en

faire un parc régional. La page a enfin été tournée sur cette péripétie à la Pointe de La Martinière.

La spécialisation industrielle de la rive sud n'est pas en soi liée au développement d'un complexe industrialo-portuaire (complexe naval autour de la Davie, port méthanier) puisque cette spécialisation amorcée il y a une vingtaine d'années, est peu liée aux activités des chantiers maritimes.

Lionel Robert, *Le Port de Québec et l'économie métropolitaine de Québec*, Conseil régional de développement de Québec, novembre 1978.

L'auteur de l'étude du Conseil de développement notait que la planification de cet espace semblait imposée par la classe d'affaires («une certaine fraction de la bourgeoisie»), la même qui a permis le développement immobilier du centre-ville de Québec et qui «cherche à réaliser ses intérêts par l'intermédiaire de la Société Inter-Port de Québec».

L'étude du Giram et de BPH Environnement, intitulée *Pointe de La Martinière : éléments d'inventaire et propositions d'aménagement d'un parc régional* (octobre 2004), relate l'historique détaillé de ce «mirage industriel» dans la fonction agricole du secteur. Les assauts de la Société Inter-Port contre la Commission de protection du territoire agricole aboutiront à un jugement de la Cour supérieure, le 11 mars 1980, qui donnera raison aux 44 opposants qui voulaient bloquer les mesures d'expropriation. Toutefois, quelques mois plus tard, Inter-Port procède quand même à l'expropriation, dans le cadre de l'Entente Canada-Québec signée en juillet 1981, «et cela, même s'il n'y a aucun projet industriel en vue à l'horizon...» (p. 56). «La maison d'été de Pierre-Georges Roy, historien et figure illustre de Lévis, a ainsi été démolie en 1983.

En 1984, le Port présente de nouveau un autre projet d'expansion. Une commission d'évaluation environnementale, composée entre autres du professeur Vincent Lemieux de l'Université Laval, et de M. Marcel Lortie, de la faculté de Géodésie et de Foresterie de Laval, *questionne les effets cumulatifs* de l'activité industrielle du grand secteur de La Martinière. «La Commission se limite à constater que les principaux arguments du Port en faveur de l'extension proposée n'ont pas été sérieusement contestés», concluent les mandataires.

L'homme peut inventer des techniques, il ne peut créer de l'espace. Il peut organiser une industrie moins polluante, mais il ne peut ajouter à la surface de la Terre, il peut épurer le monde, mais non l'élargir.

Philippe St-Marc, cité par Michel Jurdant, «Le zonage agricole», dans Dossier Conférences régionales, Association canadienne d'urbanisme, juin 1976

Les promoteurs de Rabaska et le conseil municipal de Lévis

La politique est l'art d'empêcher les gens de prendre part aux affaires qui les concernent entièrement.

Paul Valéry, *Tel Quel*, 1943

On s'attend en général d'une municipalité qu'elle représente le citoyen et qu'elle le défende face aux intérêts qui le menacent. L'APPEL a utilisé avec à propos l'image d'une mère qui protège ses enfants. C'est fondamentalement la conception de sa ville que se fait le citoyen. La Ville, avec son conseil, est véritablement la structure communautaire la plus près du citoyen. Ce dernier y est représenté sur un pied d'égalité avec les plus grands, du moins en théorie. Or, dans le cas de Rabaska et de Lévis, on a assisté depuis le début du revirement complet de l'hiver 2005 à un étrange jeu de complicité. Tout ce que la Ville aurait pu faire pour évaluer objectivement la proposition a été écarté. Ses demandes au promoteur présentées au printemps 2006, étaient tout à fait dans le sens de ses orientations et de ses conceptions. Aucune question critique ou posant problème pour lui n'y figurait. Le protocole d'entente qui a succédé n'a fait qu'entériner le suivi. Tout ce qui est «garanti», ce sont des retombées pécuniaires et un vague respect de conditions de réalisation et de gestion, ainsi que de charges aux frais de l'initiateur. La substance de la problématique est absente. Aucune étude indépendante coûts-bénéfices n'a été exigée, comme dans tout plan d'affaires auquel on voudrait bien que le protocole ressemble.

L'éditorialiste du *Journal de Québec* (ex-chroniqueur au *Soleil*), Jean-Jacques Samson, considérait qu'à «Garonville», les débats étaient trop «émotifs». La rationalité tranquille et posée des promoteurs argentiers serait la norme. L'éditorialiste exprime bien le point de vue de la classe d'affaires qu'il connaît bien : le maire Garon était à blâmer parce qu'il n'a pas assez de poigne et de leadership pour dégager la voie aux développeurs économiques, et non pas parce qu'il brime les droits des citoyens ordinaires. Il devrait consulter ces derniers certes, mais pour faciliter la tâche des promoteurs, pour huiler les processus d'appropriation du territoire par ces derniers. Dans son éditorial du 9 juin 2005, M. Samson montrait que seul, en bout le ligne, compte l'argent, face à des caprices «écolo-granos» insignifiants. Quant à nous, nous disons simplement: l'homme avant l'économie et non pas celle-ci avant l'homme !

À la lumière des propos de M. Kelly en entrevue dans *Le Journal économique Rive Sud* (publication des hebdomadaires Trans-Continental, du 7 avril 2005), on doit constater que les initiateurs avaient une longueur d'avance sur les opposants (et leur peu d'expérience) en ce qui regarde les opérations de relations publiques. À la question «Êtes-vous intervenu directement (personnellement) auprès du maire Garon et combien de fois?», il répond : «Toutes les rencontres avec le maire de Lévis, M. Jean Garon, ont été effectuées, du moins depuis juillet dernier, par moi. On parle en fait de quatre ou cinq rencontres avec M. Garon et certains membres du comité exécutif. Aucune autre personne n'est intervenue auprès du maire. Je suis également intervenu en privé et en public auprès de plusieurs autres conseillers municipaux. D'autre part, des rencontres et des présentations ont été organisées à l'intention du conseil municipal».

De fait, après une rencontre dévoilée dans les médias locaux entre MM. Garon et Kelly dans un restaurant huppé de Ste-Foy, une résolution de la Ville écrite conjointement avec l'initiateur est formulée au Conseil (de l'aveu même de M. Garon). Il n'est donc pas surprenant que le Conseil ait changé d'avis et ait adopté le projet le 18 avril suivant après «avoir eu davantage d'information»...

La bonne foi proclamée de Rabaska ne se constate pourtant pas dans les faits. Exemple; le 13 avril 2005, le consortium bloque l'information requise (et repousse le processus d'examen toujours plus près d'une date butoir) en retardant pour une énième fois le dépôt de ses études d'impact. Il y a l'espoir secret, à l'époque, de reporter la tenue d'un référendum. Le 16 avril, le conseiller indépendant Gilles Lehouillier annonce qu'il appuie la «libre progression» de Rabaska vers les audiences du Bape. Si le conseil municipal n'approuve pas la suite des démarches, «les promoteurs cesseront leurs démarches», assure-t-il (tout comme ils ont cessé leur projet après leur promesse de tenir compte du référendum de Beaumont...). Comment le conseiller est-il si sûr de ce qu'il affirme? De plus, Rabaska refuse de commenter la déclaration sur les ondes de Radio-Canada... (Source : recensement de www.cosmigraf.com/levisurbain).

Le 19 avril, Radio-Canada affirme que M. Lehouillier «espère convaincre ses collègues afin de sauver le projet» après l'abandon de l'idée d'un référendum et propose que le projet soit soumis à l'analyse d'experts et qu'on «vérifie si on a toutes les autorisations gouvernementales» pour procéder...

Comment expliquer la volte-face, radicale et inexplicable il faut le dire, du conseiller indépendant Lehouillier, connu pour son opposition déterminée au développement industriel anarchique sur la Rive Sud ? Son parti pris écologique était très connu (il est l'artisan principal de la piste cyclable du Parcours des Anses le long du fleuve, une des plus belles au Québec). Quelque temps après que le conseil de Lévis ait rejeté Rabaska en automne 2004, il proposait de confirmer le zonage agricole de la région visée et d'établir au plus vite un parc récréo-touristique à la pointe de La Martinière afin de soustraire la zone de toute velléité de promoteurs à la Rabaska... Maintenant, il convoite ouvertement les hypothétiques 70 M \$ en taxes promis... 70 millions qui représentent, soit dit en passant, à peu près 3 ans de revenus fiscaux de la ville selon le conseiller

Jean-Claude Bouchard (séance d'information du 11 octobre 2005). La tranche (toujours hypothétique, bien que formalisée dans un protocole d'entente) de 8 millions par année représenterait, selon M. Bouchard, un peu plus de 60 \$ par contribuable.

Enfin, aucun parti municipal n'a mis Rabaska sur son programme électoral pour novembre 2005. Les déclarations de «neutralité» se sont manifestées à l'occasion. Les chefs des 3 partis municipaux ont tous décliné une invitation à un débat organisé par APPEL avec des analystes le 11 octobre 2005. En fait, les deux chefs des partis d'opposition ont hésité jusqu'à la toute dernière minute avant d'y prendre part, n'y voyant là visiblement aucune priorité dans leur agenda. Quant au maire Jean Garon, il n'a pas voulu prendre part à une confrontation avec des «croyants»...

Nous n'avons aucune information concernant les relations entre l'initiateur et l'actuelle administration Roy-Marinelli. Le mutisme sur le sujet semble complet. Tout ce qu'il est permis de constater, ce sont les annonces de dernière heure faites au Conseil concernant des décisions toujours favorables à l'initiateur dans la progression de son entreprise. La Ville a toujours invoqué le manque d'information, depuis le tout début de la vie du projet, pour «éviter» de se prononcer, bien que la mairesse Danielle Roy-Marinelli se soit toujours dite «favorable en principe», mais «en période de réflexion».

Une rencontre d'information et d'échange réclamée par l'APPEL et d'autres groupes et personnes avec les citoyens du quartier touché a été transformée en rencontre publique avec l'ensemble des intervenants et citoyens de la ville. Elle a eu lieu le 4 mai 2006. Lors de cette séance dite de consultation, les élus municipaux ont assisté comme tierce partie passive et aucun échange entre eux et la population n'a eu lieu. Les documents audio-visuels présentés à l'occasion comprenaient les simulations visuelles du promoteur et aucun document produit par la Ville, si ce n'est peut-être des organigrammes des processus de cheminement d'approbation. La majorité de l'assistance était défavorable au projet.

Bien que les offres monétaires du promoteur puissent paraître alléchantes aux yeux de nos représentants locaux (mais ils ne l'avouent pas publiquement), la stratégie consiste au fond à monnayer l'opposition des citoyens touchés au profit de retombées dont on ne mesure pas l'ampleur ni les conséquences. Pour les grands projets énergétiques au Québec, c'est chaque fois la même histoire. Un exemple : Hydro-Québec a offert 60 millions de dollars sur 50 ans au Conseil des Innus de Uashat-Mani-Utenam à Sept-Îles pour acheter leur appui à la première phase du barrage Ste-Marguerite 3 (SM-3). Pratique qui est courante en Amérique du Nord et qui «comporte quelque chose de foncièrement immoral», soit un Conseil de bande qui est prêt à vendre à son profit le patrimoine national (l'eau), mais surtout qui accepte un paiement à son profit contre le vœu de sa population qui exigeait un référendum sur la séparation de leurs deux communautés et qui ont dû subir une injonction de leur chef. (Gerry Pascal et Jacques Boucher, «La fierté hydroélectrique au mépris des peuples autochtones», dans *L'énergie au Québec*, Corinne Gendron, Nicolas Tremblay, 1998, p. 105).

Le dernier mot sera laissé à M. Damien Rousseau, journaliste et chroniqueur du milieu économique, qui a déclaré que «Garon a raison, un conseil de ville est comme un CA». Un conseil d'administration ne tolère pas trop d'opposition inutile, à ce qu'il paraît donc. (*Voix Publique*, Canal Vox, 10 novembre 2005). Ce même M. Rousseau a traité les partisans de l'APPEL de «terroristes environnementaux» dans une autre publication locale de la Rive nord.

Sans doute la zone fourre-tout de l'est de la ville est-elle bien moins importante que les anciennes villes de l'ouest. Anciennes villes, comme St-Nicolas, qui ont évité d'être «choisies» par un promoteur industriel «parce qu'elles ne faisaient pas la cote industrialo-portuaire» (témoignage de M. Bertrand Crête lors de la séance du BAPE du 13 déc. 2006 en soirée). Les accidents de terrain à St-Nicolas entre autres faisaient un barrage naturel, un peu comme sur le site d'Ultramar d'ailleurs, ce qui a heureusement empêché une extension industrielle connexe.

Bref, nous sommes maintenant en attente à Lévis. Qu'arrivera-t-il des belles paroles, vœux pieux ou tactiques de séduction électorale, que les deux partisans des dernières administrations ont fait couler sur leurs populations ? «Vous serez écoutés avec respect et considérés. Pour mon équipe et moi, le développement et la prospérité de notre ville passeront avant tout par les êtres humains et les familles qui y vivent» (Programme électoral de Lévis Force 10, au pouvoir depuis novembre 2005). Quant au PCC de M. Garon, il s'engageait à «respecter les espaces ruraux et agricoles tout en proposant un modèle de développement adapté à la proximité d'une zone urbaine (horticulture, produits du terroir, agro-tourisme, marché public permanent» (les stratèges du parti avaient davantage l'importance de la partie ouest de la ville en tête). Le PCC voulait aussi «finaliser et adopter un Plan directeur des parcs et espaces verts» mais uniquement pour les parcs de quartier... Pour une pensée d'ensemble sur ce qu'est un espace vert à l'échelle de tout un quartier, il faudra attendre.

Le PCC parlait également de «la qualité de vie avant tout», thème central de la nouvelle ville née en 2002. «Protéger et aménager avec les citoyens nos plus beaux espaces naturels pour nous et les générations futures. Croître en mettant les choses à la bonne place sans menacer l'environnement». (Programme électoral du PCC, première version distribuée). Les deux formations préconisaient la mise en place d'un service de l'environnement, lequel n'est pas réalisé actuellement. Par contre, un service d'accompagnement aux promoteurs industriels avait été promis par Mme Marinelli et semble s'être concrétisé dans les faits...

Sous la mairie de Jean Garon, Lévis voulait faire de la pointe de La Martinière «un des plus beaux parcs de la région de Québec, un parc régional exceptionnel, créateur direct d'activités économiques, de développement durable et de qualité de vie» (Jean Garon, *Le Soleil*, «Un bout de parc sous l'arbre de Noël», 8 décembre 2004). «Comprenons qu'il est question d'un des plus beaux panoramas en Amérique du Nord», poursuivait-il. Le

conseiller André Hamel, du Parti des Citoyens de M. Garon, affirmait quant à lui : «La Ville de Lévis serait malvenue de s'aventurer dans un développement récréo-touristique d'envergure régionale et d'être en même temps en faveur d'un port méthanier, à 1,5 km de distance (...)». Il n'est pas question de «parler des deux côtés de la bouche» et «d'appuyer un projet de port méthanier avec tous les impacts négatifs qu'il implique».

Après une administration plutôt rigide et misant sur la confrontation, les Lévisiens sont prêts à croire en tout. Comme maintenant avec un candidat industriel qui cherche à gagner leur confiance, avec du reste le même vocabulaire et les mêmes feuillets publicitaires.

Vous savez, dans le village, on parle beaucoup d'argent et très peu du port méthanier. C'est l'argent qui a fait la différence.

Claude Gaumont, sur le référendum à Cacouna, 26 octobre 2005

Il est surprenant de voir ce que l'argent peut détruire en si peu de temps.

Claude Gaumont, Vision Cacouna, communication personnelle, automne 2006

«Ne tuons pas la beauté du monde»... et les lieux où elle s'incarne encore !

*Ne tuons pas la beauté du monde
Chaque fleur, chaque arbre que l'on tue
Revient nous tuer à son tour*

*La dernière chance de la Terre
C'est maintenant qu'elle se joue*

Hymne à la Terre,
Luc Plamondon
1972

Annexes

Ces ajouts se présentent comme une revue commentée d'articles de presse et de la documentation. Les passages considérés comme les plus importants de ces textes sont mis en évidence en gras par l'auteur du mémoire.

Lévis, le 28 février 2006

Madame Danielle Roy-Marinelli

Bureau du maire
Hôtel de Ville de Lévis
2175 rue du Fleuve
Lévis

Madame Roy-Marinelli,

Ayant assisté à la séance du Conseil municipal du 20 février dernier, je me permets de vous faire part de mon étonnement et de mes interrogations quant à vos intentions réelles dans le dossier Rabaska. Peut-être ressentez-vous comme moi l'envahissement presque cancéreux de cette question dans les affaires municipales depuis presque deux ans. Il suffirait pourtant de si peu pour s'en guérir.

Depuis que je suis revenu de Montréal où j'ai passé 17 ans, chaque journée passée dans mon milieu d'origine est vécue comme un privilège : privilège de respirer de l'air pur, de vivre de manière plus équilibrée, plus naturelle, moins brusque. Privilège de voir les montagnes, le fleuve, d'avoir près de chez soi de magnifiques espaces récréatifs. Privilège d'une ville de taille humaine, où la circulation automobile est modérée, à côté d'un grand centre urbain. On dit que les habitants d'un milieu ne l'apprécient plus à la longue et c'est sûrement vrai de Lévis.

Il ne faut pas être un «écologiste» pour ressentir ces bienfaits. Or, vous-même semblez être aveugle à cette qualité de vie exceptionnelle que votre ville offre. Vous acceptez de jouer le jeu avec un promoteur étranger qui débarque chez vous et dit : «Je suis prêt à détruire une partie de votre environnement pour mes besoins en échange de quelques millions de dollars ; désolé, mais c'est l'urgence de la situation québécoise qui, selon moi, l'exige». Peu importe l'issue du dossier, vous donnez au départ une chance au coureur de réaliser l'absurde. Tant au point de vue de la sécurité que du milieu (physique et humain), ce projet est un non-sens. Pourquoi y croire quand même ? Vous faites le pari que ce projet est un projet industriel ou immobilier comme n'importe quel autre et doit être traité comme tel. En plus, comme tous les autres intervenants économiques et politiques, vous semblez vous décharger de vos responsabilités en confiant au BAPE le soin de décider, à la fois de la faisabilité du projet et de l'affectation de la zone en question.

Les familles touchées par ce projet souffrent, mais c'est un «effet collatéral» du Progrès en marche. Ces gens sont loin et isolés, leurs habitations sont parsemées. Au fond, on les prend un peu en pitié. En vous mettant sur le mode «écoute et réconfort», que

pensez-vous pouvoir faire de plus? Faire des talus plus hauts? Planter davantage d'arbres? Exiger moins de tuyauterie? Ériger un mur de béton autour de l'installation? Cet exercice sera sans doute bon pour l'image de marque de votre administration, laquelle consulte désormais ses ouailles, mais malheureusement, tout comme l'administration précédente, il semble que l'attrait des compensations monétaires (et non pas du développement économique réel) l'emporte.

La seule chose qui rassure, c'est de ne pas avoir d'installation à risque élevé près de chez soi, comme l'est un terminal et un quai de méthaniers. MM. Robert Tessier et Charif Souki, respectivement présidents de Gaz Métro et de Cheniere Energy aux États-Unis, ont affirmé qu'ils ne voudraient pas vivre près d'un terminal méthanier. Et vous? Et les conseillers de la Ville de Lévis? Et les dirigeants économiques de Lévis? Et M. Jean-Jacques Samson, éditorialiste au *Journal de Québec*, qui affirme qu'une catastrophe irréparable de l'Ultratrain (surtout pas de GNL) «surviendra tôt ou tard» mais que les populations doivent accepter «des projets industriels pouvant comporter une part de risques» (21 février 2006, à propos de Rabaska)?

Rabaska, Madame Marinelli, est aussi absurde que le projet de TransCanada Pipelines à Pointe-de-la-Martinière en 1979, où on voulait éliminer un parc naturel absolument magnifique et unique dans la région pour construire une usine et sa zone tampon. Une deuxième option, aussi étendue, avait été prévue au sud de l'intersection de la route Lallemand et du boulevard de la Rive-Sud. Pouvez-vous imaginer un seul instant l'état qu'auraient ces lieux de nos jours? Les industries connexes qui y seraient établies font partie des plus polluantes, des plus nocives et des plus à risque (industries du plastique, industries dites du froid). C'est ce qui guette une zone «industrialo-portuaire» moderne... Grâce à la curiosité intellectuelle, à l'implication et au bon sens des citoyens touchés, ce projet fut vite oublié. Les autorités «imputables» en cause en furent quittes pour rhume.

Madame Roy-Marinelli, le plus beau cadeau que vous puissiez faire à vos concitoyens serait d'affirmer haut et fort votre choix pour Lévis et son environnement. Si vous croyez réellement à la sincérité des craintes de la population, il vous faut cesser de dissimuler vos visions réelles. Le milieu des affaires, quant à lui, est clair : ce sont les retombées monétaires et les occasions d'affaires, comme l'a dit d'ailleurs le premier ministre Charest, qui les motivent (et qui vient de larguer son ministre de l'Environnement parce qu'il prenait trop de distances d'avec Rabaska). Ce qui nous pose tous une question fondamentale : le développement (économique et humain) oui, mais à quel prix désormais? Selon quelles balises? Pour qui exactement? Quelle vision avons-nous de notre rapport à l'aspect financier dans notre vie et notre milieu?

Je n'ai bien sûr pas la prétention de régler ces questions, loin de là. Mais un dossier comme celui de Rabaska nous les pose, et j'ose croire que vous y êtes sensible. Je crois aussi que le plus important serait surtout d'affirmer nos choix collectifs sans ambiguïté, non pas de sembler le faire en négociant des pactoles préventifs avec un promoteur qui

ne s'est jamais gêné pour ne pas respecter les engagements qu'il a pris envers les populations. Pourquoi négocier avec quelqu'un dont la parole n'est pas fiable? Que pense-t-on y gagner? Pourquoi espérer avoir la parole de quelqu'un qui avoue désormais se défier allégrement du règlement adopté par la ville de Beaumont pour la protection de son territoire et de sa population parce que cela grugerait sa marge de profit ? (Le président de Gaz de France dans *Le Soleil* du 28 février, qui cite le sondage CROP «prouvant» un appui à 70 % de la population du grand Lévis et qui au fond ne démonte qu'une seule chose : que 70 % des gens n'ont reçu qu'une seule source d'information ou ne sont pas intéressés à s'informer ou sont déjà convaincus par les retombées monétaires, alors que ceux qui sont touchés par ce projet et conscients savent bien de quoi il en retourne).

Pourquoi négocier avec quelqu'un qui clame que le Port de Québec est naturellement étendu jusqu'à Lévis-Beaumont et donc le choix du site de la jetée et du terminal est «un choix logique» (*Le Soleil*, 22 février 2006). Logique pour les «plus gros clients» de Gaz de France et pour l'exportation en Nouvelle-Angleterre, le but honteux qu'on n'osait jamais avouer mais qu'on laisse entendre de plus en plus clairement maintenant, mais un choix absurde pour nous tous, comme tout le reste.

Pardonnez-moi, Madame, la longueur de cette lettre, que j'avais prévue plus courte. Mais face aux moyens de communication disproportionnés du promoteur, ce n'est que justice élémentaire qu'un simple citoyen fasse entendre un autre point de vue à ses élus. Trois petites pages contre trois mille...

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Pierre Blouin,
Lévis

CC : Mme Sylvie Primeau
CC : M. Jean-Claude Bouchard

