

# **Mémoire sur le projet Rabaska**

**Présenté dans le cadre des audiences publiques du  
Bureau des audiences publiques sur l'environnement du Québec  
(BAPE)**

**Par**

**Louise Latulippe  
Travailleuse sociale  
citoyenne de Lévis**

**Janvier 2007**

# Contenu

1. Présentation personnelle et motivations.....	3
2. Influence du projet Rabaska sur l'environnement et sur la qualité de vie.....	4
2.1 Affectation de nature permanente sur le milieu .....	4
2.2 Mammifères marins .....	4
2.3 Pollution.....	5
2.4 Villégiature.....	5
2.5 Impacts psychosociaux.....	6
3. Mise en perspective des retombées économiques.....	7
3.1 Contrats locaux.....	7
3.2 Travailleurs locaux.....	8
3.3 Engagements .....	8
3.4 Bénéfices de l'exploitation.....	9
3.5 La répétition d'erreurs du passé.....	9
4. Rabaska à St-Romuald.....	9
4.1 Réponse aux critères de Rabaska.....	9
4.2 Appuis sociaux.....	11
5. Alors, ne tuons pas la beauté du monde!.....	11
6. Ma recommandation.....	12
Annexe 1 Principaux avantages ou inconvénients des sites de Lévis / Beaumont et de St-Romuald (selon les critères de l'étude de Rabaska).....	13

## 1. Présentation personnelle et motivations

Je suis citoyenne de Lévis, arrondissement Desjardins, quartier du Vieux Lévis. J'oeuvre auprès de la population de la région en tant que travailleuse sociale au CLSC Desjardins. Ma profession m'amène à étudier toutes sortes de problématiques humaines et à intervenir pour améliorer la qualité de vie des gens qui font appel à mes services.

Mon père était pilote du St-Laurent. Il s'est intéressé au projet de port en eau profonde à la pointe Martinière à la fin des années 1970. Il a été appelé à témoigner devant le Bape à cette occasion. Après avoir soigneusement étudié le projet, il en est arrivé à la conclusion que l'endroit posait de sérieux problèmes de sécurité maritime pour établir un port méthanier. Son témoignage était basé sur sa longue expérience de capitaine de navire et de pilote du Saint-Laurent. Au cours de sa carrière, il avait eu de nombreuses fois à piloter de très gros navires, encore plus gros que les méthaniers dont on parle actuellement. J'ai entendu les réflexions de mon père et j'ai lu ses observations. Il était un homme de grande réputation. Il jouissait de la reconnaissance de ses pairs et de son milieu. Il était un homme écouté. Aujourd'hui, il ne peut pas s'occuper du projet Rabaska. Vous l'aurez deviné: il est décédé il y a 10 ans.

En tant que citoyenne et professionnelle de Lévis, donc du milieu où sera implanté le port méthanier et ses installations industrielles; en tant que descendante d'un père marin qui a été sensibilisée à ces questions depuis mon tout jeune âge; et par réflexe de professionnelle sensible au milieu physique et humain dans lequel j'évolue; je n'ai pu faire autrement que de m'intéresser au développement de ce projet majeur qui suscite un questionnement sérieux à bien des niveaux, dont la sécurité, l'environnement, l'économique, équilibre de vie, et bien d'autres.

J'ai donc suivi attentivement le débat public et lu tout ce qui a été publié dans les médias et par le promoteur. J'ai également pris connaissance de quelques documents complémentaires pour mieux comprendre les tenants et aboutissants du projet. Sans moyen comparable aux compagnies et organisations concernés par le projet, et désirant tout de même participer à l'exercice démocratique du Bape, j'ai utilisé les grilles du promoteur comme base pour analyser et pour appuyer mon propos.

## 2. Influence du projet Rabaska sur l'environnement et sur la qualité de vie

L'étude d'impact indique clairement qu'il y aura, si Rabaska est implanté à l'endroit prévu, des retombées très négatives sur l'environnement et la qualité de vie de la population de la région de Lévis et de Québec.

### 2.1 Affectations sur le milieu :

La construction est envisagée dans un endroit riche en faune et en flore. L'étude du promoteur confirme que ce milieu naturel riche sera déséquilibré fortement lorsqu'il subira le choc de la construction qui durera longtemps, en fait, des années. Elle ajoute même qu'il y aura des effets négatifs **permanents**, que le milieu ne retrouvera jamais son état original :

« La construction, puis l'exploitation du terminal méthanier Rabaska auront des impacts, tant sur le milieu humain que sur le milieu biologique. La plupart des impacts prévus apparaîtront au moment de la construction, puisqu'ils sont directement reliés à l'aménagement du site et à l'érection des installations. Généralement, ces impacts seront temporaires et limités à la phase de construction. Certains autres auront cependant un caractère plus **permanent**, étant donné que le secteur affecté par la présence du terminal ne reviendra pas à son état original ». (Document d'information de Rabaska)

### 2,2 Mammifères marins :

Tous les riverains établis près de l'endroit savent que les phoques viennent, depuis des années, se prélasser sur les rochers et les grèves en ces lieux. Il arrive même que les journaux en fassent état. Vont-ils revenir pendant et après Rabaska? Au chapitre des mammifères marins, l'étude d'impact mentionne: pas d'usage! Donc, le sujet a été ignoré. Pourtant, dans son étude de sites, il est clairement écrit que la présence de mammifères marins influence grandement le choix d'un site. Par exemple, celui de la Pointe St-Denis a été rapidement écarté, notamment à cause de la présence de mammifères marins, une **contrainte biologique importante**:

« Les études préliminaires d'ingénierie et d'environnement ont

rapidement écarté le secteur de la Pointe St-Denis. (...) La présence, entre autres, de mammifères marins, (...) représentaient des contraintes biologiques importantes ». (Document d'information de Rabaska)

Photo prise en août 2006, grève Guay, juste devant les installations prévues du projet Rabaska



### 2.3 Pollution :

Ces plages et ces petites criques risquent également de subir des déversements de carburant lourd. La probabilité est élevée que des hydrocarbures s'échappent des remorqueurs ou des méthaniers. Qui n'a pas senti l'odeur forte de pétrole en s'approchant d'un remorqueur? Il est bien connu qu'il s'en échappe de petites quantités régulièrement, particulièrement lorsqu'ils sont moins bien entretenus qu'il le faudrait pour des raisons de négligence ou d'économie. Cela affectera la faune et la flore. Cela aura également des conséquences désastreuses pour les baigneurs. Il y a de la baignade à ces endroits. Il n'y a personne qui se baigne dans les environs d'un port où il y a de tels navires.

### 2.4 Villégiature :

De très nombreux amateurs de nature fréquentent ces lieux pour la pêche, la marche, le ski de fond, le kayak, la baignade, etc. parce que l'endroit est extraordinaire. Cela ne peut se faire dans un port. C'est un site de villégiature exceptionnel. Les propriétaires riverains s'y sont établis en raison de la beauté et de la quiétude de ce site de prédilection.



Situé en face de l'île d'Orléans, ce joyau pour lequel s'émerveillent les nombreux croisiéristes de passage à Québec perdra de son attrait. De telles installations industrielles lourdes et l'activité qui en découlera viendront briser le visage de beauté de ce véritable hall d'entrée de la majestueuse ville de Québec, « la plus vieille ville d'Amérique ». Quant on pense que sur cette île de beauté, les habitants ne peuvent même pas changer une fenêtre ou ajouter une simple annexe à leur maison sans autorisation. Pourquoi leur imposer des installations industrielles dans leur milieu, un milieu pour lequel on leur impose de respecter « scrupuleusement » les règles sévères édictées pour le respect du patrimoine jugé fondamental par nos gouvernements et notre population ?

## **2. Impacts psychosociaux :**

Face à ce projet imposé, plusieurs vivent déceptions et interrogations face à leur propriété et à leur environnement. Ils vivent un stress continu, occasionnant un état de déséquilibre susceptible de les affecter à plusieurs niveaux: personnel, conjugal, social. J'attire votre attention sur l'expérience de Mirabel dans les années 1970. La population de l'endroit, forcée de vendre terrains et maisons, dont des fermes familiales, a vécu déracinement et rupture avec le milieu de vie entraînant des difficultés significatives sur le plan personnel, familial, social et professionnel. Les risques que des problèmes comparables surviennent suite au projet Rabaska sont élevés. Il ne faut pas négliger cet aspect qui ne paraît pas avoir été sérieusement envisagé, même si les gens de l'endroit s'expriment toujours contre le projet.

### 3. Mise en perspective des justifications économiques

L'aspect économique monopolise l'attention. De la façon dont le projet est présenté à la population, les défauts et les impacts du projet paraissent mineurs comparativement aux retombées économiques qui paraissent considérables. Il devient ainsi beaucoup plus facile de convaincre les citoyens et les citoyennes de Lévis de se priver de tant de développement économique, particulièrement ceux et celles qui n'habitent pas tout près des installations planifiées. C'est bien connu, l'argent fait le bonheur! Ainsi, les promoteurs estiment l'investissement total à 840 M\$, dont 775M\$ (92%) pour la construction (2007-2010) du terminal et 65M\$ (8%) pour le gazoduc. De ces montants, 444M\$, soit environ la moitié du total, seraient investis au Québec, dont 234 M\$ en salaires. À cela, il faut ajouter un budget annuel d'opération de 46,5 M\$ et de 10M\$ pour les services maritimes.

#### 3.1 Contrats locaux:

Il va s'en dire que les fournisseurs de la région et du Québec y voient de bonnes affaires en vue, des contrats d'environ 350M\$, c'est-à-dire environ 120 M\$ par année. Premièrement, les informations disponibles ne permettent pas d'établir l'ampleur des contrats qui seront octroyés dans la région.

« Le niveau de détail des estimations de coûts disponible au moment de cette étude ne permettait pas d'établir des possibilités d'utilisation de fournisseurs locaux ou régionaux ». (Secor Conseil, Étude des retombées économiques, novembre 2005, page 6)

Deuxièmement, dans la vraie vie, ce ne sera pas du tout gagné. En ce qui a trait aux contrats à attribuer aux fournisseurs, les règles d'affaires de Rabaska sont les mêmes que celles en usage normalement. Ils devront les gagner en affrontant la compétition. Les fournisseurs locaux devront répondre aux appels d'offre, lesquels **ne leur seront pas réservés**. Pour obtenir un contrat, ils devront nécessairement soumissionner au **meilleur prix**, des produits et des services **de la qualité exigée**, et livrer la marchandise dans les **délais prescrits**. La compétition hors région, même hors Québec, sera **féroce**.

« Au niveau du choix des fournisseurs de biens et services, Rabaska entend exiger de ses entrepreneurs principaux qu'ils

adoptent les lignes de conduites suivantes: (...) à qualité, délais et prix égaux, choisir les fournisseurs ayant les plus hauts contenus lévisiens. (...) Ces politiques de Rabaska ne constitueront cependant en rien des stipulations pour autrui et ne seront applicables qu'à qualité et coûts équivalents ».  
(Protocole d'entente avec la ville de Lévis, page 7)

Pour le moment, cela ne semble pas inquiéter nos fournisseurs locaux. Ils ont totalement confiance en leurs moyens. Il faut bien passer le projet! Mais les retombées promises seront difficilement réalisables, notamment parce que rares sont les fournisseurs locaux ayant « les reins assez solides » pour faire affaires avec de si grandes corporations sans y « laisser leur peau ». Il est donc fort probable que le gros des contrats sera octroyé **en dehors de Lévis**, de la région et même, du Québec. L'ampleur des contrats qui seront octroyés aux fournisseurs locaux risque d'être moindre que ce qui est véhiculé. La population devrait en être informée.

### **3.2 Travailleurs locaux :**

Les **travailleurs de la construction** de la région voient d'un bon oeil les 475 emplois en moyenne qui devraient leur être assurés entre 2007 et 2010. Il a été promis que les travailleurs locaux seront privilégiés. Selon les estimés, ils devraient constituer 73% de l'effectif total, donc en moyenne 350 emplois. Cela risque d'être moindre. Rabaska devra se soumettre aux règles. Il ne lui appartient pas de choisir les travailleurs de la construction. Au Québec, c'est la loi de la construction qui régleme cela, et les syndicats.

### **3.3 Engagements :**

La ville de Lévis voit d'un bon oeil les 70 emplois permanents promis pour assurer l'opération du terminal, l'engagement des promoteurs de fournir un minimum de revenus fiscaux annuels de 8 M\$, et plusieurs autres engagements normalement bien enchâssés dans un désormais célèbre protocole. La Ville salue également les fonds injectés et à venir pour soutenir différentes initiatives d'associations et d'organismes locaux, au grand plaisir des bénévoles qui se dévouent pour leurs causes. On constate bien l'offre empressée de Rabaska de jouer son rôle de « citoyen corporatif exemplaire », et ce, bien avant d'être établi, et même, bien avant d'avoir obtenu les autorisations de s'établir. Cette position attirant la faveur publique, ne vient-elle pas détourner des éléments de base et des impacts réels du projet.

Le **gouvernement du Québec** salue les recettes fiscales qui devraient atteindre 71 M\$ pendant la construction et 9 M\$ annuellement par la suite. Les autorités gouvernementales espèrent, bien sûr, de ne pas avoir à verser de subventions par la suite, ce qui viendrait diminuer ces revenus. Mais qu'advient-il réellement par la suite?

### 3.4 Bénéfices de l'exploitation :

Les ventes et les profits seront partagés entre les trois membres du consortium. Donc, les deux tiers iraient à l'étranger. De plus, les exportations seront nulles. Et enfin, on est en présence d'un projet de « distribution ». L'augmentation de la richesse des lévisiens sera-t-elle en proportion des sacrifices occasionnés par les impacts ?

## 4. Rabaska à St-Romuald

Rabaska a choisi de s'installer en aval de Québec, à la frontière de Lévis et de Beaumont. Pour en arriver à ce choix, des études de type « préliminaires » ont été conduites. Elles ont conclu : « il est impossible de construire une jetée en **amont de Québec** (à l'ouest du pont de Québec) parce les caractéristiques de la voie maritime et les règles de navigation qui s'y appliquent ne le permettent pas ». Ces études, à ma connaissance, n'ont pas été rendues disponibles pour consultation. D'autre part, la documentation présentée nous informe que des sites en **aval de Québec** (à l'est de la pointe de Lévis) ont été analysés sur la base d'études préliminaires réalisées par le gouvernement du Québec **dans les années 1970**. Elles faisaient alors ressortir 15 sites sur les rives nord et sud du St-Laurent, dont le site de Cacouna.

### 4.1 Réponse aux critères de Rabaska

Le site de Lévis/Beaumont a été choisi en tenant compte des critères prédéfinis suivants: « (En ce qui a trait au terminal) De façon globale, le site de Lévis/Beaumont est celui qui s'avère le plus favorable, tant pour la **sécurité des personnes** que pour les **impacts sur le milieu humain**: Il a été retenu pour les raisons suivantes: éloignement des zones habitées; épaisseur des dépôts meubles, qui permet d'abaisser la base des réservoirs pour en réduire la hauteur (...) pour limiter l'impact visuel; affectation industrialo portuaire du site; site peu exploité à des fins agricoles; absence de potentiel archéologique; (En ce qui a trait à la jetée) Le secteur de Lévis a été choisi parce les conditions climatiques et de navigation telles que la profondeur d'eau, les vents, les

vagues, les glaces, la neige et le brouillard permettent en toute saison aux méthaniers de la taille de ceux qu'utilisera Rabaska d'atteindre la jetée, d'y accoster, d'y échanger leur cargaison et de repartir en toute sécurité et avec la plus grande régularité possible. De plus, ce site peut compter sur les services du port de Québec, dont la disponibilité de remorqueurs et de brise-glaces, ainsi que la proximité du gazoduc existant à St-Nicolas qui permet de réduire sensiblement le coût et la longueur du gazoduc de raccordement, ainsi que les impacts sur l'environnement. » Malgré ce que dit l'étude, on voit bien que ce site ne répond pas entièrement aux critères fixés: la zone est tout de même habitée, pas encore industrialo portuaire, sur des terres agricoles et juste en face d'une île patrimoniale.

Étonnamment le promoteur ne dit pas un seul mot, dans toute l'information qu'il présente à la population, sur l'éventualité de s'installer à St-Romuald, un site positionné entre l'amont et l'aval de Québec.

Tout le monde sait qu'il y existe déjà une jetée en eau profonde parfaitement opérationnelle, c'est-à-dire apte à accueillir des gros pétroliers en toute sécurité. Une implantation à cet endroit (nouvelle jetée pour les méthaniers, installation des réservoirs et autres) semble répondre à tous les critères fixés et même, à offrir des avantages marqués sur le site de Lévis/Beaumont: il y a des endroits comparablement éloignés des zones habitées; il y a de beaux terrains capables de supporter les réservoirs, et même de les « cacher »; il est bel et bien zoné industriel lourd; peu exploité à des fins agricoles; absence de potentiel archéologique; les conditions de navigation présentent encore plus d'avantages; il y a une plus grande proximité du gazoduc.

Conséquemment, une question s'impose : y aurait-il d'autres critères ou d'autres problèmes majeurs non portés à l'attention de la population?

L'hypothèse d'un problème de sécurité peut difficilement être retenue. Les études sur la sécurité présentées à la population démontrent avec conviction que les navires et les installations du projet Rabaska sont hyper sécuritaires. Que ce soit dans le site choisi ou dans celui de St-Romuald, on fait face à la même circulation maritime. D'autre part, comme les études de Rabaska précisent: « Le Port de Québec n'exige pas que les navires qu'il accueille en hiver soient conçus ou modifiés pour la navigation dans les glaces. Le Port de Québec est devenu un port industriel de première importance, été comme hiver. (...) il ne se forme généralement pas d'accumulation étendue de glace consolidée de forte épaisseur (...) ». Il me semble également que si de tels navires peuvent circuler en toute sécurité dans le port de Boston, on peut présumer qu'il en est

de même dans le port de Québec. Et si des pétroliers nécessitant des tirants d'eau allant jusqu'à 15,5 mètres peuvent accoster à St-Romuald depuis longtemps (Documentation de Rabaska), alors pourquoi un méthanier de 11,5 mètres de tirant d'eau ne le pourrait-il pas?

L'hypothèse des caractéristiques physiques défailtantes des terrains ne tient pas plus la route. Allez voir sur « Google Map ». Si on peut y installer un pipeline pour le pétrole, des dizaines de réservoirs et toute une raffinerie à cet endroit. Pourquoi ne pourrait-on pas y installer deux réservoirs de plus. Par ailleurs, les études sont formelles: pas ou à peu près pas de danger d'explosion, Et en bonus, Rabaska ferait d'importantes économies parce qu'il éviterait la construction de 90% du gazoduc de raccordement, ainsi que ses implications sur l'environnement.

## 4.2 Appuis sociaux

Il est plus que probable que le projet Rabaska ferait plus l'unanimité s'il était réalisé sur le site de St-Romuald. La faune et la flore y est stabilisée. Les gens sont habitués à ce genre d'installation. D'après les sondages de Rabaska et de d'autres intervenants, la population de l'ouest de Lévis et les organismes régionaux seraient majoritairement en faveur du projet Rabaska. De plus, le PDG du Port de Québec est formel dans ses récentes déclarations dans le Soleil du 3 janvier 2007: « Il est temps qu'un projet industriel majeur voit le jour dans la région. (...) et d'avoir ça **dans notre cour**, je trouve ça extraordinaire ». Une jetée à St-Romuald serait en plein dans la cour du Port de Québec. Une belle unanimité !

## 5. Alors, pourquoi tuer la beauté du monde !

Ainsi, dans l'éventualité d'une implantation de Rabaska à St-Romuald, l'île d'Orléans, ce joyau pour lequel s'émerveillent les nombreux croisiéristes de passage à Québec, ce hall d'entrée de la majestueuse ville de Québec, « la plus vieille ville d'Amérique », pourrait conserver son extraordinaire attrait. Les propriétaires riverains près de l'endroit prévu pourraient dormir tranquille et continuer de jouir paisiblement de leur lieu de prédilection, de ce site de villégiature exceptionnel, Les amateurs de nature pourraient continuer de profiter de cet endroit merveilleux pour la pêche, la marche, le ski de fond, le kayak, la baignade, ou tout simplement, la contemplation d'un paysage extraordinaire. Les phoques pourraient continuer de venir se prélasser sur les grèves des environs. Les promoteurs pourraient aller de l'avant avec un projet moins coûteux. Les fournisseurs, les travailleurs de la construction, la ville de Lévis et les gouvernements pourraient

bénéficier des retombées économiques du projet.

En utilisant les critères de localisation de Rabaska, il apparaît donc que le site de St-Romuald est beaucoup plus pertinent. Il offre des avantages marqués au chapitre des coûts, de la navigation, de l'acceptation par la population et des conséquences environnementales.

## **6. Ma recommandation**

En utilisant les critères de localisation de Rabaska (voir annexe 1), il est démontré que le site de St-Romuald est beaucoup plus pertinent. Il offre des avantages marqués au chapitre des coûts, de la navigation, de l'acceptation par la population et des conséquences environnementales.

Conséquemment, je recommande au Bape de ne pas autoriser l'implantation des installations du projet Rabaska sur le site de Lévis-Beaumont, tel qu'envisagé par les promoteurs. Une étude d'ingénierie plus sérieuse qu'une étude préliminaire doit être impérativement réalisée pour valider la faisabilité d'une implantation à St-Romuald.

## Annexe 1

### Principaux avantages ou inconvénients des sites de Lévis/Beaumont et St-Romuald (selon les critères de l'étude de Rabaska)

		Lévis/Beaumont	St-Romuald
<b>Physiographie</b>	Topographie Géotechnique	Plateau en retrait d'une [REDACTED] [REDACTED]	Idem
	Bathymétrie	Profondeur de 15 mètres à environ 300 mètres de la rive	Idem
<b>Conditions de navigation et d'amarrage</b>	Voie navigable	Le chenal du nord et les approches répondent aux critères TERMPOL et SIGTTO applicables	Idem
	Conditions de vent	Site situé dans une zone portuaire abritée: <b>meilleures conditions</b>	<b>Idem +</b>
	Conditions de vagues	<b>Meilleures conditions</b>	[REDACTED]
	Glace	Navigation abritée par la rive nord durant tout le trajet Dynamique des glaces évitant leur accumulation autour du poste d'amarrage Proximité des brise-glaces [REDACTED]	<b>Idem +</b>
	Visibilité requis pour l'accostage et l'appareillage	Faible fréquence des conditions de visibilité réduite	Idem
	Connaissance des conditions de navigation	Les pilotes ont une bonne connaissance des conditions de navigation	<b>Idem +</b>
<b>Séismicité</b>		Conditions sismiques acceptables	Idem

<b>Milieu biologique</b>	Végétation riveraine	Peu développée	Idem +
	Poissons	Pas de problématique particulière par rapport au projet	Idem +
	Mamifères marins	Pas d'usage (faux : les phoques)	Idem +
	Oiseaux	Plus proche concentration d'oiseaux aquatiques à 6 Km (?) Aire de repos en période de migration à moins de 2 Km	Idem
<b>Milieu humain</b>	Zonage	Zone industrialo portuaire (pas encore!) zone agro-industrielle (agro seulement)	Zone portuaire et industrielle lourde depuis longtemps
	Paysage		Depuis longtemps habituée à ce type d'activités industrialo portuaire
	Retombées socio-économiques	Retombées économiques régionales considérables (bémol à mettre)	Idem +, coûts inférieurs et effets moindres sur l'environnement pour le pipeline,
	Acceptabilité sociale		Population en accord