



DU LOCAL AU GLOBAL :

UNE ÉVALUATION DU PROJET RABASKA DANS UNE PERSPECTIVE
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

**MÉMOIRE SUR LE PROJET D'IMPLANTATION
DU TERMINAL MÉTHANIER RABASKA**

PRÉSENTÉ PAR LE

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
CHAUDIÈRE-APPALACHES

AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

25 JANVIER 2007

Recherche et rédaction

Louis Machabée, Ph.D., agent de recherche
Cosmin Vasile, B.Sc., directeur général, Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches

Support et révision linguistique

Sonia Brassard, adjointe administrative, Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches

Collaboration

M. Guy Lessard, Récupération Frontenac
M. André Bélisle, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
Rachel Thériault, Innergex
Jacques Demers, Les Amis du parc des Chutes-de-la-Chaudière
Maurice Vigneault, Fédération de l'UPA de Lévis-Bellechasse
Yvon Bruneau, Municipalité de Saint-Henri
Martin Loiselle, Agence de mise en valeur des forêts privées des Appalaches
Jean-Claude Marcoux, Fédération québécoise de la faune, région Chaudière-Appalaches
Martin Paulette, Groupement faunique du Triangle de Bellechasse

Remerciement spécial

Mathieu Castonguay, B.Sc. génie mécanique
Geneviève Desroches, B.Sc. biologie, M. Environnement

Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches (CRECA)

22, rue Sainte-Hélène
Breakeyville (Québec) G0S 1E2

Tél. : 418-832-2722
Télec.: 418-832-9116

© 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE	2
2. MÉRITES ET LACUNES DU PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA.....	3
2.1 Efficacité économique	3
2.2 Expansion des marchés	5
2.3 Sécurité énergétique	10
2.4 Vocation du territoire	12
2.5 Émissions atmosphériques.....	15
2.6 Équité entre les générations.....	17
2.7 Équité entre les peuples	17
2.8 Accès au savoir	18
3. POSITION ET RECOMMANDATIONS DU CRECA À L'ÉGARD DU PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA.....	19
ANNEXE 1	22
ANNEXE 2	29

INTRODUCTION

Fondé en 1991, le Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA) est un organisme à but non lucratif, officiellement reconnu par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP). À l'instar des autres conseils régionaux de l'environnement du Québec, il travaille activement à l'implantation d'une vision régionale du développement durable et de l'environnement avec les partenaires socio-économiques de la région. Il compte actuellement 353 membres, dont des représentants d'organismes environnementaux, de citoyens, des corporations privées, de gouvernements locaux et d'organismes parapublics.

Conformément à sa mission, le CRECA s'assure que les projets d'aménagement du territoire planifiés dans sa région souscrivent aux principes sur le développement durable. Dans cette voie, le présent document synthétise l'analyse qu'il fait du projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et la position qu'il prend à l'égard de celui-ci.

Suite à une démarche transparente et rigoureuse d'échange d'information et de discussion, les membres du Conseil d'administration du CRECA ont décidé de ne pas appuyer le projet du promoteur dans sa forme actuelle. Le présent document explique cette décision et se divise en trois parties. Dans un premier temps, est expliquée la méthodologie d'analyse qui a été adoptée afin d'examiner le projet du promoteur. Dans un second temps, sont présentées les observations issues de la démarche d'analyse. Ces observations relèvent les mérites et les lacunes du projet du promoteur. Dans un troisième temps, sont présentées les raisons pour lesquelles le CRECA ne seconde pas le projet dans sa forme actuelle. Quelques pistes de bonification susceptibles de rehausser l'acceptabilité du projet sont également suggérées.

1. MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

Le Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA) vise à s'assurer que les projets d'aménagement du territoire, touchant de près à la région, se conforment aux seize (16) principes de base précisés et définis dans la Loi sur le développement durable du gouvernement du Québec (2005). Ces principes ont été utilisés afin d'évaluer les mérites et les lacunes du projet Rabaska. L'exercice d'évaluation a procédé en cinq étapes.

Une grille d'analyse en trois sections a d'abord été élaborée. Cette grille regroupe les 16 principes du développement durable selon qu'ils appartiennent à la dimension sociale, économique ou environnementale (annexe 1). Des indicateurs d'analyse pour chacun des 16 principes du développement durable ont par la suite été définis. Un spécialiste à l'emploi du CRECA a par la suite utilisé cette grille d'analyse afin d'examiner en détails les documents déposés par le promoteur. L'analyse effectuée a permis de dégager une série de constats détaillés.

Réunis en assemblée spéciale, les membres du Conseil d'administration du CRECA ont par la suite pris connaissance de ces constats. Après une discussion en profondeur de ces derniers, ils ont évalué les mérites et les carences du projet Rabaska. Utilisant une échelle d'évaluation allant de -3, «très insatisfaisant», à +3, «très satisfaisant», ils ont précisé dans quelle mesure les différents aspects du projet répondaient aux 16 principes de la loi sur le développement durable. La discussion menée lors de cette étape a également permis d'explorer quelques pistes de bonification du projet.

Dans un cinquième et dernier temps, les notes données par chacun des participants pour chaque principe du développement durable ont été compilées et une moyenne a été calculée (annexe 1). On remarque que les notes vont de «+2 » à «-2 ». Quelques aspects du projet du promoteur s'avèrent répondre de façon « assez satisfaisante » aux principes du développement durable, comme le principe de subsidiarité, alors que plusieurs autres s'en écartent de façon « assez insatisfaisante », comme le principe de précaution. La section qui suit présente une sélection d'observations découlant de la démarche d'analyse et des discussions menées au sein du Conseil d'administration du CRECA. Seuls les enjeux les plus pertinents, abordés dans une perspective de développement durable, ont été retenus.

2. MÉRITES ET LACUNES DU PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA

L'analyse et les discussions relatives au projet Rabaska ont permis de mettre en lumière huit aspects qui méritaient une attention particulière. La section qui suit en propose un bref résumé.

2.1 Efficacité économique

Constat :

Selon les chiffres du promoteur, le coût de construction du terminal méthanier Rabaska serait de 840M\$. Pour l'ensemble du Québec, la phase de construction devrait générer des retombées de 444M\$. La construction du terminal devrait engendrer «2440 emplois directs (principalement sur le chantier et dans les fonctions de supervision/gestion du projet), auxquels s'ajoutent 2555 emplois indirects auprès d'une série de fournisseurs» (Tome 3, chap. 6, p. 110). Les retombées économiques de ces emplois directs, et celles reliées à l'exploitation proprement dite du terminal, sont évaluées à 37M\$ annuellement. En terme de taxes municipales, une entente de principe signée entre le promoteur et la Ville de Lévis prévoit une compensation financière de 330M\$ répartie en 35 années¹. Les sommes versées à la Ville augmenteront de 2% pour chaque période de 5 ans. Ainsi, 7M\$ seront donnés à la Ville pour les années 1 à 5 du projet, 7,5M\$ pour les années 6 à 10, et ainsi de suite. L'entente prévoit également «la possibilité, pour Rabaska, de bénéficier de trois options de renouvellement de 5 ans chacune»², pouvant générer jusqu'à 500M\$ en taxes municipales.

Évaluation :

Le CRECA est sensible à l'ampleur de ces chiffres. Au plan local, les investissements requis profiteront à plusieurs travailleurs, tout en générant des retombées économiques observables à court terme. Une analyse effectuée à la lumière des principes du développement durable amène cependant à mettre ces données en perspective. En termes d'emplois, il faut d'abord noter que la construction du terminal ne résultera pas nécessairement en la création de 2440 nouveaux postes. Les tâches à réaliser dans le cadre de ce chantier donneront plutôt du travail à 2440 personnes. Ces occupations seront vraisemblablement assumées par le personnel déjà

¹ Ville de Lévis, «Convention relative aux impacts économiques et fiscaux du projet Rabaska intervenue à Lévis le 6 juillet 2006».

² Ville de Lévis, « Entente de principe sur les impacts économiques et fiscaux ». Communiqué 3 juillet 2006.
http://www.ville.levis.qc.ca/Fr/Pdf/Press/2006_07_03_Rabaska_entente_fiscale.pdf

au service des entreprises spécialisées qui répondront, par voie de soumission, à l'appel d'offres de Rabaska. Conséquemment, bon nombre des personnes qui occuperont ces emplois temporaires proviendront de l'extérieur de la région lévisienne. Autre aspect important, les 70 emplois directs découlant de l'exploitation du terminal s'échelonnent sur 45 ans. Ils n'occuperont tout au plus que deux générations de travailleurs, soit le temps que durera l'exploitation du terminal méthanier. Si l'on compare avec d'autres secteurs d'activités, on constatera que les 850M\$ d'investissement proposés par le promoteur pourrait générer un nombre d'emplois nettement supérieur, sur une période de temps beaucoup plus longue. Dans le secteur des énergies renouvelables, par exemple, l'Association canadienne de l'énergie éolienne estime que « l'industrie énergétique éolienne crée entre 27% et 66% plus d'emplois que les secteurs d'énergie au charbon et au gaz naturel respectivement »³.

Des statistiques similaires peuvent être également avancées dans le secteur du tourisme. Avec un investissement équivalent de 850M\$, rapporte l'Institut nord-américain de recherche en tourisme, plus de 5000 emplois directs pourraient être ainsi créés⁴. Les emplois de l'industrie éolienne et touristique exigent donc beaucoup moins d'investissement financier que ceux du gaz naturel, tout en étant durables et non polluants. Leur capacité à générer de la richesse collective ne fait de plus aucun doute. En 2005, par exemple, l'industrie de l'énergie éolienne a contribué avec 736M\$ au produit intérieur brut canadien. Durant la même période, elle a créé 1 200 nouveaux emplois, soit une augmentation de 65% par rapport à 2004. Les compagnies impliquées dans ce type d'énergie ont retiré 548 M\$ de profit et prévoient en retirer le double en 2006⁵. En somme, les collectivités humaines qui construisent leur futur sur la base du développement durable ont tout intérêt à investir leurs ressources humaines et matérielles dans la création de ce type d'emplois. Ce faisant, elles créent une forme de richesse collective renouvelable, sans compromettre la capacité des générations futures à en faire autant.

Les chiffres du promoteur comportent d'autres omissions importantes. Dans le secteur du tourisme, en particulier, on notera que l'installation d'un terminal méthanier sur le territoire de

³ Association canadienne de l'énergie éolienne, feuillet d'information no. 2, « La science de l'énergie éolienne », 2006. http://www.canwea.ca/french/Feuillets_information_fr.cfm.

⁴ Institut nord-américain de recherche en tourisme, « Analyse du paysage touristique et historique : projet Rabaska », 2006, p. 41. Étude disponible sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale: http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents_staticpost/cearef_3971/R-0081.pdf

⁵ Association canadienne de l'énergie éolienne, Communiqué de presse : « L'énergie éolienne : une nouvelle puissance dans l'économie canadienne. Croissance accélérée en matière d'emplois et d'investissements », 24 octobre 2006: http://www.canwea.ca/french/news_releases_fr.cfm?ID=36

Lévis et sur la voie navigable du Saint-Laurent vient modifier l'offre touristique globale de la région de la Capitale nationale. Dans son édition de mars 2004, la revue *National Geographic Traveler*, classe le Vieux-Québec au sixième rang des destinations touristiques les plus belles au monde. Comme l'explique l'Institut nord-américain de recherche en tourisme, ce secteur de la Capitale nationale offre un panorama exceptionnel. Devant le visiteur, s'offre « le fleuve, la baie de Beauport, la chute Montmorency, la pointe de l'Île d'Orléans, la rive sud incluant la Ville de Lévis et les berges du Saint-Laurent » (ibid, p.4). La présence d'une infrastructure technologique d'envergure sur le fleuve, jumelée à d'imposants réservoirs dans les terres, risque cependant d'altérer de façon sensible la valeur touristique de ce paysage.

Dans une étude menée en 2004, le Ministère du tourisme évaluait à 1,49 milliards de dollars les dépenses touristiques générées par la région de Québec (cité par l'Institut nord-américain de recherche en tourisme). Près de 67% des touristes identifiaient l'aspect historique du milieu comme le facteur déterminant de leur visite, alors que 54% de ceux-ci ciblaient l'aspect paysage. Le paysage constitue donc une composante très importante de l'offre touristique de la Capitale nationale. Sans engendrer une perte automatique de revenus, les composantes du projet Rabaska (la jetée, le corridor de service et le terminal méthanier) pourraient cependant diminuer la capacité du paysage à former un attrait touristique intéressant. Dans la mesure où l'on prévoit une consommation accrue de gaz au cours des prochaines années, tout indique que l'infrastructure initiale fera place à de nouvelles installations, réduisant d'autant plus la capacité du paysage à former un attrait touristique cohérent et harmonieux. Dans ce contexte, une perte supplémentaire de revenus est à prévoir, de même qu'une occasion unique d'avoir misé sur une industrie touristique génératrice d'emplois durables, sans parler de la disparition d'un paysage d'une très grande beauté et d'une très grande valeur.

2.2 Expansion des marchés

Constat :

Sur la base des prévisions énoncées par l'*Energy and Environmental Analysis* (EEA), une firme privée de consultants en énergie basée à Washington D.C., le promoteur soutient que la demande de gaz naturel augmentera de 40% au Canada et aux États-Unis d'ici 2025, soit une croissance annuelle de 1,6%.

« Pour les États-Unis et le Canada, EEA prévoit que la consommation totale passerait de 25 Tpi³ par an (708 Gm³/an) à 35 Tpi³ par an (1 019 Gm³/an) en 2025, soit une croissance de 40 %.» (Tome 2, chap. 2, p. 42).

De l'aveu même du promoteur, c'est dans le secteur de la génération électrique et de l'exploitation des sables bitumineux que devrait s'observer la plus large part de cette croissance:

« Aux États-Unis et au Canada, la production d'énergie au gaz naturel (génération électrique et exploitation des sables bitumineux), constitue la plus large part de la croissance de la demande prévue pour l'avenir » (Tome 2, chap. 2, p. 43).

Pour le Québec et l'Ontario, la croissance anticipée de la demande de gaz naturel sera moindre que la croissance de la demande globale (Canada et États-Unis), soit environ 1%:

« Au Québec et en Ontario, la croissance de la demande de gaz naturel suit une tendance similaire bien qu'à un rythme un peu moins élevé que dans le reste du continent. Au tableau 2.6, il apparaît que la demande gazière totale devrait s'accroître d'environ 1 % par an dans les deux provinces durant la période 2004-2025. » (Tome 2, chap. 2, p. 43).

Évaluation:

Le promoteur affirme que l'implantation d'un terminal méthanier sur la voie maritime du Saint-Laurent permettra de répondre à la demande croissante de gaz naturel au Québec et en Ontario. Il évalue que la demande devrait croître au taux annuel moyen de 1,1% au cours des 20 prochaines années. Une analyse du contexte énergétique nous amène à interroger les projections de consommation avancées par le promoteur. Au cours des dernières années, l'intérêt envers le charbon a été ravivé suite à la montée en flèche des prix du gaz et à la volatilité des marchés énergétiques mondiaux. La popularité de cette source d'énergie abondante et bon marché est particulièrement manifeste du côté de l'Ontario. Sur cinq grandes centrales thermiques au charbon que possède la province, deux seront prochainement converties aux technologies dites du « charbon propre » alors que trois seront remplacées par des centrales nucléaires⁶. Même son de cloche du côté privé : la plus importante centrale d'énergie thermique en Amérique du Nord, la Nanticoke d'Ontario Power Generation, utilisera, elle aussi, la technologie dite du charbon propre. Par le fait même, elle fait fi du gazoduc situé à

⁶ Les renseignements relatifs à la politique énergétique de l'Ontario se trouvent sur le site du Ministère de l'énergie de l'Ontario est à l'adresse URL suivante :

http://www.energy.gov.on.ca/index.cfm?fuseaction=english.news&body=yes&news_id=134

100 km au nord de ses installations. Dans ces conditions, rien n'indique que le gaz naturel fera une percée significative parmi les autorités publiques et les entreprises de l'Ontario.

Du côté du Québec, où l'énergie hydroélectrique est relativement abordable, la demande de gaz pourrait même s'avérer en deçà des prévisions du promoteur – dont les données ne précisent pas les parts respectives de l'augmentation de gaz pour le Québec et l'Ontario. Selon les conclusions de l'étude de Lafrance et Desjarlais (2006), il se pourrait même que la consommation de gaz soit moindre au Québec entre 2030-2050 qu'elle ne l'est à l'heure actuelle⁷. Devant l'absence de nouveaux besoins au Québec, on peut donc se demander qu'est-ce qui justifie l'implantation d'un terminal méthanier sur les rives de Lévis?

Pour comprendre les enjeux de ce projet, estime le CRECA, il faut effectuer une analyse à une autre échelle. Il faut replacer le terminal méthanier de Rabaska dans le contexte nord-américain et mondial de la production d'énergie.

L'actualité en matière d'énergie a récemment démontré les liens étroits entre les besoins énergétiques des États-Unis et l'accélération de l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta. Au lendemain de l'élection du gouvernement fédéral, révèle un reporter de l'émission *Zone libre*⁸, des dirigeants de projets d'exploitation de sables bitumineux se réunissent avec ceux des grandes industries pétrolières américaines. À l'issue de la rencontre, le Canada aurait accepté de multiplier par 5, d'ici 2015, la production de pétrole extrait des sables bitumineux. Avec un million de barils de pétrole par jour, le Canada est déjà le principal exportateur de pétrole aux États-Unis. Augmenter à cinq millions, c'est presque la moitié des importations de pétrole des États-Unis que le Canada s'apprête à assurer. Pour atteindre de tels objectifs, précise le rapport de la rencontre, de nouvelles raffineries devront être construites ainsi que des oléoducs capables d'acheminer le brut albertain jusqu'en Californie et au Texas.

Lafrance et Desjarlais (2006) ont présenté des scénarios d'impact du changement climatique sur la demande d'énergie au Québec pour les horizons 2030 et 2050. En se basant sur deux scénarios de croissance démographique, la prévision de la demande d'énergie a été effectuée pour quatre secteurs de consommation : résidentiel, commercial, industriel et transport. Pour chaque secteur, l'impact des trois scénarios climatiques est calculé pour les principaux usages (en particulier, chauffage et climatisation) et pour les principales formes d'énergie. La demande de gaz naturel pour l'horizon 2030 –2050 ressort moindre que la consommation actuelle. Voir Gaetan Lafrance et Claude Desjarlais, 2006. « Impact socio-économique du changement climatique. La demande d'énergie au Québec : Horizon 2030 – 2050 » Présentation au colloque 74^e Congrès de l'Association canadienne-française pour l'avancement des sciences (ACFAS), Montréal, 18 mai 2006.

<http://www.ouranos.ca/doc/ACFAS2006/Presentations/Lafrance.pdf>

⁸ Voir l'article «L'appétit insatiable des États-Unis », mercredi 18 janvier 2007. Site de Radio-Canada: <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/National/2007/01/17/003-Sable-Bitumineux-Can.shtml>

Parallèlement à cette information, *Zone libre* met également en lumière la quantité phénoménale d'eau requise pour l'exploitation des sables bitumineux. Tout aussi essentielle soit-elle, l'eau ne représente cependant qu'une des deux composantes nécessaires à l'exploitation des sables bitumineux. L'autre élément fondamental est le gaz naturel. Pour produire un baril de pétrole à partir des sables bitumineux de l'Alberta, estime l'Office national de l'énergie⁹, il faut brûler 1000 pieds cubes de gaz, ce qui représente l'équivalent énergétique d'environ 1/5 barils de gaz naturel. Dans les termes mêmes de l'organisme, cela revient à dire que « les projets de sables bitumineux sont très énergivores et nécessitent des quantités importantes de gaz naturel » (ibid., p. 17).

Existe-t-il un lien entre l'exploitation accélérée des sables bitumineux et le projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska? Pour l'instant, nous savons que la disponibilité accrue de gaz naturel est une préoccupation de l'industrie pétrolière et du gouvernement du Canada. Dans une allocation au Forum mondial sur la réglementation de l'énergie, en octobre 2006¹⁰, le président de l'Office national de l'énergie du Canada reconnaissait les « énormes gisements de bitume déposés dans les vastes sables bitumineux de l'Alberta ». Du même coup, il précisait que le gaz naturel est « le meilleur combustible pour produire les immenses quantités d'énergie thermique nécessaires à l'extraction de la ressource ». Pour répondre à la demande, il ajoutait que la production de gaz naturel « pourrait tripler au cours de la prochaine décennie et continuer d'augmenter par la suite ». Dans ces circonstances, disait-il, « l'Alberta exportera moins de gaz en raison des besoins croissants dans le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien ».

D'autre part, on se rappellera que l'implantation du terminal méthanier Rabaska devrait libérer d'importants volumes de gaz naturel en provenance du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien (BSOC). Plutôt que de prendre la voie du Québec et de l'Ontario, affirme le promoteur, ces volumes de gaz seront acheminés vers les États-Unis. Disponible en plus grande quantité, le gaz naturel en provenance du BSOC permettra à plusieurs entreprises américaines de se convertir à la ressource, réduisant de façon conséquente leurs émissions de CO₂ responsables des gaz à effet de serre. De cette façon, affirme le promoteur, Rabaska

⁹ Office national de l'énergie, « Les sables bitumineux du Canada. Perspectives et défis jusqu'en 2015 : mise à jour », juin 2006, p. 33.

¹⁰ Office national de l'énergie, « Gaz naturel : enjeux mondiaux selon un organisme canadien de réglementation - Allocution à l'occasion du Forum mondial sur la réglementation de l'énergie », Kenneth Vollman, 10 octobre 2006. http://www.neb.gc.ca/newsroom/Speeches/2006/KWVGlobalNatureGasIssues_WorldForum_2006_10_10_f.htm

répondra aux besoins du Québec et de l'Ontario, tout en contribuant à réduire de façon appréciable les polluants atmosphériques dangereux à l'échelle de l'Amérique du Nord. Le scénario de la baisse des émissions de CO₂ constitue à ce titre la pierre angulaire de l'argumentation environnementale du promoteur. C'est en contrepoint de celui-ci qu'il élabore un dispositif argumentatif justifiant l'implantation du terminal méthanier.

À la lumière des informations qui viennent d'être rapportées, le CRECA considère que le terminal méthanier de Rabaska participera plutôt au processus inverse. Plutôt que d'être acheminé dans les États du Nord-Ouest des États-Unis, le gaz naturel libéré du BSOC sera vraisemblablement réinjecté dans l'extraction du bitume déposé dans les sables bitumineux de l'Alberta. En rendant davantage disponible de gaz naturel pour l'exploitation des sables bitumineux, le terminal méthanier de Rabaska contribuera de façon directe à l'accroissement de la production de CO₂ à l'échelle de l'Amérique du Nord.

Tout en rendant davantage de gaz disponible pour l'exploitation de pétrole, le terminal méthanier de Rabaska pourrait également occuper une position stratégique pour répondre aux besoins du Nord-Est des États-Unis. Une augmentation de 40% de la consommation de gaz sur ces marchés d'ici 2025 se traduirait en effet par des volumes de vente nettement supérieurs à ceux du Québec. Indépendamment du lieu où sera consommé le gaz en provenance de Rabaska, le résultat sera une plus grande disponibilité de combustible pour les marchés en expansion. Le choix du Québec pour l'établissement d'un terminal méthanier s'avère hautement stratégique puisqu'il se trouve au carrefour de ces marchés. Comme l'explique le journaliste et spécialiste français des questions énergétiques, Arthur Lopic, le marché du gaz est appelé à jouer un rôle aussi stratégique que celui du pétrole. Dans un avenir rapproché, où les sources de pétrole s'épuiseront, le gaz naturel s'imposera comme une source d'énergie de premier plan. Les entreprises qui auront su se positionner sur le marché de la distribution en pleine croissance profiteront alors d'un essor considérable. Comme en fait foi l'extrait qui suit, le consortium Rabaska comprend les circonstances favorables qui se présentent à lui :

«De nombreux projets de terminaux méthaniers sont envisagés à travers le monde dont une cinquantaine sur le continent nord-américain. L'industrie du gaz naturel, par l'entremise du GNL, est donc appelée à devenir une composante majeure des échanges commerciaux internationaux, au même titre que le pétrole au siècle dernier» (Tome 2, chap. 2, p. 50).

Dans ces circonstances, le CRECA constate que l'installation du terminal méthanier positionnerait le Québec sur la route nord-américaine de l'importation/exportation de gaz

naturel, tout en contribuant de façon directe à l'accroissement des émissions de CO₂ en Amérique du Nord. Dès lors, il se questionne sur la pertinence de développer un tel créneau d'activité au Québec :

- Est-il souhaitable et approprié que le Québec devienne la courroie de transmission d'une énergie qu'il ne possède pas et ne contrôle pas?
- En l'occurrence, sous quelles conditions et dans quels buts?
- Est-ce que les bénéfices économiques locaux à court terme découlant de cette activité de transit compenseraient les impacts environnementaux à long terme?

Le CRECA estime qu'une réflexion en profondeur sur ces questions demeure à faire.

2.3 Sécurité énergétique

Constat :

Le promoteur affirme que le Québec n'est pas à l'abri d'une éventuelle rupture d'approvisionnement en gaz naturel en provenance de l'Ouest canadien. En important du gaz via l'implantation d'un terminal méthanier le long du Saint-Laurent, dit-il, le Québec s'assurerait d'une seconde source d'approvisionnement le mettant à l'abri d'éventuelles ruptures. Ainsi, l'établissement d'un terminal méthanier profiterait à la collectivité québécoise en lui assurant une sécurité accrue des approvisionnements.

Évaluation :

Le CRECA considère que les éléments justificatifs mis de l'avant par le promoteur ont valeur d'opinion. D'abord, il ressort qu'aucune statistique de probabilité n'est avancée par celui-ci afin de quantifier le risque potentiel d'un bris d'approvisionnement. En l'absence de chiffre, force est d'admettre que la justification avancée par celui-ci repose sur des bases spéculatives. Ensuite, le promoteur justifie son projet indépendamment des autres terminaux méthaniers projetés ou en voie de construction. Il se présente comme l'unique importateur de GNL dans la région, alors que d'autres joueurs majeurs, dont le terminal méthanier à Cacouna, viendront également approvisionner le Québec. Dans le même ordre d'idées, le promoteur ne précise pas avec quel producteur de gaz naturel il entend négocier des ententes d'approvisionnement. À quelques reprises, il mentionne des producteurs européens, africains et asiatiques, sans toutefois préciser avec lesquels il entend faire affaire. Dans ce contexte, il ressort que le promoteur propose une stratégie d'approvisionnement en termes d'infrastructures technologique à

implanter, plutôt qu'en termes d'ententes stratégiques à négocier. Si le Québec désire diversifier ses sources d'approvisionnement, rappelle le CRECA, d'autres approches, parallèles à la solution technologique, sont également envisageables. Par exemple, des ententes d'approvisionnement pourraient être négociées avec des compagnies qui opèrent déjà, ou opéreront prochainement, des terminaux méthaniers. On pense par exemple aux entreprises suivantes, localisées dans l'Est du Québec et dans les Maritimes :

- CANAPORT de Irving Oil Limited - Repsol YPF, à Saint-John (Nouveau Brunswick) qui a obtenu déjà les approbations fédérales et provinciales, et dont la phase initiale des travaux de construction a débutée en septembre 2005 (source : RN Canada)
- BEAR HEAD de Anadarko Petroleum Corporation (vendu à US Venture Energy), dans le détroit de Canso (Nouvelle Écosse) et dont les installations devraient entrer en service d'ici la fin de 2008. (source : RN Canada)
- ÉNERGIE CACOUNA de TransCanada et Pétro-Canada, dont les installations à Gros Cacouna viennent de recevoir l'assentiment du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Dans l'éventualité où les autorités publiques opteraient quand même pour la solution technologique de construire le terminal méthanier à Lévis, rappelons que rien n'oblige les compagnies distributrices de gaz associées à Rabaska à desservir les clients du Québec et de l'Ontario. Le marché des États de la Nouvelle-Angleterre, avec son imposant bassin de consommateurs résidentiels et industriels, demeure à cet égard le plus prometteur et le plus lucratif. Pour bénéficier d'un approvisionnement continu, le Québec et l'Ontario devraient s'assurer d'un engagement formel des compagnies distributrices de gaz. Cet engagement devrait signaler le nombre d'années et le volume de gaz pour lesquelles elles entendent assurer des approvisionnements. En retour, les gouvernements du Québec et de l'Ontario devraient s'engager à utiliser les volumes de gaz distribués par ces compagnies, notamment, par le biais des mesures incitant les entreprises consommatrices d'énergies fossiles traditionnelles (mazout, charbon, pétrole) à se convertir au gaz naturel. Partie prenante d'une planification rigoureuse de l'offre et de la demande, ces mesures pourraient constituer une façon concrète de diminuer à court terme les polluants atmosphériques dangereux, source des gaz à effet de serre.

Malgré ces mesures, on rappellera que le gaz naturel liquéfié demeure une énergie transportée sur de longues distances, en provenance de pays sujets à l'instabilité politique et gouvernementale. Les meilleures infrastructures et les meilleurs engagements ne peuvent garantir la sécurité des approvisionnements. Seule la réduction de notre dépendance envers la

consommation des énergies fossiles, alliée à une stratégie de développement énergétique cohérente et visionnaire, misant notamment sur la production d'énergie renouvelable, sur les mesures d'économie d'énergie et sur l'efficacité énergétique, peuvent répondre à nos aspirations d'autosuffisance.

2.4 Vocation du territoire

Constat :

À plusieurs reprises dans son document de présentation, le promoteur précise que le terminal méthanier sera localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, «sur le territoire de l'arrondissement de la Ville de Lévis, dans une zone ayant depuis plusieurs années une vocation industrialo-portuaire» (Tome 2, chapitre1; Tome 3, volume 1, chapitre 1; Tome 4, volume 1, chapitre 1).

Évaluation :

Le CRECA estime que cette affirmation est porteuse de confusion. Elle passe sous silence le fait que plusieurs des composantes du terminal ne seront pas localisées sur le même emplacement. Outre la jetée qui sera effectivement située sur un terrain à vocation industrielle, le corridor de service, les réservoirs de stockage et les installations terrestres seront quant à eux implantés sur des sites ayant présentement une vocation agricole. De l'aveu même du promoteur, «il faudra soustraire le territoire visé à la zone agricole permanente » (Tome 3, volume 1, chapitre 6, p. 6.63) afin d'assurer la mise en service de l'ensemble des composantes du terminal. C'est donc dire que des changements significatifs sont à prévoir afin qu'une partie des installations ne contrevienne pas à la vocation actuelle des terrains convoités.

Le CRECA s'interroge sur le précédent que pourrait créer la mise en chantier du projet Rabaska. Dans quelle mesure le projet ouvrira-t-il une brèche dans la vocation actuelle du territoire? Ne crée-t-on pas un précédent qui pave la voie à l'implantation d'industries et d'infrastructures connexes, tel qu'un port spécialisé dans le domaine de la pétrochimie? Assiste-t-on à l'émergence d'un nouveau pôle d'attraction industrielle au détriment de la zone agricole, touristique, historique et résidentielle?

Un début de réponse à ces questions se trouve dans la deuxième entente de principe que la Ville de Lévis a signée avec le promoteur Rabaska en octobre 2006¹¹. Dans celle-ci, on peut lire que le promoteur ne prévoit aucun agrandissement futur du port méthanier. Le texte de l'entente entre la Ville et le promoteur reconnaît à cet effet «qu'il n'existe actuellement aucun projet d'agrandissement du terminal, ni en termes de capacité d'entreposage, ni en termes de capacité de vaporisation ». Dans le paragraphe suivant toutefois, le promoteur précise qu'en cas d'agrandissement, « Rabaska convient de n'implanter aucun équipement d'entreposage ou de vaporisation à l'extérieur du périmètre prévu pour les installations terrestres du projet (...) ».

Advenant un agrandissement, le protocole d'entente prévoit tout de même que les retombées fiscales s'appliqueraient « selon les mêmes principes et paramètres financiers que ceux établis dans la dite convention ». Dans ce contexte, il convient donc de comprendre que le promoteur ne s'engage à aucun développement immédiat, mais que la Ville sera à même de retirer des avantages fiscaux advenant qu'il en décide autrement. En d'autres mots, la Ville entrouvre la possibilité au développement ultérieur.

Pour plusieurs acteurs du milieu, l'intérêt de la Ville de Lévis à accélérer le développement industriel de la région suite à l'implantation de Rabaska ne fait donc plus de doute. L'évaluateur foncier, Gilles Vézina, rapporte en ces termes son expérience du milieu :

«Depuis trop longtemps, que ce soit le lien sous-fluvial, que ce soit l'intervention de la Société Interport ou de la Société du port de Québec pour permettre l'agrandissement du port sur la Rive-Sud, tout ce secteur-là est convoité depuis 30 ans. Il est à mon avis logique de penser qu'il n'y aurait pas seulement une installation comme celle de Gaz Métro qui s'installe.»¹²

¹¹ La Ville de Lévis et le promoteur Rabaska ont signé deux ententes de principes sur les divers aspects du projet d'implantation du terminal méthanier. La première (3 juillet 2006) porte sur les impacts économiques et fiscaux de l'implantation du terminal. La deuxième (16 octobre 2006) touche notamment les aspects environnementaux, les mesures compensatoires aux propriétaires du secteur, la fermeture et la remise en état du site et les activités récréatives dans le secteur du projet. Cette dernière peut être consultée à l'adresse suivante: http://www.rabaska.net/docs/Communique_entente_octobre_2006.pdf

¹² Les nouvelles régionales de Radio-Canada, 17 novembre 2004, http://www.radio-canada.ca/regions/Quebec/nouvelles/200411/17/001-methanier_developpement.shtml

Le CRECA est conscient du potentiel de développement industriel afférent au projet Rabaska. Il est aussi sensible à la volonté de plusieurs élus et citoyens des communautés adjacentes au terminal de tirer parti de ce potentiel. Dans ce contexte, tout indique que les discussions relatives au projet Rabaska dépassent les “simples” négociations liées à la mise en place d'une infrastructure technologique. À la lumière des échanges qui ont eu lieu depuis l'annonce du projet, et sur la base des occasions de développement industriel qui ont été saluées par plusieurs acteurs, force est de constater que c'est la vocation de tout un territoire qui est tacitement en voie de négociation.

Le CRECA souscrit à des valeurs de transparence et de démocratie. Il demande que les échanges relatifs au projet Rabaska s'inscrivent dans un cadre de discussions plus vaste, où sont reconnus et discutés les enjeux globaux de l'occupation du territoire. Rabaska s'apparente à l'étape initiale d'un vaste projet d'aménagement du territoire. Bien avant la mise en œuvre des travaux, le public est en droit de déterminer quelle option d'occupation du territoire il entend privilégier. Les installations proposées viendront modifier à tout jamais la configuration d'un espace qui est au cœur de l'imaginaire et de la vie quotidienne des résidents de la région, pour les générations à venir. Devant un tel enjeu de société, une collectivité qui s'engage sur les bases du développement durable se doit de prendre collectivement et démocratiquement position sur les changements proposés. Les avis des personnes qui proposent d'aménager ou de conserver les terrains convoités doivent être entendus.

Rappelons par ailleurs que même si la Ville de Lévis a signé des ententes avec le promoteur, c'est à la Communauté urbaine de Québec qu'il revient de décider, en dernier recours, de tout projet pouvant avoir des retombées sur la vocation du territoire. Tel que mentionné dans Loi sur la communauté métropolitaine de Québec (L.R.Q., chapitre C-37.02), la «Communauté Métropolitaine de Québec a l'obligation de procéder à l'adoption d'un schéma d'aménagement et de développement pour l'ensemble de son territoire, y compris celui de la Ville de Lévis (art. 118 de la Loi) ».

Dans ces conditions, le CRECA se demande si le futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement ne sera pas influencé par l'implantation du terminal méthanier Rabaska, en créant les prémisses d'un nouveau pôle économique, surtout si on tient compte du premier paragraphe de l'art. 144 de la même loi, qui stipule que : « la Communauté peut notamment susciter sur son territoire l'implantation des entreprises et la venue de capitaux et favoriser la réalisation de projets ayant un impact économique significatif ».

2.5 Émissions atmosphériques

Constat :

Conformément aux directives d'évaluation environnementale du gouvernement du Québec et du Canada, le promoteur quantifie les émissions de gaz à effet de serre qui découleront des activités de transport, de transformation et de consommation de GNL afférent au terminal méthanier Rabaska. À la lecture du tableau 6.5 (Tome 3, chap. 6, p. 6.22), élaboré par le promoteur (annexe 2), on remarque que l'exploitation proprement dite du terminal (transport et transformation du GNL) équivaldra à rejeter au Québec 146 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. La consommation de ce gaz sur les marchés auxquels il est destiné (Québec, Ontario et le nord-est des États-Unis) générera de son côté 7 666 000 tonnes de CO₂. Il va sans dire que cet ajout impressionnant de CO₂ dans l'atmosphère participera activement au réchauffement global de la planète.

Conscient de cet aspect négatif de son projet, le promoteur fait valoir en quoi l'usage du gaz naturel, en se substituant aux énergies fossiles plus polluantes, résultera au contraire en un bilan environnemental positif. Au point de départ de son argument, il énonce que l'implantation d'un terminal méthanier accroîtra l'offre de gaz naturel, et que le prix de la ressource devrait normalement subir des pressions à la baisse. Davantage disponible et à meilleur prix, le gaz sera en position avantageuse pour concurrencer les autres énergies fossiles traditionnelles (pétrole, charbon, mazout). Dès lors, poursuit le promoteur, les entreprises du Québec et de l'Ontario délaisseront ces énergies au profit du gaz naturel. Parallèlement à ce processus de substitution, le gaz naturel en provenance de l'Ouest canadien qui ne sera plus acheminé au Québec et en Ontario pourra prendre la voie des états du Nord-Ouest des États-Unis. À leur tour, prévoit le promoteur, les entreprises américaines disposeront d'une ressource à meilleur prix, qui les amènera à se convertir au gaz naturel. La diminution de l'utilisation des combustibles fossiles au profit du gaz naturel devrait dès lors générer «des réductions d'émissions de GES qui font plus que contrebalancer les émissions du terminal et celles reliées à l'augmentation de la consommation de gaz naturel induite par le projet » (Tome 3, chap.6, p. 22). Au Canada et aux États-Unis, estime le promoteur, ce sera près de 1,9 millions de tonnes de CO₂ qui sera ainsi éliminés. Pour le Québec cependant, le portrait est tout autre. La différence entre le CO₂ généré par les activités de transport et de transformation du GNL au terminal méthanier de Lévis et le CO₂ épargné grâce à la conversion des entreprises au gaz naturel devrait résulter en l'émission d'un surplus de 125 000 tonnes de CO₂ supplémentaires.

Évaluation:

Une fois de plus, le CRECA considère que les arguments du promoteur ont valeur d'opinion. D'abord, la démonstration n'a pas été faite que la disponibilité accrue de la ressource se traduise automatiquement en une baisse des prix. Tel que déjà signalé, les prix du gaz sont également façonnés par d'autres facteurs tout aussi importants (sinon plus) qui trouvent souvent leur origine dans d'autres régions du monde : prix du pétrole, instabilité politique, phénomènes climatiques, concurrence des autres sources d'énergie, politiques énergétiques, etc. De plus, il appert que le principe de substitution auquel fait référence le promoteur ne s'appuie sur aucune recherche scientifique reconnue. Le fait que des entreprises utilisatrices de charbon et/ou de mazout se convertissent forcément au gaz lorsque le prix de la ressource est à la baisse, ressort davantage du domaine de la spéculation que de l'observation empirique.

Dans l'éventualité où il s'avérerait disponible à meilleur prix, on pourrait même présumer que le gaz naturel engendrerait des niveaux de CO₂ supérieurs à ceux actuellement produits, toutes sources confondues. En effet, la population et les entreprises pourraient développer des habitudes de consommation accrues, accélérant de la sorte le cycle inflationniste de l'offre et de la demande d'énergie. Une occasion de poser un geste concret en vue d'endiguer la consommation toujours croissante d'énergie dans les sociétés nord-américaines serait alors perdue. Certaines entreprises pourraient mettre de côté la recherche d'énergies renouvelables et non polluantes, telle que l'énergie solaire et géothermique.

Dans tous les cas, on notera que peu importe où il sera consommé, en Amérique du Nord, le gaz naturel importé et transformé au terminal méthanier Rabaska contribuera à augmenter de 146 000 t éq CO₂ par année la part des gaz à effet de serre attribuée au Québec. Un tel projet irait donc à l'encontre, non seulement de la majorité des Québécois qui désirent que le gouvernement canadien respecte ses engagements envers le protocole de Kyoto, mais aussi, du plan d'action du gouvernement du Québec qui prévoit réduire, entre pour 2006 – 2012, de 10 Mt éq CO₂ les émissions de GES produit ici¹³. Le projet obligera donc le Québec à augmenter ses efforts de réduction dans d'autres sphères d'activités pénalisant ainsi les citoyens et/ou d'autres entreprises, pour atteindre ses objectifs de réduction de GES. Considérant que le protocole de Kyoto prévoit des pénalités économiques de 100\$ pour chaque tonne de CO₂ qui dépasse les limites de l'entente prévue, ce sont les payeurs de taxe

¹³ Voir le document : « Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir : Plan d'action 2006-2012 », ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2006.
http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf

canadiens qui devront assumer au bout du compte les frais des gaz à effet de serre générés par Rabaska.

2.6 Équité entre les générations

Constat :

Le promoteur ne présente aucune réflexion en terme d'équité entre les générations.

Évaluation:

Pour être équitable, un projet d'aménagement du territoire doit générer des bénéfices continus, autant pour les personnes qui l'ont conçu que pour celles qui en assureront la relève. Or, le projet Rabaska se fonde sur l'exploitation de ressources limitées et non renouvelables, dont la durée de vie est estimée à environ 45 ans. Ses retombées économiques directes ne profiteront tout au plus qu'à deux générations, sans gain apparent pour celles qui suivront. Une fois sa durée de vie complétée, le terminal méthanier de Lévis constituera une infrastructure technologique qui aura remodelé en profondeur le paysage, dont la gestion reviendra aux prochaines générations. D'or et déjà, on peut prévoir que les coûts de démantèlement de l'infrastructure, et ceux associés à la restauration des berges et du paysage d'origine, seront nettement supérieurs aux revenus en taxes générées par le projet durant toute son existence. Dans ce domaine, l'expérience a largement démontré que la remise en état des milieux naturels altérés par les activités humaines nécessite des investissements financiers colossaux. Dans ce contexte, peut-on considérer comme équitable un projet dont les retombées ne bénéficieront qu'à deux générations, et dont les coûts de réhabilitation onéreux seront vraisemblablement assumés par les contribuables des prochaines générations?

2.7 Équité entre les peuples

Constat :

Le promoteur ne présente aucune réflexion en terme d'équité entre les peuples.

Évaluation:

Pour respecter les standards minimaux de l'équité, un projet d'aménagement du territoire doit également veiller à ne pas compromettre les chances des autres peuples et communautés humaines à se développer. À l'heure actuelle, rappelle la Commission du développement

de la Commission du développement durable des Nations Unis, «1,6 milliards d'habitants n'ont toujours pas accès à l'électricité et 2,4 milliards, soit plus d'un tiers de la population mondiale, continuent de cuisiner et de se chauffer à l'aide de combustibles traditionnels tels que le feu de bois ou le fumier» (mai 2006). Or, c'est dans les pays d'Afrique, dont une vaste majorité de la population éprouve ce type de situation, que se trouvent également les réserves mondiales de gaz naturel les plus abondantes. L'exportation de la ressource vers les pays industrialisés représente à ce titre autant d'énergie que les peuples des pays d'Afrique ne peuvent utiliser aux fins de leur propre développement. Les communautés humaines d'Afrique consomment peu l'énergie dont elles disposent et de ce fait, ne peuvent se développer. « Dans les pays en voie de développement aujourd'hui », ajoute la Commission du développement durable des Nations Unis, «la consommation d'énergie par habitant représente entre un tiers et un quinzième de celle enregistrée dans les pays développés » (ibid.). Dans quelle mesure le projet Rabaska contribue-t-il à accroître les écarts entre les nations et les peuples? Ne serait-il pas plus juste et équitable de limiter la combustion d'énergie fossile et d'encourager la consommation de sources d'énergie de substitution renouvelables et propres, telles que l'énergie solaire, l'énergie éolienne et les biocombustibles?

2.8 Accès au savoir

Constat :

Le promoteur propose de financer une chaire de recherche universitaire.

Observation :

Tout en stimulant la création de nouveaux savoirs, les chaires de recherche peuvent également s'avérer d'excellents placements pour bonifier l'image sociale des entreprises. Sensible à cet état de fait, le promoteur propose d'orienter les travaux du futur établissement sur l'efficacité énergétique. Le CRECA accueille favorablement la création de ce nouvel établissement de recherche. Afin de maximiser sa contribution à l'ensemble de la communauté, l'établissement devra être suffisamment financé. Le support financier devra permettre la poursuite de plusieurs travaux de recherche en parallèle, et non d'un seul projet, tout en supportant une masse critique de chercheurs multidisciplinaires. L'appui financier doit aller également au-delà de la durée de vie proprement dite du terminal méthanier. Il doit garantir la poursuite des travaux lorsque que le terminal aura complété sa durée de vie. À cet égard, il est permis de penser que cette chaire de recherche deviendrait l'héritage le plus précieux légué aux générations futures par le projet Rabaska. Autre élément important, le CRECA est aussi d'avis que les recherches menées par cette institution devraient dépasser les usages proprement dits du gaz naturel. Dans l'objectif de

maximiser sa contribution au développement durable, cette chaire de recherche devrait, en effet, se consacrer au développement et à l'application des énergies renouvelables et non polluantes.

3. POSITION ET RECOMMANDATIONS DU CRECA À L'ÉGARD DU PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER RABASKA

ATTENDU que le projet Rabaska ne créera que 70 emplois directs répartis sur deux générations;

ATTENDU qu'un nombre beaucoup plus important d'emplois pourrait être créé dans d'autres secteurs d'activités (tourisme et énergies renouvelables) avec des investissements financiers équivalents à ceux du projet Rabaska;

ATTENDU que ces emplois liés à d'autres activités pourraient se prolonger sur plusieurs générations tout en créant une forme de richesse collective renouvelable;

ATTENDU que les retombées en matière de développement économique, quant à la création d'un réseau d'entreprises que pourrait susciter l'avènement de gaz naturel dans la région de Chaudière-Appalaches, sont complètement absentes du projet;

ATTENDU que l'installation d'un terminal méthanier vient modifier de façon sensible l'offre touristique globale de la région de la Capitale nationale;

ATTENDU que la consommation accrue de gaz risque de créer des pressions pour la création de nouvelles installations, et d'engendrer une perte d'intérêt touristique, de revenus et d'emplois;

ATTENDU que le terminal méthanier de Rabaska fera du Québec la courroie de transmission d'une énergie qu'il ne possède pas et ne contrôle pas;

ATTENDU que le gaz naturel du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien qui ne sera pas acheminé au Québec et à l'Ontario, grâce au terminal méthanier de Rabaska, sera redirigé pour l'exploitation accélérée des sables bitumineux de l'Alberta;

ATTENDU que le pétrole extrait des sables bitumineux sera acheminé aux États-Unis et contribuera à accélérer significativement l'émission des gaz à effet de serre responsables du réchauffement de la planète;

ATTENDU que des ententes pourraient être prises avec des importateurs de gaz naturel déjà existants au Québec et dans les provinces maritimes dans une perspective où le Québec désire accroître la sécurité de ses approvisionnements;

ATTENDU que rien n'indique que la disponibilité accrue de gaz n'exerce des pressions à la baisse sur les prix;

ATTENDU que la conversion des entreprises au gaz naturel est un processus incertain façonné par une multitude de facteurs, dont les prix;

ATTENDU qu'aucune étude de marché détaillée n'a été faite par le promoteur afin de connaître les caractéristiques détaillées des consommateurs potentiels de gaz;

ATTENDU que les discussions relatives au terminal méthanier entraînent dans leurs sillons la négociation implicite de tout un territoire ayant une vocation agricole et touristique;

ATTENDU que les installations proposées viendront modifier à tout jamais la configuration d'un espace qui est au cœur de l'imaginaire et de la vie quotidienne des résidents de la région, pour les générations à venir;

ATTENDU qu'il en coûtera des millions de dollars et des dizaines d'années pour remettre à l'état d'origine les terrains altérés par les activités et les infrastructures du promoteur;

ATTENDU que le GNL en provenance des pays d'Afrique ne pourra pas profiter aux populations locales afin d'assurer leur propre développement;

ATTENDU que seule la réduction de notre dépendance envers la consommation des énergies fossiles, alliée à une stratégie de développement énergétique cohérente et visionnaire, misant notamment sur la production d'énergie renouvelable et l'efficacité énergétique, peut répondre à nos aspirations d'autosuffisance énergétique;

Le Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches ne peut donner son appui au projet proposé par le promoteur dans son état actuel. Après une analyse rigoureuse et détaillée, il appert que plusieurs éléments internes et externes à l'infrastructure proposée ne répondent pas aux critères minimaux du développement durable.

Un projet comme celui-ci doit s'inscrire dans une stratégie énergétique axée sur les énergies propres et renouvelables et orienter sur la réduction des gaz à effet de serre responsable du

réchauffement global. Partant, le projet d'importation de gaz naturel liquéfié proposé par le promoteur doit être précédé des démarches suivantes :

- En terme d'efficacité énergétique, une étude de marché auprès des entreprises du Québec et de l'Ontario doit être effectuée afin de connaître les caractéristiques des clients potentiels du gaz. Cette étude devrait démontrer jusqu'à quel point le prix du gaz naturel doit diminuer afin d'inciter les entreprises utilisatrices de charbon et/ou de mazout à se convertir au gaz naturel. Elle doit également signaler quels autres motifs peuvent inciter les entreprises utilisatrices de charbon et/ou de mazout à se convertir au gaz. Enfin, elle doit identifier combien d'entreprises utilisatrice de charbon et/ou de mazout ont effectivement l'intention de se convertir au gaz lorsque celui-ci sera disponible à meilleur prix;
- En termes d'expansion des marchés, des engagements formels devraient être pris par les gouvernements du Québec et de l'Ontario afin d'absorber les volumes de gaz importés par le promoteur;
- En termes d'émissions atmosphériques, des incitatifs devraient être créés afin que les entreprises consommatrices d'énergies fossiles plus polluantes se convertissent au gaz naturel et réduisent à court terme leurs émissions de gaz à effet de serre;
- En termes de vocation du territoire, des structures démocratiques et participatives de prise de décision doivent être prévues afin de consulter l'ensemble des citoyens sur les enjeux plus vastes de l'occupation du territoire dans la région de la Capitale Nationale;
- En termes d'accès au savoir, des programmes nationaux de recherche sur les énergies renouvelables et non polluantes doivent être créés en concertation.

ANNEXE 1

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
Économiques				
1-Efficacité économique		Création d'emplois directs (exploitation)	Environ 70 emplois directs durant l'exploitation	
		Retombées fiscales : municipale (taxes)	Taxes (minimum 7 millions \$ en taxes municipales et 1 million \$ taxes scolaires)+ les coûts de service incendie, service sécurité publique, plan d'urgence, etc.	
		Retombées fiscales : gouvernement (impôts)	Construction : retombées économiques totales sur le Québec - environ 444 millions \$; retombées économiques annuelles totales sur le Québec décaissant des dépenses de fonctionnement - environ 37 millions \$.	
		Venne de nouvelles industries (froid ou autres)	L'essor industriel est peu probable à se réaliser pour une longue période de temps (surtout des industries "éphémères" nécessaires pour la construction du terminal).	
		Réduction du prix du GNL (5 %)	Malgré la grandeur du projet, il est peu probable que Rabaska jouera un rôle très important dans la politique des prix du GNL.	
		Utilisation des ressources locales	Entre 2007 et 2010, l'utilisation de la main d'œuvre locale.	
Financement et profit	Aucune donnée concernant la répartition du financement et du profit entre les 3 compagnies qui constituent Rabaska.	1		
Sécurité de l'approvisionnement	Il n'existe pas de source identifiée pour l'approvisionnement, plusieurs producteurs de GNL européens, africains ou asiatiques, étant cités.			

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
	2-Internalisation des coûts	Prise en compte des externalités	Il n'existe aucune référence aux externalités du projet visant l'environnement. La seule remarque est l'engagement de Rabaska à assumer les frais de tout nouveau besoin ou service généré par le projet.	-2
	3-Pollueur-payeur	Contribution à un fond spécial en environnement Émissions de GES Rejets d'eaux usées	146 000 t éq. CO ₂ pour une année d'exploitation typique. <i>réf. Étude d'impact, tableau 6.5, p. 6.22</i> Construction : réseau de fossés de drainage et un bassin de sédimentation ; eaux de ruissellement du fossé ext. - déchargées dans le ruisseau St-Claude; eaux de ruissellement sur le site - bassin temporaire de sédimentation; eaux de lavage des bétonnières - traitées sur place ou ailleurs; troussees d'intervention d'urgence pour les matières huileuses; phase 2 : second bassin; pour les travaux au corridor - bassin de sédimentation. <u>Exploitation</u> : les eaux de vaporisateurs - conduite via le corridor de service, vers le fleuve; débit moyen: 11 m ³ /s, temp. moyenne: 30°C, nitrites + nitrates - 1500 mg/L.	-2
Sociaux	4-Santé et qualité de vie	Émissions de polluants, autres que GES Éloignement zones habitées (distance) Contrôle poussières, odeurs, azote, etc.	144 t/an NOX , 25 t/an SO ₂ , particules totales, benzène, formaldéhyde - sous les critères réglementaires. L'analyse est faite uniquement pour l'exploitation. Mesures d'atténuation pour minimiser les poussières pendant la construction: asphaltage de la route d'accès, aménagement de talus, utilisation d'abat poussières, recouvrement des camions.	-2

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
		Contrôle bruit Dangers santé humaine	Un spécialiste en acoustique vérifiera les caractéristiques des équipements proposés lors de l'ingénierie détaillée afin de s'assurer que les émissions sonores seront conformes aux limites de bruit considérées par la Ville et par le MDDEP. Principales substances rejetées dans l'atmosphère: composés organiques toxiques associés à la combustion du gaz naturel, contaminants "classiques" (NO ₂ , SO ₂ , CO ₂), particules respirables et ozone.	
	5-Équité et solidarité sociale <i>Solidarité sociale</i> : Acceptabilité sociale: Ville de Lévis <i>Solidarité sociale</i> : Acceptabilité sociale: Municipalité de Beaumont <i>Solidarité sociale</i> : Acceptabilité sociale: autres <i>Équité intragénérationnelle</i> : Raccordement industries, commerces, etc. de C.-A. <i>Équité intragénérationnelle</i> : Clients ontariens desservis vs québécois vs américains <i>Équité intergénérationnelle</i> : Pertes terres agricoles de qualité (dérogation CPTAQ) <i>Équité intergénérationnelle</i> : Fonds de démantèlement		<p>Les produits finis seront surtout exportés en Ontario et aux États-Unis. <i>réf. Etude d'impact, tableau 6,5, p. 6,22.</i></p> <p>Le territoire visé pour l'implantation du terminal, situé entre la route 132 et l'autoroute 20 est zoné "vert" en vertu de la Loi de protection du territoire et des activités agricoles (257,3 ha terrain).</p>	<p>0</p>
	6- Accès au savoir	Éducation (stagiaire) Centre de recherche / Chair de recherche	<p>Il existe une politique de compensation. Des ententes individuelles ont été négociées avec les propriétaires, le promoteur ne prévoit pas de diminution de la valeur des propriétés avoisinantes.</p>	<p>0</p>

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
		Innovation technologique Porte-ouverte (ex. école) Accès à l'information		
	7-Participation et engagement	Comité de Vigilance (comité de citoyens)	Le comité de vigilance sera composé d'élus, de mandataires de groupes représentatifs et de représentants de Rabaska. Rabaska prendra toutes les mesures de façon à informer préalablement les autorités et la population de toute activité susceptible de causer des inconvenients aux entourages.	1
	8-Protection du patrimoine culturel	Préservation des paysages Préservation des sites d'intérêt historique Préservation des sites d'intérêt culturel Préservation des sites d'intérêt esthétique Préservation des sites d'intérêt archéologique	L'excavation dans la falaise et la jetée créeront un impact visuel important. La torchère sera très visible de l'autoroute 20. Aucun des 28 bâtiments non-classés, mais à valeur patrimoniale, identifiés dans la zone, ne seront touchés par le projet. Vérification prévue avant le début des travaux.	-1
	9-Production et consommation responsable <i>Consommateurs</i>	Modes de production responsable (ex. eau) GNL (É fossile) versus Énergie renouvelable Gestion matières résiduelles Gestion poussières, odeurs, bruits, azote, etc.	Mesures d'atténuation pour minimiser les poussières pendant la construction: asphaltage de la route d'accès, aménagement de talus, utilisation d'abat poussières, recouvrement des camions.	-2

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
Environnementaux				
	<p>10-Protection de l'environnement</p> <p>Eau, air, sol</p>	<p>Rejets eaux industrielles (eaux usées) / Gestion responsable</p> <p>Utilisation d'eau / Consommation responsable</p> <p>Rejets d'émissions atmosphériques polluantes / Gestion responsable</p> <p>Mesures de compensation</p>	<p>Le promoteur accentue surtout les mesures de protection des eaux, et dans un moindre degré, les mesures de protection des sols et de l'air.</p> <p><u>Construction</u>: réseau de fossés de drainage et un bassin de sédimentation ; eaux de ruissellement du fossé ext. - déchargées dans le ruisseau St-Claude; eaux de ruissellement sur le site - bassin temporaire de sédimentation; eaux de lavage des bétonnières - traitées sur place ou ailleurs; trousses d'intervention d'urgence pour les matières huileuses; phase 2 : second bassin; pour les travaux au corridor - bassin de sédimentation.</p> <p><u>Exploitation</u>: les eaux de vaporisateurs - conduite via le corridor de service, vers le fleuve; débit moyen: 11 m³/s; temp. moyenne: 30°C, nitrites + nitrates - 1500 mg/L.</p> <p><u>Construction</u>: l'alimentation se fera à partir d'une prise d'eau dans le fleuve.</p> <p><u>Exploitation</u>: prise d'eau située sur le pont sur chevalet. Rabattement de la nappe d'eau, à cause des travaux de construction et de drainage.</p> <p>Plan de gestion environnementale.</p> <p>Les pertes d'habitats du poisson seront compensées en totalité conformément à la Politique de gestion de l'habitat du poisson.</p>	-1
	<p>11-Précaution (gestion des risques)</p>	<p>Risques inconnus-Sécurité maritime</p> <p>Risques inconnus-Sécurité écosystème fleuve St-Laurent</p>	<p>Processus TERMPOL</p> <p>Processus TERMPOL</p>	-2

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
	12-Prévention	<p>Plan de gestion des mesures d'urgence (sécurité)</p> <p>Éloignement zones habitées</p> <p>Gestion des matières résiduelles dangereuses</p> <p>Gestion des matières dangereuses</p> <p>Gestion des risques maritimes (échouements, collisions)</p> <p>Programme de surveillance environnementale (phase construction)</p> <p>Programme de suivi environnemental (phase exploitation)</p> <p>Immobilisation pour réduire impacts sur l'environnement</p> <p>Système de gestion environnementale</p>	<p>Très détaillé. Comprend plusieurs mesures de contrôle et de gestion de mesures d'urgence, dont les plus importantes sont: la protection contre les incendies, un système de contrôle intégré (SCI), un système de contrôle de procédé (SCP), un système d'arrêt d'urgence (SAU).</p> <p>Le site du terminal se retrouve à proximité des zones habitées de Beaumont et de Lévis.</p> <p>Plan de Gestion environnementale qui est le précurseur du système de gestion environnementale - donne le cadre pour la gestion des impacts découlant de la construction et de l'exploitation du projet Rabaska.</p> <p>Plan de Gestion environnementale.</p> <p>Processus TERMPOL.</p> <p>Plan de Gestion environnementale.</p> <p>Plan de Gestion environnementale.</p> <p>Plan de Gestion environnementale.</p> <p>Plan de Gestion environnementale.</p>	1
	13-Respect capacité de support des écosystèmes	<p>Perte d'habitats terrestres (déboisement) / Création d'habitats</p> <p>Perte d'habitats littoraux / Création d'habitats</p>	<p>Perte de 45,5 ha de végétation arborescente, incluant les friches; 10 ha seront reboisés.</p> <p>Dynamitage en rive; perte d'habitats afférents au corridor de services.</p>	-1

Enjeux	Principes de la Loi sur le développement durable	Éléments à prendre en compte (critères d'analyse)	Constats	Évaluation Moyenne arrondie
		Perte d'habitats aquatiques / Création d'habitats (jetée) Fragmentation des habitats	Perte d'environ 1,1 ha d'habitat d'alimentation et d'alévinage; possibilité de créer un nouveau type d'habitat en aval à cause du ralentissement du courant. Le corridor des services réalisera une fragmentation de la bande boisée située en rive. Assèchement et remblayage de 5,69 ha de la tourbière située au N-E du terminal; susceptibilité de perte totale de cet habitat.	
	14-Préservation de la biodiversité	Habitats menacés, exceptionnels (milieux humides) Écosystèmes forestiers âgés Faune-espèces menacées et vulnérables atteintes	Larves d'éperlan arc-en-ciel qui viennent s'alimenter dans la zone de la jetée. 2 herbiers renfermant des plantes rares situées à 30 m Ouest et 75 m Est des installations riveraines. Premier herbier: 5 Gentianopsis élançés (var. Victorin), 5 Cicutaires maculées (var. Victorin), 25 Lycopes d'Amérique (var. Saint-Laurent) et ≈10 Bidents d'Eaton. Deuxième herbier: ≈100 Cicutaires maculées, ≈100 bidents d'Eaton, ≈100 renouées ponctuées (var. des estrans) et ≈20 éplôbes ciliés.	-1
Gouvernance	15-Subsidiarité	Échelons gouvernementaux auxquels le projet doit se rapporter	Municipal, provincial, fédéral	2
	16-Partenariat et coopération intergouvernementales	N/A car pas un projet public		

ANNEXE 2

Tableau 6.5 (tome 3, chapitre 6, page 6.22)

Tableau 6.5 Effets de la réalisation du projet Rabaska sur les émissions de GES

(Moyennes pour la période 2010-2025, t éq. CO ₂ par an) ⁽¹⁾					
Source des émissions	Québec	Ontario	Reste du Canada	Canada	États-Unis et Canada
Terminal méthanier	146 000	0	0	146 000	146 000
Consommation gaz des utilisateurs	235 000	775 000	614 000	1 624 000	7 666 000
Réseaux de gazoducs ⁽²⁾	- 109 000	- 177 000	Négligeable	- 286 000	- 545 000
Production du gaz naturel	0	0	- 28 000	- 28 000	- 145 600 ⁽⁴⁾
Utilisation du mazout ⁽³⁾	- 147 000	- 698 000	- 717 000	- 1 562 000	- 8 314 000
Production, transport et distribution du mazout ⁽³⁾	0	0	- 211 000	- 211 000	- 667 000
Bilan	125 000	- 100 000	- 342 000	- 317 000	- 1 860 000

Notes :

- ⁽¹⁾ Les facteurs d'émission sont ceux du tableau 6.3. Les consommations de gaz naturel sont celles du tableau 6.4 et sont converties en PJ sur la base d'un pouvoir calorifique du gaz de 1,073 PJ/Gpi³.
- ⁽²⁾ En raison de l'approche utilisée, il existe une marge significative d'incertitude quant à l'endroit où se produiront ces réductions d'émissions liées au transport du gaz naturel, mais le total pour le Canada est représentatif.
- ⁽³⁾ La baisse de l'utilisation du mazout est calculée avec les hypothèses décrites en 6.1.2.2, c'est-à-dire en considérant que 80 % de l'augmentation nette de la consommation de gaz naturel engendrée par Rabaska (soit environ 66 % en moyenne de l'augmentation de la consommation chez les utilisateurs de gaz du Canada) remplaçait du mazout. On considère que le mazout remplacé aurait été produit et traité au Canada et pour simplifier, on attribue toutes les émissions évitées au niveau de la production du transport et de la distribution du mazout aux provinces autres que le Québec et l'Ontario. On néglige toute diminution de l'utilisation du charbon qui pourrait résulter de la disponibilité accrue du gaz naturel. Les émissions évitées aux EU en raison de la diminution de la production, du transport et de la distribution du mazout sont réduites de 50 % pour tenir compte du fait qu'une partie du mazout provient de pétrole importé de pays producteurs autres que le Canada.
- ⁽⁴⁾ La diminution de production de gaz naturel qui se produirait aux États-Unis si le projet Rabaska est réalisé est estimée à 21 Gpi³ par an, qui correspondent à un scénario dans lequel la différence entre l'augmentation de consommation en Amérique du Nord due à la réalisation du projet Rabaska (130,5 Gpi³) et la quantité de gaz fournie par Rabaska (182,5 Gpi³), soit 52 Gpi³ est considérée comme provenant à 50% d'une diminution des importations de GNL et à 50% d'une diminution de la production.