

Mémoire déposé au BAPE

dans le cadre de l'audience publique relative au

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

par Danièle Desjardins

Janvier 2007

Plusieurs arguments militent contre l'implantation d'un port méthanier dans la zone Lévis – Beaumont – Île d'Orléans. Je me limiterai dans ce mémoire à deux arguments majeurs : le site de Lévis n'est pas approprié pour accueillir un port méthanier et il n'y a pas, à l'échelle du Québec, de justification énergétique pour ce projet.

Une erreur dans le choix du site

La recherche de sites potentiels est à la base de la démarche d'évaluation environnementale; elle est aussi et surtout une exigence faite au promoteur de justifier le choix du site qu'il a retenu pour son projet. Or, la démonstration n'est pas faite que le site de Lévis est approprié pour accueillir un port méthanier.

L'initiateur du projet Rabaska dit avoir procédé à la recherche de sites à partir d'une liste de sites potentiels identifiés par le gouvernement du Québec dans les années '70. Sa démarche l'amène à écarter rapidement toute la rive-nord du Saint-Laurent, entre autres à cause des conditions topographiques et géologiques. Les études réalisées par le gouvernement du Québec dans les années '70 y identifiaient pourtant sept sites potentiels sans compter qu'un projet de port méthanier à Grande Anse est actuellement envisagé par un autre promoteur. Par ailleurs, l'initiateur du projet Rabaska retient quatre sites potentiels sur la rive-sud du Saint-Laurent, deux sont disqualifiés entre autres par manque de profondeur d'eau; il est donc légitime de se demander s'ils étaient vraiment des sites potentiels. En fin de compte, pour l'initiateur du projet Rabaska, la justification repose sur la comparaison entre deux sites : Lévis et Gros Cacouna.

Bien que le poids relatif accordé aux critères d'évaluation des sites potentiels ne soit pas précisé, la « fiabilité du transport maritime » et le « zonage » sont les deux premiers à être mentionnés dans une liste de facteurs à considérer¹. L'examen d'un tableau comparatif des avantages-inconvénients des sites de Lévis et Gros Cacouna suggère que ces deux facteurs ont été déterminants dans le choix final du site de Lévis : les conditions climatiques de navigation « défavorables » à Gros Cacouna et le zonage « favorable » à Lévis². Paradoxalement, le zonage à Lévis ne fait l'objet d'aucun autre commentaire, pas même dans la section intitulée « Comparaison détaillée des sites de Lévis/Beaumont et Gros Cacouna »³. Par contre et malgré que le tableau comparatif suggère que les coûts ont un poids similaire pour les deux sites, la longueur et donc le coût du gazoduc de raccordement (230 km vs 50 km) est mentionné, hors tableau, comme ayant également influencé le choix du site.

L'appréciation donnée aux deux critères décisifs dans le choix du site de Lévis est cependant contestée par les faits. En effet, d'une part, alors que les conditions climatiques de navigation (vents-glaces-brouillard) conduisent l'initiateur du projet Rabaska à rejeter le site de Gros Cacouna, un autre promoteur (projet Énergie Cacouna) semble capable de surmonter ces

¹ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.5 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

² SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.10-4.11 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

³ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.12-4.14 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

difficultés à la satisfaction de Transports Canada⁴. D'autre part, alors que le zonage est pour l'initiateur du projet Rabaska un « avantage significatif »⁵ du site de Lévis, le règlement de zonage de la Ville de Lévis n'autorise qu'un seul des usages requis pour le projet Rabaska – l'usage relatif aux installations portuaires – et cela dans une seule des zones requises par le projet – la zone du fleuve⁶. De plus, la plus grande partie de la superficie terrestre requise pour le projet est localisée en zone agricole permanente et l'initiateur du projet Rabaska n'a pas d'autorisation de la CPTAQ.

Bref, en milieu terrestre, l'initiateur du projet Rabaska propose l'implantation d'une industrie lourde sur un territoire où les usages autorisés et actualisés (habitation, école, commerce) sont incompatibles avec les usages requis pour son projet. Une centaine de familles résident dans un rayon d'un kilomètre des installations projetées. Les vocations agricole et résidentielle sont bien ancrées et le paysage est exceptionnel.

- ◆ **Constat 1** – L'utilisation actuelle des terres sur le site proposé pour le projet Rabaska n'est pas compatible avec la vocation industrielle d'un port méthanier.

Enfin, outre cette proximité entre les populations et les installations terrestres comme maritimes, le site de Lévis est très éloigné de la haute mer et impose de naviguer en chenal étroit. Aucun autre des treize ports méthaniers construits après 1980 et connus de l'initiateur du projet Rabaska ne présente cette combinaison de conditions critiques⁷.

Par ailleurs, l'initiateur du projet Rabaska nous indique qu'il n'y a pas sur le site de Lévis ou à proximité immédiate « d'écosystème ou d'habitat d'espèce particulièrement valorisée »⁸, qu'en est-il des populations humaines?

La perception des populations rapprochées du site projeté par Rabaska n'a pas fait l'objet d'étude particulière de la part de l'initiateur du projet – du moins d'étude rendue publique – et, cela, malgré qu'il ait identifié une « opposition prévisible »⁹ dès l'étape de justification de choix du site. L'opposition des populations rapprochées s'est en effet affirmée très tôt et elle ne s'est pas démentie par la suite. Le référendum de Beaumont, auquel 70% de la population a participé, était sans équivoque déjà en 2004 : 72% des personnes ne voulaient pas du projet. Le sondage réalisé deux ans plus tard par les directions de santé publique Chaudières-Appalaches et Capitale

⁴ BAPE, *Rapport 230 - Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna*, p.148

⁵ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.11 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

⁶ CLAUDE LAVOIE URBANISTE. *Rapport d'expertise en urbanisme sur la réglementation applicable au site du projet Rabaska sur le territoire de la Ville de Lévis demandé par un groupe de citoyens des villes de Lévis et de Beaumont*, p.25 (BAPE, Projet Rabaska, document DC3)

⁷ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA. *Réponse à la demande (QE-0036) du 14 décembre 2006 en après-midi concernant les terminaux semblables à celui de Rabaska ayant les caractéristiques suivantes : un long chenal étroit, une longue ligne de déchargement traversant une route publique et la population à 600 m du terminal* (BAPE, Projet Rabaska, document DA72)

⁸ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.14 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

⁹ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.11 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

nationale conduit à des conclusions analogues : chez les populations rapprochées du site projeté par Rabaska, 57% sont en désaccord avec un tel projet¹⁰. L'émergence de nombreux groupes d'opposants tout comme leur implication gratuite et soutenue depuis plusieurs années livrent le même message.

L'initiateur du projet Rabaska a mis de côté l'absence d'acceptabilité sociale à Lévis considérant qu'un terminal méthanier « pourrait y être installé en toute sécurité pour la population »¹¹. La perception qu'a l'initiateur quant à la sécurité de son projet n'a visiblement pas réussi à influencer les perceptions des populations puisque l'opposition au projet est toujours vive plus de deux ans plus tard et que la sécurité demeure l'un des principaux sujets de préoccupation.

Bref, l'initiateur du projet Rabaska a largement sous-estimé l'opposition des populations rapprochées du site projeté. Les moyens mis en œuvre pour gagner l'acceptation sociale n'ont pas changé la situation. Cette erreur d'appréciation quant au facteur humain a conduit l'initiateur du projet à une mauvaise décision quant au choix du site.

- ◆ **Constat 2** – L'acceptabilité sociale pour le projet Rabaska n'était au rendez-vous en 2004, elle ne l'est toujours pas aujourd'hui.

Une absence de justification au plan énergétique

La Stratégie énergétique du Québec privilégie les économies d'énergies, l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables. Il y a aussi, dans cette stratégie, une position favorable à l'importation du GNL, la raison étant qu'il faut « diversifier nos sources d'approvisionnement afin de renforcer notre sécurité énergétique à moyen et à long termes »¹² Ceci n'est pas, faut-il le dire, une démonstration que le Québec a besoin de cette forme d'approvisionnement en énergie. Incidemment, la Commission d'examen conjoint du projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna conclut que cet approvisionnement supplémentaire en gaz naturel n'ajouterait pas à la sécurité énergétique du Québec sauf en cas de « bris majeur sur le réseau de transport situé à l'ouest du Québec »¹³.

En fait, la justification énergétique des ports méthaniers n'est possible qu'à l'échelle de l'Amérique du Nord et non pas à l'échelle du Québec. C'est sur une base continentale qu'un approvisionnement accru pourrait influencer le prix du gaz naturel¹⁴. Au plan énergétique, il n'y a pas d'avantage marqué pour le Québec au fait que des ports méthaniers soient localisés en territoire québécois. Au mieux, il s'agit de substituer une forme d'approvisionnement à une autre, ce qui sécuriserait l'approvisionnement dans des situations rarissimes tout en introduisant une

¹⁰DIRECTIONS DE SANTÉ PUBLIQUE CHAUDIÈRE-APPALACHES ET CAPITALE-NATIONALE. *Perceptions de la population des territoires limitrophes*, décembre 2006 (BAPE, Projet Rabaska, document DB43)

¹¹ SOCIÉTÉ EN COMMANDITE RABASKA, *Étude d'impact sur l'environnement, Présentation du projet et du promoteur, tome 2*, p.4.14 (BAPE, Projet Rabaska, document PR3.2)

¹² MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*. p. 80 (BAPE, Projet Rabaska, document DB24)

¹³ BAPE, *Rapport 230 - Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna*, p.42

¹⁴ BAPE, *Rapport 230 - Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna*, p.42-43

dépendance certaine envers des pays étrangers et instables politiquement à l'heure où les États-Unis voudraient sortir de ce type de dépendance.

Parmi les solutions de rechange, la construction de gazoducs reliant le Québec aux Maritimes mériterait d'être envisagée. Ainsi, tout en diversifiant les sources d'approvisionnement, par exemple à partir des ports méthaniers déjà autorisés en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, ces gazoducs apporteraient un accès au gaz naturel sur une portion élargie du territoire québécois. Ceci favoriserait le développement industriel en régions, donc aurait des « impacts très positifs sur les économies régionales »¹⁵ et, cela, bien au-delà de la période de construction.

◆ **Constat 3** – Le projet Rabaska n'est pas justifié au plan énergétique pour le Québec.

Réflexion sur le processus d'évaluation environnementale

La première partie de l'audience publique relative au *Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes* a mis en lumière le déséquilibre considérable entre les moyens de l'initiateur du projet Rabaska et ceux du reste de l'assemblée, qu'il s'agisse des citoyens bénévoles, ou du BAPE sans budget pour faire témoigner des experts, ou encore de la table de représentants des administrations publiques (municipales, provinciales et fédérales) qui, trop souvent, doivent transmettre les questions à quelqu'un d'absent à l'audience et donc reporter les réponses. En deux mots, l'expertise indépendante est insuffisante et il n'y a généralement pas de contreponds aux déclarations de l'initiateur du projet Rabaska ni aux témoignages des très nombreux experts qu'il a engagés. Les citoyens, s'ils ont « la possibilité d'exprimer leurs préoccupations », non pas toujours celle « d'obtenir des réponses rigoureuses »¹⁶.

Enfin, le travail en silo et l'absence de prospective des administrations publiques nous privent d'une vision globale. Le ministère du **Développement durable**, de l'**Environnement** et des Parcs ne devrait-il pas être en mesure de présenter une réflexion québécoise globale sur la justification énergétique, économique, environnementale d'un ou de plusieurs ports méthaniers en territoire québécois. C'est au gouvernement de faire cette réflexion et non pas à l'initiateur de projet¹⁷. La tenue successive de deux commissions du BAPE sur des projets de ports méthaniers sans une telle réflexion en toile de fond ne m'apparaît pas être une utilisation efficace des ressources.

¹⁵ MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*. p.89 (BAPE, Projet Rabaska, document DB24)

¹⁶ « Les citoyens auront la possibilité d'exprimer leurs préoccupations et d'obtenir des réponses rigoureuses aux questions qu'ils se poseront éventuellement » (MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, p.90)

¹⁷ L'intervention du représentant du ministère du Développement économique, Innovation et Exportation (MDEIE) le 12 décembre en après-midi (l'une des rares interventions du MDEIE en huit jours d'audience) était particulièrement éloquente sur le vide actuel, ce représentant puisant dans les déclarations et les études de l'initiateur du projet les éléments de la réponse du MDEIE sur l'effet structurant et la justification économique du projet Rabaska. (BAPE, Projet Rabaska, document DT7, p.36-40)

Conclusion

Je conclus qu'un projet de port méthanier dans la zone Lévis – Beaumont – Île d'Orléans était inacceptable déjà en 2004 et qu'il demeure inacceptable encore aujourd'hui.

Suite aux constats faits plus haut, voici mes recommandations :

- ◆ **Recommandation 1** – Que le projet de port méthanier sur le site de Lévis soit rejeté.

- ◆ **Recommandation 2** – Que le gouvernement du Québec démontre qu'un port méthanier est nécessaire pour assurer la sécurité énergétique du Québec, c'est-à-dire qu'il y a un besoin de substituer l'importation de GNL à l'approvisionnement actuel en provenance de l'Ouest canadien ainsi qu'un avantage à s'approvisionner à l'extérieur du Canada.

- ◆ **Recommandation 3** – Si l'importation de GNL s'avère un besoin démontré, que le gouvernement du Québec précise sa position relative aux ports méthaniers dans une perspective de développement durable et qu'il établisse une liste à jour de sites potentiels qui se qualifient techniquement et qui font consensus.

- ◆ **Recommandation 4** – Que le gouvernement du Québec impose un moratoire sur les projets de ports méthaniers d'ici là.

