



**MÉMOIRE DU
PARTI CONSERVATEUR DU QUÉBEC**

à la

**COMMISSION D'ENQUÊTE DU BUREAU DES AU-
DIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT**

portant sur le

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN COMPLEXE DE
LIQUÉFACTION DE GAZ NATUREL
À SAGUENAY**

Le 18 octobre 2020

Le Parti conservateur du Québec apprécie l'occasion qui lui est offerte par le BAPE de déposer ce mémoire et de faire valoir les raisons de son appui au projet GNL Québec.

QUI SOMMES-NOUS?

1. Le Parti conservateur du Québec (PCQ) est un parti politique inscrit auprès du Directeur général des élections du Québec. Celui-ci a présenté 100 candidats aux élections générales de 2018, y compris dans les circonscriptions électorales du Lac-Saint-Jean, Roberval, Chicoutimi et Jonquière. Le PCQ est en croissance, ayant triplé le nombre de votes qu'il a recueillis au cours de cette élection.
2. Son chef, Adrien Pouliot, a été élu à ce poste en 2013. Il est un homme d'affaires qui a été à la tête de six entreprises, y compris CFCF Inc., le Réseau de Télévision Quatre-Saisons et Entourage solutions technologiques Inc. Il a été co-fondateur et président du conseil de l'Institut économique de Montréal, président du conseil de la Ligue des contribuables et s'est joint à l'Action démocratique du Québec en 2012 comme vice-président de la Commission politique. M. Pouliot a siégé à de nombreux conseils d'administration d'organismes voués à l'éducation (telle l'Université McGill) et à la santé (Fonds de recherche de l'Institut de cardiologie de Montréal) et de sociétés publiques cotées en Bourse.

NOS VALEURS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

3. Le Parti conservateur du Québec fonde son action politique sur les valeurs suivantes :
 - a. Les droits et libertés individuels;
 - b. La responsabilité de chaque citoyen;
 - c. L'économie de marché;
 - d. Un rôle essentiel mais bien circonscrit de l'État;
 - e. Un État au service des Québécois; et
 - f. Une confiance envers les Québécois et en leur avenir dans le Canada et dans le monde.

4. D'emblée, le Parti conservateur du Québec choisit une approche économique comme le meilleur vecteur de progrès matériel de nos sociétés. Ce progrès est possible et souhaitable, mais pour y arriver, les habitants de la Terre ont un devoir d'explorer et d'exploiter leurs ressources naturelles si nous voulons subvenir aux besoins d'une population mondiale croissante. Cette exploration s'accompagnera cependant d'une exigence d'impact minimal sur l'environnement. Il existe de nouvelles technologies et des pratiques plus responsables que nous approuvons afin d'assurer la pérennité de nos ressources renouvelables pour les générations à venir.
5. L'exploitation économique génère nécessairement des risques que l'on doit gérer et minimiser avec les meilleures technologies disponibles. Nous considérons toutefois que l'absence totale de risque est incompatible avec toute activité de développement économique. Par conséquent, un projet ne devrait pas être bloqué seulement parce qu'il présente des risques minimes; il ne peut y avoir de développement durable sans développement!
6. L'économie de marché ne veut pas dire que tout est permis. Tout en reconnaissant que l'État doit mettre en place un cadre réglementaire souple pour s'assurer que le développement économique se fait de façon responsable, l'État n'a pas comme rôle de se substituer à l'entreprise privée; il doit plutôt assurer un environnement qui favorise la concurrence, source d'innovation bénéfique pour les consommateurs.
7. La réglementation est nécessaire pour établir les règles du jeu, mais il ne faut pas perdre de vue que celle-ci a un coût. Puisqu'il y a un coût économique et social à retarder le progrès matériel des populations dans le monde et le développement de nos ressources naturelles, les évaluations environnementales doivent être exhaustives, mais diligentes et elles doivent s'appuyer sur les meilleures pratiques existantes d'ici et d'ailleurs.
8. Les politiques environnementales doivent être fondées sur la science. La raison et la logique doivent être leur point d'appui, plutôt que les croyances, les dogmes ou les programmes politiques de certains groupes d'intérêt. Une évaluation objective des impacts socioéconomiques et des coûts environnementaux doit toujours être privilégiée. La science doit différencier les causes et les corrélations. Une corrélation n'implique pas une relation de cause à effet. Une prévision, pour être crédible, doit être fondée sur des faits avérés. Une prévision demeure une prévision et n'est pas une certitude.
9. Le Parti conservateur du Québec accepte donc que toute activité humaine de développement comporte un risque environnemental, mais aussi des bénéfices réels et mesurables. Il

rejette l'application aveugle du principe de précaution selon lequel il est nécessaire de démontrer hors de tout doute qu'une action ne causera aucun tort pour être socialement acceptable. Nous préconisons plutôt une approche équilibrée où les risques et les bénéfices potentiels d'une action sont comparés avec les risques et bénéfices d'une inaction. Pour ce faire, il faut évaluer tous les facteurs connus sous plusieurs angles, qu'ils soient éthiques, économiques, culturels, sociaux, environnementaux ou gouvernementaux, et utiliser une approche probabiliste pour arriver à une conclusion raisonnée.

LE PROJET GNL

10. Le Parti conservateur du Québec appuie le projet GNL-Québec, ci-après appelé le « Projet »
11. Le Projet apporte des bénéfices clairs et tangibles du point de vue économique, social et gouvernemental, comme GNLQ l'a expliqué en détail dans la documentation qu'elle a déposée au BAPE.
12. L'appui du Parti conservateur du Québec n'est pas une caution à la viabilité économique du Projet. Nous croyons d'ailleurs que le BAPE n'a pas à se prononcer sur cet aspect du Projet. C'est aux actionnaires d'assumer les risques financiers de ce Projet.
13. En revanche, l'appui du Parti conservateur du Québec au Projet résulte d'une appréciation des impacts locaux et globaux de celui-ci.
14. Vu sous l'angle planétaire, il est clair que le Projet permettra de remplacer des combustibles produisant de grandes quantités de gaz à effet de serre par un combustible émettant moins de GES. Dans ce sens, le Projet est une amélioration par rapport au statu quo.
15. Le choix des opposants au Projet de limiter leur analyse à l'empreinte écologique au territoire du Québec sans tenir compte des retombées positives au niveau mondial est tout à fait contreproductif. Les environmentalistes se limitent à étudier les projets à travers la lorgnette de l'émission locale de GES à cause du protocole de Kyoto qui prévoit à son article 3 (1) un engagement des pays signataires à ne pas dépasser leurs émissions anthropiques à celles prévues à l'Annexe B du Protocole. Or, le problème qu'il faut résoudre n'est pas le changement climatique au Québec, mais le changement climatique tout court, c'est-à-dire le bilan des émissions mondiales. Que le Québec soit le meilleur ou le pire

émetteur par habitant n'y changera absolument rien, car nous sommes responsables d'à peine 0,2 % des émissions mondiales. Notre population compte huit millions d'habitants; en Chine, c'est la marge d'erreur dans les sondages!

16. Vu sous l'angle local, le Projet comporte évidemment des risques environnementaux. Nous nous y attarderons au cours des prochains paragraphes de ce mémoire.
17. Mais d'abord, il faut déboulonner l'argument des opposants au Projet voulant que la qualité du gaz et de son empreinte ne soit pas acceptable. Il ne s'agit pas de savoir quel est le gaz naturel optimal, mais bien d'exporter notre gaz canadien pour remplacer du charbon, du mazout et du diesel en Europe et en Asie. Utiliser des formules chocs comme « le gaz sale de l'Ouest » peut faire les manchettes et de bons extraits sonores pour la radio, mais faut-il rappeler que le Québec importe actuellement tout son gaz naturel et que c'est du gaz... de schiste qui vient de l'ouest du Canada et des États-Unis.
18. De toute façon, même si le gaz canadien causait une empreinte 10 % supérieure à d'autres sources d'énergie, ce sera largement compensé par la technologie de GNLQ qui construira l'usine la plus performante au monde, et de loin.
19. Tournons-nous donc maintenant vers les principaux risques environnementaux du Projet.

L'IMPACT SUR LES BÉLUGAS

20. La portion amont du Saguenay est essentiellement fréquentée par deux espèces de mammifères marins, soit le béluga et le phoque commun. Le béluga fréquente principalement la portion aval du Saguenay jusqu'à la hauteur de l'île Saint-Louis en été, laquelle portion fait partie de l'habitat essentiel de l'espèce qui commence approximativement 59 km en aval du Projet. Quelques observations occasionnelles de bélugas ont déjà été rapportées dans la portion amont du Saguenay, près du site du Projet, mais la présence de l'espèce y est beaucoup plus rare. Quant au phoque commun, il fréquente assidûment une plus grande portion du Saguenay et plusieurs individus ont été observés lors de différents travaux de terrain réalisés près du site du Projet.
21. En considérant que le Projet de GNLQ nécessitera entre 150 et 200 navires-citernes par année et en tenant compte également des autres projets d'envergure dans la région, notamment ceux de Port de Saguenay (incluant le terminal maritime en rive nord) et

de Métaux BlackRock, le trafic maritime dans la zone d'étude élargie pourrait atteindre 625 à 675 navires annuellement à l'horizon 2027-2030.

22. En phase de construction, les impacts appréhendés sur les mammifères marins concernent principalement les risques de dérangement par le bruit subaquatique généré par les travaux de forage des pieux, les risques de collision en lien avec la présence de navires ou de barges et les risques de déversement accidentel d'hydrocarbures ou de matières dangereuses. Ces mêmes risques demeurent également en phase d'opération en raison de la circulation des navires et de leur présence à proximité des infrastructures maritimes.
23. En tenant compte des mesures d'atténuation prévues, notamment une surveillance des mammifères marins au cours de la phase de construction des plateformes de chargement, l'adoption des meilleures pratiques de conception et d'opération des navires limitant leur empreinte sonore, l'impact de la construction et de l'opération sera de niveau faible à moyen en phase de construction et très faible à moyen en phase d'opération.
24. Comme pour l'ensemble des activités humaines actuelles et à venir, le Projet, en raison de l'augmentation de la navigation qu'il occasionne, est susceptible de comporter un risque pour le rétablissement de la population de bélugas du Saint-Laurent ainsi que pour les autres mammifères marins s'y retrouvant.
25. GNLQ a reconnu ce risque et s'est engagée à prendre toutes les mesures viables afin de non seulement le réduire au minimum, mais de le transformer en occasion de faire mieux. Ainsi, GNLQ a initié des actions concrètes et projette d'en mettre d'autres en œuvre, lesquelles sont regroupées sous l'égide d'une Charte d'engagements environnementaux qui s'articule autour de quatre piliers inspirés des quatre stratégies de la proposition de plan d'action 2019 du Gouvernement du Canada pour réduire l'impact du bruit sur le béluga en péril de l'estuaire du Saint-Laurent, soit :
 - a. l'avancement du savoir scientifique et des innovations technologiques;
 - b. l'adoption des meilleures pratiques;
 - c. la sensibilisation; et
 - d. la concertation avec les acteurs du milieu.
26. Les éléments qui suivent contribuent cependant à limiter l'ampleur des impacts résiduels sur les bélugas :

- a. la voie navigable du Saguenay et du Saint-Laurent constitue une masse d'eau considérable, tant par sa largeur, profondeur ou débit;
- b. le Projet induira une augmentation relativement faible de la navigation commerciale, notamment sur le Saguenay (environ un passage de navire par jour) ce qui représente de trois à quatre navires-citernes par semaine;
- c. les navires-citernes de GNL circulant entre Les Escoumins et les infrastructures maritimes projetées de GNLQ navigueront autant que possible à une vitesse maximale de 10 nœuds, pourvu que la sécurité ne soit pas compromise;
- d. plusieurs lois, règlements et normes encadrent la navigation et le transport d'hydrocarbures contribuant notamment à minimiser certains impacts environnementaux. Par ailleurs, les pilotes de la CPBSL qui sont à bord des navires commerciaux empruntant le Saguenay et le Saint-Laurent sont au fait des bonnes pratiques à mettre en œuvre pour réduire ces impacts;
- e. certaines caractéristiques des navires-citernes de GNL sont de nature à favoriser une réduction des bruits subaquatiques qu'ils émettent en se déplaçant;
- f. l'adoption de meilleures pratiques visant l'entretien des navires ou encore la conception de certaines de leurs composantes permettent également de réduire les émissions de bruits;
- g. la concertation avec les utilisateurs de la voie navigable du Saguenay et du Saint-Laurent; et
- h. GNLQ s'est engagée à procéder, dans la mesure du possible, à l'entretien des équipements de liquéfaction durant la période estivale, permettant ainsi une diminution de la navigation durant cette période où le béluga fréquente le Saguenay.

LES RISQUES DE DÉVERSEMENT DANS LE SAINT-LAURENT

27. Aussi surprenant que cela puisse paraître, le GNL n'est ni explosif ni toxique. Contrairement à l'essence ou au pétrole, le GNL ne polluera pas le milieu marin s'il vient à se déverser. Dans le cas, peu probable, d'un déversement accidentel, le GNL s'évaporerait. Comme il n'est pas transporté sous pression, en cas de fuite, il s'évaporerait plus lentement et occuperait beaucoup moins d'espace qu'un gaz sous pression tel que le propane.
28. Le GNL est transporté dans des navires ultramodernes, conçus sur mesure. On dénombre plus de 550 navires de ce type dans le monde et plus d'une centaine sont actuellement en construction. Tous sont dotés d'une double coque afin de prévenir les fuites ainsi que de

réservoirs réfrigérés qui permettent de conserver le GNL à une température de -162°C . L'espace d'isolation fait l'objet d'une surveillance continue afin d'éviter toute fuite.

29. Ces navires figurent parmi les plus solides au monde et les plus avancés sur le plan technologique. Ils disposent d'un éventail de systèmes sophistiqués permettant de connaître en tout temps leur position exacte et d'être en communication constante avec le continent. Ces systèmes de surveillance font du transport maritime de GNL l'un des moyens de transport les plus performants en termes de sécurité : en plus de 40 ans et 100 000 voyages, aucun incident lié à une fuite importante de GNL n'a été signalé, ni aucun préjudice pour le public ou l'environnement.
30. Évidemment, le Parti conservateur du Québec reconnaît le fait qu'il y a des risques associés aux accidents maritimes, que ce soit un déversement majeur résultant par exemple d'une collision entre deux navires ou entre un navire et un élément fixe (par ex. : paroi rocheuse, quai), un échouement, un incendie ou une explosion, ou encore un bris majeur d'équipement.
31. De tels accidents sont toutefois très peu probables en raison notamment de l'encadrement réglementaire dont fait l'objet la navigation maritime et le transport d'hydrocarbures.
32. La réglementation et les normes en vigueur visent entre autres à éviter un accident majeur impliquant un ou plusieurs navires. Si le navire impliqué ou la Garde côtière canadienne jugent que le déversement ne peut être confiné, la société d'intervention maritime SIMEC sera alors appelée. Cette dernière contactera Environnement et Changement climatique Canada afin d'obtenir une modélisation de l'accident afin d'évaluer la dispersion du produit et identifier la présence de milieux sensibles.
33. Parmi les pratiques contribuant à minimiser le risque d'accident, des remorqueurs portent régulièrement assistance aux navires durant leurs manœuvres et les navires commerciaux empruntant le Saguenay et le Saint-Laurent sont pilotés par des pilotes connaissant bien les particularités de cette voie navigable. Le fait que le Saguenay et le Saint-Laurent constituent des voies navigables relativement larges, profondes et peu fréquentées à cette hauteur par la navigation commerciale contribue aussi à réduire les risques d'accident.
34. Ainsi, en tenant compte de la faible hausse d'achalandage prévue, les risques d'accident ayant des conséquences environnementales graves sont évidemment possibles, mais très peu probables. Si un déversement de grande ampleur devait néanmoins survenir, les

conséquences environnementales sur les milieux biophysique et humain pourraient être de niveau bas, moyen ou élevé selon la nature du produit déversé et la localisation de l'accident. Mais comme mentionné précédemment, dans le cas, peu probable, d'un déversement accidentel, le GNL s'évaporerait.

35. Le Parti conservateur du Québec considère que ce niveau de risque est acceptable, mais le BAPE doit sensibiliser le Gouvernement dans son avis pour que les différentes mesures visant notamment à réduire la probabilité d'occurrence des accidents fassent l'objet d'une attention particulière.
36. De plus, GNLQ s'est engagé volontairement à réaliser le processus d'examen TERMPOL. Ce processus, qui concerne la sécurité de la navigation, sera mené par un groupe d'experts gouvernementaux de Transports Canada. Ainsi, les recommandations qui seront apportées lors du processus d'analyse TERMPOL permettront de préciser les mesures de protection spécifiques qui devront être mises en place, s'il y a lieu.

LES RISQUES D'UN ACCIDENT À L'USINE

37. Il y a bien évidemment des risques d'événements potentiellement dangereux au complexe de liquéfaction, résultant d'accidents ou des défaillances. Les probabilités d'occurrence de tels événements ne sont jamais nulles.
38. Les scénarios suivants pourraient être susceptibles d'avoir un impact à l'extérieur de la propriété de GNLQ, mais ils n'auraient pas forcément de conséquences sur la population :
 - a. déversement de GNL;
 - b. fuite de gaz naturel; et
 - c. incendie / explosion.
39. GNLQ a bien expliqué dans la documentation déposée sa planification des meilleures pratiques existantes en matière de protection de l'environnement et de santé-sécurité. Le complexe de liquéfaction sera construit selon les standards les plus élevés en matière de sécurité et en conformité avec les exigences du code CSA Z276-18 *Gaz naturel liquéfié*.

40. En dépit de la prévention, si de tels événements surviennent, il importe alors de pouvoir minimiser les impacts sur les personnes ainsi que sur l'environnement par la planification et la conception de mesures d'atténuation efficaces ainsi qu'en mettant en œuvre un plan de mesures d'urgence (PMU). GNLQ a élaboré un tel plan qui sera mis à jour avant la phase de construction. GNLQ prévoit aussi qu'un programme de gestion des risques incluant des procédures de gestion, de surveillance, de contrôles et de formation sera également mis en place.
41. Le risque pour le public, dans toutes les zones avoisinant le complexe de liquéfaction, respecte les critères d'acceptabilité fixés par le Conseil canadien des accidents industriels majeurs.

CONCLUSION

42. Toute activité humaine comporte des risques. Les hommes de la préhistoire l'ont bien réalisé quand ils ont commencé à manipuler le feu pour se chauffer et se nourrir il y a environ un million d'années. Les bienfaits de ce qui était alors une nouvelle technologie étaient extraordinaires, mais les risques bien réels. Heureusement, l'espèce humaine n'a pas adopté le principe de précaution à l'égard de sa domestication.
43. Le Parti conservateur du Québec est d'avis que les risques liés au Projet, bien que réels, sont faibles dans l'ensemble, compte tenu des mesures de mitigation prévues et des technologies de pointe qui seront utilisées par GNLQ.
44. Le Projet semble rencontrer une grande acceptabilité sociale de la population locale de Saguenay. Un premier coup de sonde par Som-Cogeco réalisé en deux temps auprès des citoyens de Saguenay (téléphonique) et également de participants hors de la région (en ligne) entre le 4 et le 11 octobre 2019 démontrait que 64 % des citoyens de Saguenay étaient en faveur du Projet. Plus récemment, d'après un sondage Segma Recherche complété du 30 août au 2 septembre auprès de 804 répondants du Saguenay et du lac Saint-Jean (donc avant les audiences du BAPE), une majorité de 52,3 % de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean se montre favorable au Projet alors que 32,7 % se disent potentiellement favorables à certaines conditions. Il faut s'arrêter ici pour absorber ces chiffres : 85 % de la population locale est d'accord avec le Projet s'il est bien balisé! C'est presque du jamais vu! Par ailleurs, selon un sondage réalisé dans les deux semaines suivantes, tou-

jours avant les audiences du BAPE, 80,7 % des membres de la Chambre de commerce et d'industrie Saguenay-Le Fjord étaient favorables au Projet.


45. Dans son ensemble, il est évident pour nous que les bénéfices du Projet de GNLQ supplantent de très loin les faibles risques qui s'y rattachent. Les retombées économiques potentielles pour la région du Saguenay, le Québec et d'autres provinces sont indiscutables si les promoteurs respectent leurs engagements. Ce Projet va contribuer à diversifier l'économie de la région qui en a grandement besoin. L'accès à une source additionnelle d'énergie plus propre va permettre à des pays qui utilisent beaucoup de charbon et de pétrole de continuer leur transition énergétique vers des sources moins « polluantes » en GES. Tout au long des audiences et en tenant compte de tout le travail de préparation qui a été effectué, nous avons réellement senti un désir de la part du promoteur de mener à bien un projet ambitieux tout en minimisant ses impacts négatifs sur l'environnement et les communautés concernées. Le Parti conservateur du Québec considère que le BAPE devrait donner au Gouvernement du Québec un avis favorable au Projet et que celui-ci soit accompagné de recommandations qui feront la juste part entre la protection de l'environnement, la mitigation des risques et la réalisation du Projet.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

PARTI CONSERVATEUR DU QUÉBEC



André Valiquette
Président
Commission politique



Jimmy Voyer
Vice-Président
Mauricie, Centre-du-Québec et Saguenay-Lac-Saint-Jean