

## Mémoire présenté au BAPE : projet GNL à Saguenay Octobre 2020

Par : Gabriel Mongeau inspecteur maritime/ Trident Marine,  
Brossard Qc. 1998

La compréhension des retombées.

Dès l'annonce du projet GNL, on nous signifie des retombées de 9 et parfois de 14 milliards de dollars. Ce processus fait briller les yeux de plein de gens qui imaginent voir tomber du ciel ces dollars, au bénéfice de chacun des occupants de la région. L'effet est magique; pour le peuple mais aussi pour les élus qui ont été séduits par ces chiffres mirobolants.

Une ventilation serait de mise en présentation du projet. Bien expliquer ces montants est un exercice qui s'impose, de façon à ce que le grand public s'y retrouve.

Le coût d'un tuyau fabriqué aux USA n'est pas une retombée pour la région. Son installation va provoquer d'importantes retombées salariales qui vont se maintenir sur quelques années seulement. Le gaz qui y circulera ne viendra pas d'ici, il faudra payer le fournisseur de l'Ouest canadien, ce qui n'est pas une retombée pour la région ni pour le Québec.

La construction de cette usine de liquéfaction ne se fera pas avec des épinettes coupées dans les forêts de la région. Les équipements spécialisés viendront de l'extérieur et même la main-d'œuvre comme tous grands projets.

Une ventilation dans les règles de l'art des sommes annoncées, par un organisme indépendant, doit être publiée.

Exemple :

- *nouvelles de 7h30 Radio-Canada 9 octobre 2020 : remplacement des vannes à l'Ile Maligne, Alma = 160 millions\$ dont 115 en retombées régionales ( à ventiler).*
- 
- 

Quel est le risque RÉEL du transport d'un produit EXPLOSIF dans des eaux INTÉRIEURES?

En général, les puits de pétrole sont exploités dans des plaines, des déserts ou en mer loin des côtes, dans de vastes espaces et sans contraintes aériennes.

Le transport par MÉTHANIER est une aberration dans un fjord, un espace de navigation ENTRE DEUX GIGANTESQUES PAROIS!

Les activités touristiques développées depuis plus d'un demi-siècle devraient alors cesser leurs opérations, y compris les bateaux de croisière. La Lloyd's n'assurerait plus les croisiéristes qui fréquenteraient les eaux où circuleraient des bateaux remplis de gaz sous pression.

Le seul fait que les MÉTHANIERES doivent PASSER SOUS UNE LIGNE ÉLECTRIQUE À HAUTE TENSION par MARÉE BASSE SEULEMENT, COMPORTE UN RISQUE SUFFISANT POUR ANNULER un tel PROJET!

Le méthanier n'a pas besoins de toucher les fils électriques : il se fait un ARC ÉLECTRIQUE entre les fils et la partie la plus haute du pont du navire, la charge électrique pouvant faire BOUILLIR INSTANTANÉMENT LES COMBUSTIBLES À BORD ET PROVOQUER UNE GIGANTESQUE EXPLOSION ENTRE LES DEUX PAROIS DU FJORD!

- À St-Gédéon sur le lac St-Jean, il y a quelques décennies, le propriétaire d'un voilier habitable, en fibre de verre avec mât d'aluminium s'est approché de la ligne haute tension qui passe au dessus de la rivière.

Le voilier était propulsé par un moteur DIESEL dont le COMBUSTIBLE est RÉPUTÉ SÉCURITAIRE puisque les VAPEURS NE SONT PAS EXPLOSIVES.

Le mât n'a pas touché les fils, un ARC s'est produit, le haut voltage a provoqué INSTANTANÉMENT L'ÉBULLITION du COMBUSTIBLE DIESEL ET SON EXPLOSION, tuant les deux adultes et leurs deux enfants qui prenaient place à bord, ne

laissant qu'une petite portion de fibre de verre entourant l'aileron de quille en fonte.

Cette ligne de haute tension serait d'une capacité de 44,000 à 161,000 volts, beaucoup moins que celle qui traverse le Saguenay, d'une capacité de 735,000 sous laquelle les méthaniers doivent passer À MARÉE BASSE SEULEMENT, ce qui laisse supposé un dégagement déjà restreint.

Certaines études auraient démontré que la salinité de l'eau, la brume, les embruns ainsi que le taux d'humidité dans l'air, pourraient faire varier la longueur de l'arc électrique, rendant le calcul de la hauteur sécuritaire, VARIABLE!

De plus, par la fonte des glaciers, la remontée des océans continue d'augmenter, ce qui vient s'ajouter au problème.

C'est pourquoi il est inacceptable que des élus se soient prononcés en faveur du transport par méthanier sur un fjord sans les connaissances techniques nécessaires, faisant passer les « retombées » devant la SÉCURITÉ DES HABITANTS ET DES EXPLOITANTS NATURELS DU FJORD!

**Un Beyrouth en terre canadienne serait une retombée extrêmement négative, les élus et les promoteurs de ce projet en seraient tenu responsables.**

Gabriel Mongeau