

Rabaska ou un marché de dupes : industrie lourde ou tourisme, il faut choisir.

M.D.-Castelli

### Présentation

Résidente de Québec, admiratrice de ma ville et de ses paysages grandiose, grande voyageuse (j'ai parcouru la totalité de l'Europe, plusieurs pays du Magreb et traversé plusieurs fois d'un océan à l'autre aussi bien le Canada que les Etats-Unis), et connaissant à ce titre les éléments qui attirent le tourisme, mais aussi ceux qui le font fuir, je ne peux que redouter l'impact destructeur du projet d'implantation d'un port méthanier dans la région de Québec sur le potentiel touristique de toute la région et donc sur toute l'activité économique qui en découle. A ce titre, j'estime que le projet Rabaska devrait être refusé en raison de l'impact négatif qu'il aura sur l'économie de toute la région, et indirectement sur l'accès à tout l'est du Québec. Admiratrice de ma ville et de ses paysages grandioses, je considère nécessaire de conserver l'intégrité du paysage d'une ville déclarée ville du patrimoine mondial par l'Unesco.

De plus, comme personne sensibilisée aux problèmes d'environnement, les rejets de gaz à effet de serre inévitablement liés non seulement à l'implantation d'un port méthanier –outre les dangers inhérents à de telles installations -, mais même au simple transport par les méthaniers me conduisent à considérer un tel projet comme inacceptable.

## MÉMOIRE

La ville et toute la région de Québec se trouvent très certainement à un point tournant dans le choix de leur vocation, choix irréversible s'ils choisissent de laisser s'établir une industrie aussi lourde –surtout visuellement - qu'un port méthanier.

### I- Caractère inconciliable de l'industrie touristique et des installations de Rabaska

En effet, industrie lourde – surtout visuellement –et tourisme sont incompatibles, et l'impact négatif sur le tourisme de l'installation de Rabaska va bien au-delà du quelque 25% évalué par un mémoire. En effet, toute destination touristique doit réunir des conditions d'agrément de séjour, ce qui exige en tout premier la beauté des sites non seulement visités de manière ponctuels – tels à Québec, la place royale, ou les chutes Montmorency – mais aussi de l'ensemble des paysages environnants et parcourus.

Ce qui est recherché lors des voyages qu'ils soient d'agrément ou d'affaires – lorsqu'un choix est possible comme pour les congrès-, c'est non seulement l'intérêt général de l'endroit et sans doute en tout premier, la beauté de la destination choisie, l'impression d'opulence et d'agrément du séjour : la présentation des publicités des agences de voyage est sur ce point révélatrice. Qui irait passer sa semaine de congé dans les bidonvilles de Sao-Paulo, dans la ville industrielle de Chicago aussi célèbre soit-elle. Même Athènes se nuit par la laideur dont elle a eu la maladresse d'entourer des sites pourtant uniques au monde et les voyageurs y raccourcissent au maximum leur séjour.

Pour que tourisme et industrie lourde arrivent – tant bien que mal – à se concilier dans une même région, il est indispensable que les visiteurs puissent ignorer l'existence même de l'industrie lourde. L'emplacement des facteurs de « pollution visuelle » est donc, pour le tourisme, capital : une industrie nécessitant des installations massives se doit - pour limiter l'impact négatif sur le

tourisme – d’être située dans un lieu invisible des lieux fréquentés par les touristes : lieux de visites, axes de circulation, etc. De ce point de vue le développement d’un port méthanier ne peut être qu’extrêmement néfaste à toute la région de Québec puisqu’il sera impossible de dissimuler les installations en raison de la longueur du quai de déchargement (presque un demi kilomètre) et de la hauteur des cuves de stockage (46 mètres de haut, soit la hauteur d’un immeuble d’environ 18 étages, et qui, même s’ils sont enfouis dans un bassin de rétention des gaz de 10m de profondeur dépasseront obligatoirement le malheureux écran de verdure prévu de plus de sa moitié de la hauteur) (source des chiffres : site de Projet Rabaska, « le projet » en ligne <http://www.rabaska.net/page.php?idS=2&idL=fr#rabins16>): l’atténuation visuelle des installations engendrée par cet écran de verdure sera peut-être efficace à une distance limitée – et tant que l’on entreprendra pas d’agrandir les installations comme on vient de le faire pour la raffinerie de Saint-Romuald -, mais certainement pas de loin, comme ce sera le cas de Québec ou de l’Île d’Orléans : l’impact visuel de la raffinerie de Saint-Romuald sur le paysage découvert depuis plaines d’Abraham, de la terrasse du musée des Beaux-Arts, de la terrasse Dufferin est sur ce point révélateur : une catastrophe, surtout depuis son agrandissement. Une vue grandiose par son étendue et la beauté des paysages, une vue unique au monde, celle que venait chaque jour admirer le grand acteur Serge Reggiani pendant le séjour qu’il avait fait à Québec avant la création de cette raffinerie car il le considérait comme comme l’un des plus grandioses du monde, a été ainsi déparée de manière irréversible, et l’on ne peut plus l’admirer qu’en détournant les yeux de l’horreur monstrueuse implantée en pleine face.

Et l’on envisage compléter la destruction de la ressource touristique pour toute la région que constitue son paysage, par la construction à l’autre bout du décor (par l’installation) d’un port méthanier! Or, de l’impact visuel de Rabaska depuis Québec, la terrasse Dufferin, les plaines d’Abraham, point d’études présentées. Parions qu’elles ont dû être faites mais que le résultat en est si épouvantable que l’on s’est bien gardé d’évoquer le sujet – et si tel n’est pas le

cas, il y a alors lieu de s'inquiéter de l'incompétence totale et inquiétante sur tous les autres plans des constructeurs potentiels que révélerait d'un tel oubli—.

Déparée de manière irréversible – tel est déjà le cas en raison de la raffinerie, mais de façon heureusement limitée dans l'espace perçu – car il faut comprendre qu'il sera impossible de détruire de telles installations comme on vient de le faire pour le bétonnage de la rivière St Charles ou la couverture de la rue St Joseph : c'est plutôt une extension des sites à laquelle il faut s'attendre, quelles que soient les protestations du concepteur.

Or, que va rapporter cette destruction irréversible du paysage de la région de Québec pour celle-ci sur le plan économique: la création de 30 emplois permanents (on parlait à l'origine de 50 : le chiffre a déjà réduit...) et d'environ 300 emplois à très court terme (3 ans). Ces 30 emplois permanents pourront-ils compenser la perte de la manne touristique qui se chiffre en millions de dollars et en plus d'un millier d'emploi pour la seule ville de Québec. Rien ne servira d'avoir tant investi pour l'embellissement de la ville et la promotion de la région. Le tourisme fuira : on ne dépense pas des milliers de dollars de voyage pour voir la laideur d'une région d'industrie lourde. Et l'aspect historique de Québec, quel que soit le charme de la ville est insuffisant car bien des villes en Europe peuvent rivaliser avec elle, et par la beauté et par l'ancienneté. Les quelques hectares de la vieille ville sont insuffisants pour générer et retenir une clientèle internationale. Ce qui attire, outre la publicité que représente le fait d'être la plus ancienne ville, ville fondatrice du Canada, c'est l'immensité des paysages canadiens, propres à faire rêver bien des Européens et des Asiatiques. Aussi faut-il placer comme un impératif de préserver l'apparence de toute la région. C'est la beauté de Québec, et de l'ensemble de la région, le caractère exceptionnel du nombre de sites de verdure, de grands domaines donnant beauté et opulence à Québec, le caractère limité des grosses industries qui constituent sont attrait et explique pourquoi Québec surpasse (et très nettement ) Montréal sur le plan du tourisme.

Veut-on faire de Québec un autre Montréal? Et après avoir perdu tant d'emplois de la fonction publique par le transfert de ministères entiers vers Montréal (pertes qui se chiffrent là aussi par milliers), faudra-t-il perdre encore

les milliers d'emplois reliés au tourisme, dans l'espoir de gager quelques 30 malheureux emplois?

C'est une vision bien tronquée, et bien partielle de l'intérêt économique de la région.

Aussi peut-on s'étonner de l'absence totale de réaction aussi bien des maires que de la population de la grande région de Québec – à l'exception des municipalités directement concernées – et notamment de la ville même de Québec - puisque c'est l'environnement et non seulement le développement mais la conservation même de toute l'industrie touristique de Québec – et partant de l'Est du Québec, dont la ville de Québec est la porte d'entrée et la clé, industrie touristique élaborée pourtant grâce de gros investissement, et non du seul Lévis, qui sont en jeu. Cependant, malgré ce manque de réaction et de sensibilisation à l'impact hautement négatif et destructeur à moyen terme de ce projet sur l'économie de la région, le projet Rabaska, en raison de son impact négatif prévisible pour l'économie de la région doit être rejeté car il est impossible de trouver dans la région un site où il serait possible d'établir le terminal et l'ensemble des installations nécessaires de manière à les dissimuler aux regards de nos visiteurs.

## II- La pollution atmosphérique des méthaniers

Enfin, il convient, outre les dangers inhérents à la navigation dans un étroit couloir largement fréquenté– quoique l'on prétende au contraire – de souligner un point qui n'a jamais été ne serait-ce qu'évoqué au cours de tout ce débat :

Quel(s) gaz est – ou sont - relâché dans l'atmosphère par les méthaniers pour maintenir la température du méthane (à – 165 C), car le maintien de la température nécessaire pour liquéfier ce gaz nécessite obligatoirement la vaporisation d'un liquide à très basse température d'ébullition ( autrement dit un gaz à son état ordinaire). La solution la plus simple et la plus économique est, bien évidemment de laisser vaporiser une partie du méthane transporté. Et tel semble bien être le cas ainsi que le révèle un site d'équipement des méthaniers : « Dès lors que le gaz naturel a été liquéfié à des

températures cryogéniques (c'est à dire à des températures inférieures à -100°C), une évaporation du gaz naturel liquéfié s'effectue de façon continue durant le transport. De sorte qu'il est nécessaire de fournir des équipements adaptés pour remédier à cette évaporation.(...) ». Or, « Malgré les nombreux développements, la re-liquéfaction du GNL n'a pas encore entraîné l'adhésion technique et économique des armateurs et des opérateurs. » (Source : LNG Ship, « méthaniers », en ligne , « cryostar.fr/web/methanier-methaniers-eq.php »)

Et où cette question a-t-elle seulement été évoqué avec toute la pollution engendrée par ce procédé, et les risques inhérents au relâchement d'un gaz à effet de serre hautement inflammable. Seule l'association Appel en a parlé et voici son évaluation :

« Le projet Rabaska émettra 146 000 tonnes de gaz à effet de serre à Lévis par année lors du processus de vaporisation du GNL. Ceci équivaut aux émissions de **38 450 voitures** uniquement à Lévis! Si on considère le processus à partir de sa source, Rabaska produira autant de GES que **185 500 automobiles** et peut être plus et ce uniquement pour le transport du gaz naturel... En ajoutant les émissions dues à la combustion du gaz naturel, les émissions totales de **GES** équivaldront à plus de **3 300 000 automobiles!** C'est cinq fois plus que le projet abandonné de la centrale au gaz du Suroît.

La centrale du Suroît aurait émise entre 2 170 000 et 2 450 000 T de GES et aurait brûlé 1 130 000 000 m<sup>3</sup> de GN.

Rabaska importera 5 760 000 000 m<sup>3</sup> de gaz naturel. Soit **l'équivalent de 5.1 centrales du Suroît.** » (lequel, rappelons-le a été abandonné) (Source : Appel, les gaz à effet de serre, en ligne :

[http://www.appellevis.org/index\\_fichiers/page0075.htm](http://www.appellevis.org/index_fichiers/page0075.htm)). Et encore n'y parle-t-on pas du gaz relâché dans l'atmosphère pendant le transport pour le maintien de la basse température indispensable pour éviter la regazéification massive du gaz transporté qui déboucherait inévitablement soit sur un relâchement quasi-total du gaz transporté, soit sur l'explosion du navire par augmentation de la pression interne.

Parle-t-on d'un autre impact économique positif dans la réalisation de ce projet : oui, certes, la réduction des coûts de l'énergie pour les industries ... de Montréal. Ainsi donc, la région de Québec perdrait plus d'un millier d'emplois, contre 30 emplois créés au profit principal de Montréal, qui elle, n'assumerait aucun des effets négatifs engendrés par une installation dont elle principalement tirerait profit.

### III- Conclusion

Ainsi, la région de Québec n'a pratiquement que des inconvénients à attendre de ce projet : pollution importante, dégâts irrémédiables sur ses paysages, destruction de son importante activité touristique tous ces éléments négatifs ne saurait être balancés par la création de 30 malheureux emplois à long terme. L'intérêt de l'ensemble de la région doit l'emporter sur la perspective d'une de ses municipalités de percevoir des taxes importantes, pour une industrie, puis, finalement lui coûtera plus – en frais de sécurité à assurer - qu'elle ne lui rapportera.

Les inconvénients sont tels qu'aucune correction ne peut être apportée pour rendre le projet envisageable, et que celui-ci doit être rejeté. Et espérons que la région de Québec ne sera pas entraînée dans ce qui constitue très certainement, si le projet était accepté, un marché de dupe.

Mireille Castelli,