

Rabaska est un projet qui aura suscité beaucoup d'émotion. La fibre la plus sensible aura été celle de la peur du méthane. En effet, un certain nombre de personnes ont leur histoire d'horreur à l'égard de l'utilisation du propane. On réfère souvent à l'utilisation des BBQ durant la belle saison.

Par ailleurs, la majorité des grands chefs cuisiniers vous diront qu'il n'y a pas mieux que les cuisinières alimentées au gaz naturel pour assurer une cuisson on ne peut plus égale. Pourtant, a-t-on entendu souvent parlé que des restaurants aient fait l'objet d'explosion dû à l'utilisation du gaz naturel.

Entre ces deux extrêmes doit pourtant bien se situer la vérité. Et cette vérité, je pense qu'elle pourrait bien se retrouver dans la technologie entourant la technologie du gaz naturel liquéfié.

Les besoins commandant la recherche, ceux en énergie n'y échappent également. C'est ainsi que l'idée est venue à certains pays de faire passer le gaz naturel de sa phase gazeuse à la phase liquide, pour ainsi pouvoir l'exporter de manière rentable. Cela principalement dû au fait que, sous forme liquide, le gaz naturel occupe 600 fois moins de volume.

Le transport de ce gaz naturel liquéfié, communément appelé GNL, se fait par voie fluviale dans des navires qui ont été aménagés pour ce faire. Ce sont des méthaniers, des

navires très sécuritaires. Les méthaniers auxquels ferait appel Rabaska sont munis d'une double coque. Leur sécurité est telle qu'ils pourraient résister à des attaques terroristes.

Depuis plus de quarante ans que les méthaniers sillonnent les mers, aucun incident majeur n'a été reporté à ce jour. On comprendra que les vaisseaux sont munis d'instrumentations très sophistiquées et que les pilotes sont dotés d'une formation très pointue répondant à de hauts standards en matière d'habileté en navigation et de sécurité.

Évidemment, on ne peut jamais être trop prudent. C'est en ce sens que le l'Institut maritime du Québec entend mettre en place un organisme nommé « Centre de sûreté maritime ». Déjà près de 100 000 \$ de fonds gouvernementaux ont été investis pour la réalisation d'un plan d'affaires. Le CSM verra à établir des objectifs stratégiques en sûreté maritime à l'échelle de l'Amérique du Nord. Pour l'atteinte de ces objectifs, des interventions seront préparées, de la formation sera dispensée, de la recherche et développement y sera effectuée. Le Centre pourrait aussi prendre position sur L'acceptabilité des risques de l'entrée en eau intérieure des méthaniers de grande taille. Il est à noter qu'aux dires du directeur général de l'Institut maritime du Québec, la probabilité d'un attentat terroriste est considérée comme étant faible. Mais, malgré cela, il n'y a pas de chance à prendre.

On doit ajouter à cela la norme IPS, bien connue dans le domaine maritime. Par cette norme, est loin d'entrer en eau canadienne qui veut. Effectivement, chaque navire entrant au Canada a d'abord dû accoster dans au moins 10 pays ayant adopté cette norme. Voilà

pourquoi, il faut être très prudent lorsqu'on parle de risque de terrorisme advenant l'implantation d'un port méthanier.

Je pense que c'est donc là que se situe véritablement la vérité. Et il est aussi vrai que le projet Rabaska sera très générateur tant du point de vue économique que pour ce qui a trait à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Lévis. Tout partira, en fait, d'un investissement de 840 millions \$ qui permettra de créer 3 500 emplois pendant les trois premières années au cours desquelles sera réalisé le chantier. Puis, Rabaska donnera des travaux en sous-traitance. Elle ne requerra de plus aucun fonds public. Elle s'est engagée à mettre sur pied, et à sa charge, une chaire en efficacité énergétique pouvant permettre à la région de développer une expertise en traitement du gaz naturel. Finalement, une somme de 10 millions \$ sera injectée dans l'économie locale sous forme de taxes municipales.

En conclusion, une fois ces vérités énoncées, on ne peut se passer du projet Rabaska.

Philippe Martel

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Philippe Martel', written in a cursive style.