

**Mémoire pour le projet de construction du port méthanier d'Énergie
Cacouna**

**Présentation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)**

par Monsieur Jacques M. Michaud

Maire de la Municipalité de Cacouna

Mai 2006

Table des matières

Présentation sommaire du projet

Deux importantes sociétés énergétiques du Canada, TransCanada et Pétro-Canada s'unissent sous le consortium Énergie Cacouna pour construire et exploiter un terminal méthanier à Gros-Cacouna dont le coût d'investissement s'élève à environ 700 millions de dollars. Ce dernier vise à répondre aux besoins grandissants au Québec et en Ontario pour le gaz naturel. Essentiellement, ce projet consiste en la construction d'une jetée, de deux réservoirs de stockage de 50 mètres de hauteur et de 79 mètres de diamètre, des équipements de regazéification du GNL ainsi que des différents équipements de production d'azote.

1 Contexte administratif

1.1 Présentation et fusions municipales

Le 4 décembre 2005 avait lieu le référendum sur la réorganisation du territoire municipal de la paroisse et du village de Saint-Georges-de-Cacouna. Les citoyens de ces deux municipalités ont massivement voté en faveur du regroupement dans une proportion de 90%, portant ainsi la population à près de 1 800 habitants. La venue du port méthanier à Gros-Cacouna a certainement favorisé cet appui afin de faire profiter des bénéfices de cette nouvelle activité à l'ensemble de la collectivité cacounienne.

Le décret gouvernemental pour la création du nouveau territoire municipal et l'intégration du personnel dans la structure administrative de Cacouna a été adopté le 8 mars 2006 et est entrée en vigueur le 22 mars suivant suite à la parution dans la Gazette officielle. La superficie totale de Cacouna est maintenant de 62,5 km². Celle-ci fait maintenant partie de la MRC de Rivière-du-Loup (13 municipalités) et représente 5,6% de la population de cette dernière. Sa population de 20 ans et plus compte parmi les plus scolarisées de la région avec un pourcentage de plus de 35% ayant atteint les niveaux collégial et universitaire. En termes d'emploi, plus de 70% de la population active de Cacouna travaille dans le secteur tertiaire, comparativement à 9% et 18 % pour les secteurs primaire et secondaire respectivement.

Par ailleurs, les données de Statistique Canada sur la population pour 1991 et 2001 montrent une diminution pour les deux ex-municipalités de Cacouna en raison particulièrement d'une migration vers les centres urbains de la part des jeunes pour les études collégiales ou universitaires ou tout simplement pour le faible sentiment d'appartenance à leur milieu.¹

La population des deux anciennes municipalités (Village et Paroisse) appuie le projet du terminal méthanier. Les résidants de l'ancienne paroisse ont toujours vécu depuis les 30 dernières années dans l'espoir de voir se concrétiser, ce pourquoi le port avait été construit, c'est-à-dire un terminal méthanier adjacent à un port commercial à l'intérieur d'une zone industrielle portuaire forte et active. Il va de soi qu'une très grande majorité de la population appuie la réalisation du projet. Tant qu'à l'ex-village où l'on pouvait observer une opposition plus musclée, le projet d'Énergie Cacouna obtenait la faveur de 57.4% de la population suite à un référendum tenu sur le sujet en 2005.

La nouvelle municipalité unifiée met en commun ses ressources et offre un potentiel touristique unique, avec son patrimoine architectural et historique, qui fait que son secteur urbain a été reconnu par l'association des plus beaux villages du Québec pour faire partie intégrante de son réseau. Ce secteur est l'expression de l'évolution culturelle qui a marqué le caractère de Cacouna avec ses maisons cossues de style victorien et ses résidences de villégiature bien intégrées mettant en valeur la beauté du paysage fluvial. La route verte circulant à proximité de la rive permet, pour le bénéfice des randonneurs, de suivre un parcours riche en patrimoine naturel et historique. Elle donne accès au site ornithologique du marais de Cacouna, caractérisé par sa biodiversité, et aux différents points de vue sur le fleuve avec ses paysages en rive à couper le souffle. Le quai de la rivière des Vases permet l'accès direct au fleuve, élément grandement apprécié par les résidants et recherché par les touristes. Cacouna, c'est aussi l'endroit où se trouve le 3^e plus vieux terrain de golf au Québec. La nouvelle municipalité fusionnée constitue maintenant un grand avantage pour mettre en valeur notre potentiel touristique et développer des infrastructures d'accueil de façon concertée.

¹ Études de Gauthier en 1997, et de Camiré, Roy et Ouellet en 1994 (référence puisée au projet de schéma d'aménagement de la MRC Rivière-du-Loup).

1.2 MRC de Rivière-du-Loup

La MRC est actuellement en cours de révision de son schéma d'aménagement et elle a franchi l'étape de projet qui a fait l'objet d'une adoption par le Conseil. Elle est maintenant à l'étape de réalisation de la version finale qui doit obtenir l'approbation du gouvernement du Québec. La version préliminaire de cet outil de planification régional appuie la position défendue par notre municipalité, soit le développement portuaire de Gros-Cacouna et exprime la volonté de mettre en place des politiques visant à contribuer à la création d'un dynamisme régional pour la population de Cacouna et l'ensemble des résidents de la MRC qui en ont d'ailleurs grandement besoin. Le projet de schéma mise sur la diversification des activités du port comme « un des piliers et des atouts favorisant le développement économique de la MRC. »

Outre la position stratégique du futur port méthanier, dont la mise en place est prévue dans la section est du site portuaire de Gros-Cacouna, notamment en regard de son positionnement à l'échelle provinciale et nord-est américaine, les installations et les aménagements nécessaires à son fonctionnement peuvent compter sur le réseau routier supérieur existant pour assurer une desserte efficace pour le déplacement des personnes et des marchandises. Un tel réseau constitue également un atout majeur pour permettre le développement de nouvelles installations industrielles dans les endroits désignés, lesquelles seront encouragées par la synergie liée aux activités portuaires. Il s'agit notamment de l'autoroute 20 et de la route 132 pour les liens est-ouest et des routes 185, 291 et 293 pour la circulation nord-sud. Notons qu'un réseau de chemin de fer traverse le territoire de la MRC d'est en ouest en passant par la Ville de Rivière-du-Loup. À l'ouest de cette dernière, la voie ferrée appartient au Canadien National et à l'est, la Société des chemins de fer du Québec en est propriétaire depuis 1999. Le réseau ferroviaire assure à la fois le transport de marchandises et des personnes (par Via Rail) et constitue un facteur important de l'intermodalité visant à contribuer à l'efficacité des opérations du port méthanier et à l'exploitation du port de Gros-Cacouna en général. Notons qu'il peut-être possible de desservir le port et le parc industriel de Cacouna par le chemin de fer advenant les nouveaux besoins de transport de marchandises pour ces espaces économiques.

1.3 Planification et réglementation

Le plan et la réglementation d'urbanisme (règlements de zonage, lotissement et construction) sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 1996 suite à l'obtention du certificat de conformité de la MRC de Rivière-du-Loup en regard des orientations du schéma d'aménagement en vigueur. Le plan d'urbanisme exprime la planification du territoire municipal et la volonté du Conseil municipal de consolider la vocation de pôle industrialo-portuaire de Cacouna en complémentarité avec les activités économiques de Rivière-du-Loup. Une orientation y est d'ailleurs clairement spécifiée en ce sens :

« reconnaître et assurer l'importance des fonctions industrialo-portuaires, agricoles et résidentielles dans le développement de la municipalité, tout en augmentant la qualité de vie pour ses résidents. »

Cette orientation découle sur des objectifs spécifiques qui viennent confirmer la position du Conseil à l'égard du port comme levier majeur de développement et de diversification économique pour la municipalité et la région, destiné à l'amélioration de la qualité de vie de la population résidante et régionale :

- « mettre en valeur les infrastructures portuaires existantes et projetées;
- consolider les activités commerciales et industrielles aux endroits appropriés : planifier les besoins en espaces en fonction de l'impact régional du développement industrialo-portuaire. »

Cette position, exprimée au plan d'urbanisme, est appuyée par l'affectation « publique et institutionnelle (P3) » qui couvre l'ensemble du secteur portuaire de Gros-Cacouna, lequel constitue une infrastructure de transport de niveau supra-régional de première importance. Cette affectation vise non seulement à permettre les fonctions reliées aux activités portuaires, mais est aussi destinée à assurer leur développement de même que celui des activités compatibles.

Le règlement de zonage, qui bénéficie de la double conformité avec le plan d'urbanisme et le schéma d'aménagement de la MRC, spécifie pour le secteur du port de Cacouna une zone publique et institutionnelle (41-P) à l'intérieur de laquelle sont autorisées les industries à incidence légère (Ia) et celles reliées aux équipements d'utilités publiques (Ie) comme les services

d'entreposage (extérieur et intérieur), les services de transport et de distribution de gaz. Ce faisant, la réglementation permet les activités portuaires et les activités associées à un port méthanier.

Nos outils de planification et de gestion du territoire ont donc été réalisés de manière à reconnaître le port de mer de niveau national, mais aussi à exprimer la volonté de la municipalité et de la région pour promouvoir son développement, plus particulièrement dans le transbordement et le transport des marchandises en vrac solide et du gaz naturel liquéfié (GNL).

2 Caractéristiques urbaines

2.1 Proximité du parc industriel de grand gabarit et du pôle régional (Rivière-du-Loup)

Le port de mer de Gros-Cacouna est situé à quelques mètres du parc industriel Cacouna. Cet espace économique de grand gabarit est, après Bécancour, un des plus grands parcs industriels du Québec en termes de superficie. Nous croyons au développement d'une synergie structurante entre le parc industriel et le port. Ce dernier est en outre localisé à un peu plus de 10 kilomètres du pôle régional, soit la Ville de Rivière-du-Loup. Nous croyons que cette dernière pourra aussi bénéficier des retombées économiques de la venue du nouveau port méthanier par l'implantation et le développement d'entreprises intéressées par l'envergure des nouvelles activités portuaires auxquelles le port méthanier contribuera largement. Nous croyons notamment que cette ville-centre bénéficiera de l'effet du développement des réseaux d'affaires ou de grappes industrielles. Un tel engouement viendrait consolider le positionnement de la région comme lieu dynamique axé sur la compétence portuaire comme pôle central de distribution d'énergie et de marchandises.

2.2 Aménagement urbain approprié

Le projet de construction d'un port de mer à Gros-Cacouna est né d'une volonté politique du gouvernement canadien, appuyé par le gouvernement du Québec et de nombreux citoyens, au début des années 1960, pour valoriser la position concurrentielle de la région eu égard à un port de mer en eau profonde, ouvert 12 mois par année, de manière à permettre le transport de marchandises sur de gros porteurs. C'est aussi une initiative d'envergure pour sortir Cacouna et la région « KRTB » (pour signifier les MRC de Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata et les Basques) de son isolement géographique grâce aux activités liées à la voie fluviale et, de surcroît,

par le développement de l'économie régionale. Mais il en fallait davantage pour favoriser la diversification des activités portuaires. Et devant les besoins énergétiques grandissants ainsi que l'intérêt pour les promoteurs, TransCanada Pipelines et Pétro-Canada, le gouvernement canadien envisage en 1978 la création d'un fonds pour la construction d'un terminal méthanier pour le GNL, dont la ressource serait puisée dans le Grand Nord canadien pour être transportée par des brise-glaces.

Depuis que le premier cargo s'est amarré au quai de Gros-Cacouna en 1980, le débat sur l'implantation d'un port méthanier se poursuit et il a été reconnu par les experts du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada que le port de Gros-Cacouna est celui qui demeure le plus acceptable par rapport à d'autres endroits au Québec en raison des caractéristiques environnementales et de la conformité aux règles les plus strictes en matière de sécurité et aux exigences des lois en vigueur (aménagement et urbanisme, protection du territoire agricole, qualité de l'environnement).

2.3 Sécurité des aménagements portuaires

Nous n'avons pas la prétention de vouloir illustrer ni de connaître les règles de sécurité en vigueur en regard de la construction ou de l'exploitation d'un terminal méthanier tel que celui prévu à Gros-Cacouna. Nous convenons que l'évaluation des risques et la mise en place des moyens nécessaires pour les minimiser, voire les rendre extrêmement faibles, doivent être analysées et instaurées par des experts en la matière. En 1980, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a déjà été saisi du projet de port méthanier du consortium TransCanada Pipelines et Pétro-Canada et indiquait dans son rapport, remis au ministre de l'Environnement en mars 1981, que celui-ci répondait aux normes de sécurité de l'époque. Ce rapport du BAPE faisait appel à la diligence des autorités gouvernementales pour l'application des normes en vigueur.

Nous savons par ailleurs que les risques liés à la présence et à l'opération du terminal méthanier proviennent des installations terrestres et des activités d'arrimage et de transbordement du GNL et sont notamment liés aux fuites ou aux déversements. Les éléments relatifs à la sécurité du site ou aux opérations du terminal méthanier sont soumis à des règles sévères de construction et d'aménagement que le promoteur devra respecter pour réaliser son projet. Il nous apparaît

important de mentionner que plusieurs caractéristiques militent en faveur d'une exploitation hautement sécuritaire pour ce nouveau terminal méthanier en eau profonde, notamment :

- milieu hydrique et physique favorisant l'absence des glaces, limitant la vue des installations portuaires et répondant aux critères de sélection pour un maximum de sécurité;
- périmètre de sécurité conforme aux normes de l'Association canadienne de normalisation;
- qualité supérieure des matériaux servant à la construction des réservoirs et du bras de déchargement selon les normes modernes et éprouvées;
- appareils technologiques très sensibles capables de détecter rapidement les fuites et d'arrêter toute opération de transbordement;
- évaluation des risques à l'aide d'appareils de simulations sophistiqués.

Nous sommes confiants que toutes les mesures de sécurité promises par Énergie Cacouna pour la construction et l'exploitation du projet seront plus que conformes aux normes en vigueur et nous comptons sur les agences gouvernementales (provinciale et fédérale) pour que ces règles soient respectées. Nous désirons travailler avec le promoteur, les autorités provinciales, fédérales et la collectivité afin d'établir une structure interne pour s'assurer de la mise en place des mesures d'urgence et voir à ce qu'un processus soit instauré pour pallier tout incident ou événement malheureux qui demeure, nous en sommes convaincus, excessivement faible. Ce faisant, nous avons à créer un comité mixte (Municipalité et Industrie — CMMI) composé de représentants de la municipalité de l'entreprise Énergie Cacouna, de représentants de la Sécurité Civile, de Transports Canada auxquels viendront se joindre des professionnels de la Sûreté du Québec et de la GRC. Ce comité a pour tâche d'établir toutes les règles et mesures de sécurité relatives aux installations et opération d'un tel projet. Les mesures devront être opérationnelles dès le début des travaux de construction. Nous pourrions de plus, comme municipalité, adapter notre réglementation d'urbanisme (plan d'urbanisme et règlement de zonage) pour limiter les constructions résidentielles à proximité du terminal méthanier dans un périmètre défini et identifier une zone de sécurité optimale à l'intérieur de laquelle sera prohibée la fonction habitation ou autres fonctions jugées pertinentes pour la protection de nos concitoyens.

3 Situation environnementale

3.1 Secteurs d'intérêts particuliers

Nous ne voulons pas nous attarder de façon exhaustive sur la description de la flore et la faune dans le secteur du projet de port méthanier. Nous convenons que le milieu environnant est considéré à plusieurs égards comme un milieu fragile et sommes d'avis que toute les mesures seront prises par le promoteur (Énergie Cacouna) pour respecter les lois et normes environnementales des instances provinciales et fédérales.

Le marais de Cacouna (qui longe le littoral, au sud de l'Île Gros-Cacouna), qui a été transformé par l'élévation du niveau des eaux suite aux travaux d'endiguement, est un milieu faunique hautement valorisé et est fréquenté par plusieurs espèces d'oiseaux, notamment le faucon pèlerin, le martin pêcheur, le râle jaune et le guillemot à miroir. C'est un endroit reconnu pour sa richesse ornithologique. L'écosystème de ce site a évolué depuis les premières constructions et est maintenant adapté aux aménagements portuaires. Il ne serait affecté par les nouvelles installations liées au port méthanier. Les deux aires de fréquentation intensive de bélugas au large de l'Ile-Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs) et de Cacouna, telles que spécifiées dans le projet de schéma d'aménagement de la MRC de Rivière-du-Loup, ne devraient pas souffrir des activités de construction et d'exploitation du port méthanier. Les activités touristiques relatives à la navigation de plaisance, à l'observation des baleines et au passage des bateaux de croisière ou de marchandises n'ont pas révélé d'impacts significatifs lorsque les normes de la navigation sont respectées. Ce scénario serait similaire pour les méthaniers accostant à Gros-Cacouna selon une fréquence d'une fois aux 6 jours pour alimenter en GNL les réservoirs de stockage. De plus, notons que le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, couvrant la section sud de l'estuaire et du fjord du Saguenay sur une superficie de 1 138 km², n'est pas affecté par les opérations des nouvelles installations portuaires.

N'oublions pas que la situation géographique fait de la position du port de mer et de la municipalité Cacouna un carrefour maritime et routier. Plusieurs navires de marchandises gros porteurs, en provenance de l'est Canadien et de différents endroits dans le monde, circulent dans la voie maritime du Saint-Laurent et s'arrêtent à différents ports le long de l'estuaire et du fleuve. Les croisières sont aussi en croissance pour admirer le merveilleux paysage des rives du Saint-

Laurent et faire escale dans la vieille Capitale. Elles représentent des retombées économiques importantes pour le Québec.

Le réseau routier supérieur, qui a été brièvement décrit précédemment, composé de l'autoroute 20 et des routes 132, 291 ainsi que 185, constitue également un carrefour de circulation important à Cacouna, sans que cela n'occasionne d'impacts sur le milieu faunique et floristique.

L'aire de concentration d'oiseaux aquatiques située dans la section nord de l'Île-Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs), également décrite au schéma d'aménagement et reconnue par le gouvernement du Québec, est un lieu d'habitat faunique important pour de nombreux palmipèdes. Le passage des méthaniers, dont la vitesse serait grandement diminuée en raison de l'approche au quai de déchargement et des mesures de sécurité sévères qui seront mises en place, ne devraient pas affecter leurs habitats.

L'implantation d'un terminal méthanier avec les équipements nécessaires, tels que la jetée pour permettre l'amarrage des navires, les réservoirs à double paroi d'une hauteur de 50 mètres et d'un diamètre de 79 mètres, les pompes, la ligne cryogénique, etc., affectera le paysage riverain. Mais cet impact sera limité grâce à la falaise aménagée sur la partie est du port lors des travaux de construction des quais et terrasses il y a près de 25 ans.

3.2 Développement durable

La Municipalité de Cacouna, comme toutes les villes et les municipalités au Québec, doit se préoccuper de son environnement et du développement de son territoire. Dans le contexte d'une vision à court, moyen et long termes, le projet de port méthanier souscrit au concept du développement durable initié dans le rapport de la Commission Bruntland en 1987. Ce rapport présente un nouveau mode de développement qui vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leur développement. Nous croyons que la venue de ce projet à Gros-Cacouna sera bénéfique à cet égard puisqu'il aura pour effet de favoriser une autre forme d'énergie fossile moins polluante et plus efficace que les autres sources d'énergies comme le mazout, l'essence et le diesel, tout en contribuant au développement de notre communauté. Ce faisant, nous assisterons à une diminution de ces dernières au profit de l'utilisation du gaz naturel au Québec, en Ontario et ultérieurement dans les états du nord-est des États-Unis, lesquels seront les marchés desservis par Énergie Cacouna.

Les habitants et les entreprises des centres urbains et des zones industrialisées des régions de l'Ontario et du nord-est américain sont de très gros consommateurs de combustibles fossiles et de gros producteurs de dioxyde de carbone et autres éléments polluants; de plus, ils ne connaissent pas de frontières. Ces polluants sont transportés par les vents dominants sur nos territoires et constituent un risque évident pour la santé de la population du Québec. Comme vous le savez, nous constatons une pression en constante évolution pour l'utilisation des énergies fossiles et l'urgence est de trouver les moyens de se tourner vers les sources de substitution moins polluantes et beaucoup plus efficaces. Ce message est généralement bien perçu par les entreprises et la population en général; ceux-ci seront d'ailleurs de plus en plus nombreux à suivre ce virement nécessaire qui, en outre, permettra de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre qui ont un impact considérable sur le changement climatique que nous observons régulièrement et dont les conséquences à long terme, bien qu'imprévisibles, risquent, de l'avis des experts en environnement et en climatologie, d'être catastrophiques.

4 Développement économique

4.1 Positionnement dans la région selon le contexte « port-ville »

Du point de vue du positionnement régional, le projet d'un terminal méthanier à Cacouna est tout à fait approprié compte tenu de la proximité de la ville-centre de Rivière-du-Loup qui joue un rôle structurant pour la MRC. Cette ville est le lieu de concentration de différents services publics à la population notamment dans les secteurs de la santé (centre hospitalier, CLSC), de l'éducation (écoles primaires et secondaires, collège) des loisirs. Ces derniers sont bien organisés et sont en mesure de desservir la Municipalité de Cacouna sans que cela occasionne des coûts excédentaires pour les résidents des municipalités de la MRC. Les réseaux d'énergie et de télécommunication, le réseau routier supérieur existant (l'autoroute 20 et la route 132), en offrant une accessibilité rapide et efficace à la ville-centre et à Gros-Cacouna, viennent appuyer le rôle central de Rivière-du-Loup et de Cacouna, d'où le contexte d'un pôle économique majeur « port-ville » pour la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Situé à moins de 2 heures du siège social du gouvernement du Québec, ce pôle offre une position stratégique pour lui permettre de consolider sa vocation portuaire et de favoriser la diversification de ses activités économiques.

Les espaces industriels de Rivière-du-Loup et de Cacouna, qui ont été créés par les instances locales pour accueillir les nouvelles entreprises en prévision de la croissance économique suite au

projet de développement portuaire, sont actuellement sous-utilisés. Selon le dernier relevé apparaissant au projet de schéma d'aménagement, ces deux municipalités regroupent à elles seules près de 80% des espaces industriels de toute la MRC, soit une superficie de plus de 443 hectares (dont 250 hectares proviennent de deux parcs industriels majeurs de ces municipalités respectives). Ces espaces, généralement administrés par les administrations municipales, qui sont desservis ou situés à proximité des services existants d'égout et d'aqueduc, sont largement suffisants pour accommoder de nouvelles entreprises qui désireront s'installer dans notre région grâce à l'engouement créé par les nouvelles activités portuaires.

4.2 Impact sur l'économie locale et régionale

Comme nous l'avons déjà mentionné, et tous les médias en ont fait état, le projet d'un terminal méthanier à Gros-Cacouna nécessitera un investissement de près de 700 millions pour sa construction. Pour une municipalité comme la nôtre située dans une région (Bas-Saint-Laurent) où l'économie est généralement stable, avec un déclin graduel de sa population, un tel investissement est d'une importance capitale. Nous ne pouvons passer outre ces investissements car ils supportent un projet créateur de valeur pour toute la population cacounienne et de la région. Selon les informations reçues, les différentes études disponibles pour ce projet et d'autres projets similaires sur le port méthanier, nous convenons qu'il subsiste des effets économiques chiffrables et d'autres, non chiffrables en raison de la complexité de mettre en perspective, avec les activités de construction et d'exploitation portuaires, les réseaux d'affaires reliant différents acteurs intéressés tels que les gouvernements, les fournisseurs, les institutions d'enseignement, les entreprises des secteurs induits (services aux entreprises, services professionnels et commerces), etc. Nous croyons par ailleurs à l'effet des grappes industrielles qui favorisent le développement de nouvelles entreprises de soutien à Cacouna et dans la MRC Rivière-du-Loup en s'appuyant sur l'émergence d'une compétence régionale axée sur les activités portuaires et de distribution, qui permettront à la région de se distinguer des autres régions du Québec et de l'est canadien. Le terminal méthanier est notre infrastructure d'envergure qui nous donnera cet effet de levier.

Le projet prévoit, durant la phase construction d'une durée de trois ans, jusqu'à 3 695 emplois directs et indirects. Ces derniers seront reliés à la construction du terminal et à la fourniture de produits et services. Les travailleurs temporaires deviendront pour cette période des consommateurs de services et de produits au sein de notre région. De plus, cette phase fera appel à des entreprises qui fourniront différents équipements et seront enclines à s'implanter dans nos

espaces industriels pour bénéficier des économies d'échelle et de la proximité d'un promoteur important lié aux activités portuaires.

Pour l'exploitation du terminal, 35 emplois permanents seront créés pour assurer les opérations, en plus des emplois indirects pour la fourniture des services qui y seront reliés. Ces nouveaux emplois auront des effets bénéfiques sur l'économie de la région, notamment par la consommation des différents produits et services. Les emplois attendus au port méthanier seront bien rémunérés et comprendront de nombreux avantages sociaux. Ils seront notamment composés d'administrateurs, de techniciens, d'opérateurs et des corps de métier. Cette diversité de nouveaux employés est un potentiel de nouveaux résidents pour la municipalité et demeure très intéressante pour le développement de sa communauté.

Nous ne voulons pas reprendre les chiffres qui ont été avancés par l'Institut de la statistique du Québec et les consultants mandatés pour l'étude d'impact, mais il apparaît clair que les impacts économiques occasionnés par la construction et l'exploitation du port méthanier se feront sentir de façon positive grâce aux activités de production et d'importation qu'elles généreront et qui s'élèvent à plusieurs centaines de millions de dollars. Il y aura aussi les impacts sur les revenus d'impôts des gouvernements fédéral et provincial, ainsi que fiscaux dont la population de Cacouna pourra bénéficier. Cet apport additionnel de recettes foncières permettra d'améliorer la qualité des équipements, des infrastructures et des services auxquels la population est en droit de s'attendre, ce qui aura un effet d'entraînement sur l'attraction de notre municipalité pour les nouvelles entreprises désireuses de bénéficier de ces facteurs de localisation. Ce sont donc de nouveaux investissements qui serviront à mieux desservir notre communauté et à nous offrir un environnement meilleur, ce qui nous permettra, nous en sommes convaincus, de devenir une municipalité où il est agréable de vivre, belle, attrayante et en respect de la nature.

4.3 Développement de notre communauté locale et régionale

Les emplois prévus pour la construction et l'exploitation du terminal méthanier seront en priorité offerts à la population de notre région. Il a été estimé qu'environ 200 emplois de la construction et près de 18 postes liés à l'exploitation seront occupés par la population résidente de la région du Bas-Saint-Laurent. Ce sont des postes pour notre population, lesquels vont contribuer directement à notre économie locale. De plus, nous pouvons d'emblée envisager des investissements importants dans nos institutions d'enseignement de la part d'Énergie Cacouna et du

gouvernement du Québec pour le développement de la main-d'œuvre spécialisée pouvant assurer un fonctionnement efficace des opérations des nouvelles installations du terminal méthanier.

La navigation de plaisance est une activité de plus en plus populaire dans la MRC et nous avons à Cacouna une Corporation du port de plaisance très active et qui désire développer une marina de type « flottant », à l'extérieur de la partie navigable du port, dans le secteur nord-est de l'Île du Gros-Cacouna. Ce projet, qui vise à recevoir 50 bateaux, n'est nullement compromis par le port méthanier. Il contribuera avantageusement au développement récréotouristique de Cacouna et à la mise en valeur de nos paysages et attraits touristiques.

À titre de représentants de la Municipalité, nous avons négocié avec le promoteur des versements annuels de 6,5 millions de dollars indexés pour une période de 40 ans. J'insiste sur l'indexation de ces versements qui demeure un volet important de la négociation car il permettra pour les bénéficiaires de tous les citoyens de maintenir la valeur à long terme des investissements. Ce nouvel apport financier servira à améliorer les équipements et services municipaux ainsi qu'à offrir aux citoyens un milieu de vie amélioré. Nous apporterons des améliorations en matière d'aménagement des paysages et assurerons une plus grande protection de notre patrimoine naturel et historique. Une partie de ces redevances, soit 1,3 million de dollars, sera versée à la Commission scolaire sous forme de taxe annuelle pour supporter nos institutions d'enseignement.

5 Conclusion.

Depuis plus de 50 ans, beaucoup d'espoirs ont été nourris pour la construction et l'exploitation d'un port d'envergure internationale à Gros-Cacouna avec un port de transbordement de vrac solides et un port méthanier. Nous avons, comme ce fut le cas en 1980, un projet sérieux déposé par le consortium TransCanada Pipeline et Pétro-Canada pour la construction d'un terminal méthanier. Le site désigné est sans contredit approprié pour ce type d'aménagement.

Nous avons un contexte énergétique mondial qui guide nos gouvernements à rechercher de nouvelles sources d'énergie moins polluantes, plus propres. Monsieur Pierre Fortin, professeur et chercheur reconnu de l'Université du Québec à Montréal, nous invite au changement vers les nouvelles énergies comme le gaz naturel, beaucoup moins polluant que le mazout et le pétrole. Devant la montée des prix de l'essence et ses conséquences sur l'environnement, il y a lieu de s'inquiéter et de tirer profit d'une nouvelle source disponible et qui serait financièrement et

économiquement plus avantageuse pour le Québec. Monsieur Fortin précise à cet effet et je cite : « Si les terminaux méthaniers étaient construits à Gros-Cacouna, le Québec se dégagerait du monopole albertain et le prix du gaz naturel baisserait probablement d'ici 5 ans. »².

Pour Cacouna, ce projet représente un excellent potentiel de création de valeur qui dynamisera nos activités économiques, contribuera significativement à la diversification économique et offrira à la population les moyens financiers nécessaires pour améliorer son milieu de vie. Ce projet souscrit au concept de développement durable, respecte les particularités environnementales des rives et du fleuve. Il sera réalisé en conformité des normes de sécurité en vigueur des autorités fédérales et provinciales. Et surtout, il offrira, par sa position stratégique, une compétence particulière à Cacouna eu égard aux activités portuaires et à la distribution d'une nouvelle source d'énergie, le gaz naturel. Cette compétence permettra au port de se positionner à l'échelle de l'est du Canada et du nord-est des États-Unis et offrira une visibilité fort intéressante pour notre municipalité afin d'attirer de nouveaux investissements qui seront profitables pour le développement de notre communauté tout en permettant à la population d'améliorer son milieu de vie.

Le projet est pour nous d'une importance capitale pour l'intérêt supérieur de la population de Cacouna et nous exprimons par ce mémoire notre appui au projet du terminal méthanier présenté par le consortium Énergie Cacouna.

Je vous remercie, Monsieur le président et membres de la commission, de l'attention que vous avez accordé à la présentation de notre mémoire et je demeure disponible pour toute question relative à la position du Conseil de la Municipalité de Cacouna.

Jacques M. Michaud, Maire
Municipalité de Cacouna

² Fortin, Pierre. 2006. «*Économie : Fuir le pétrole* ». L'Actualité (janvier) p. 54.

Bibliographie

Documents

BAPE. 1981. *Rapport d'enquête et d'audience publique : Projet de terminal méthanier à Gros-Cacouna*. Québec. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 75 p.

Comtois, Claude et Slack, Brian. 2005. *Transformations de l'industrie maritime : Portrait international de développement durable appliqué*. Montréal. Ministère des Transports du Québec. 247 p.

Énergie Cacouna. 2005. *Projet d'implantation d'un port méthanier à Gros-Cacouna (4 fiches d'information)*.

Fortin, Pierre. 2006. «*Économie : Fuir le pétrole* ». L'Actualité (janvier) p. 54.

Gagnon, Serge. 2003. *L'échiquier touristique québécois*. Préf. de Marc Laplante et de Gilles Ritchot. Québec : Presses de l'Université du Québec. 359 p.

Gazaille, Jean-François. 2006. La guerre du méthane. L'Actualité (janvier), p. 46-52.

Lebel, Réal. 1975. *Au pays du Porc-Épic : Kakouna*. Ottawa. Dépôt à la Bibliothèque nationale du Canada et à la Bibliothèque nationale du Québec : Comité des fêtes de Cacouna. 296 p.

Loisel, Mélanie. 2006. «*Ports méthaniers : de l'eau dans le gaz* ». Revue Commerce (février), p. 53-56.

MRC Rivière-du-Loup. 2005. *Projet de schéma d'aménagement révisé*. Rivière-du-Loup.

Urbatique. 1996. *Plan d'urbanisme de la paroisse de Saint-Georges-de-Cacouna*. Québec.

Urbatique. 1996. *Règlement de zonage de la paroisse de Saint-Georges-de-Cacouna*. Québec.

Rousseau, Gilles et Belziles, J.P. 2002. *Projet de marina : présentation de l'Étude et du projet*. Corporation du port de plaisance Gros-Cacouna. 27 p.

Ministère de l'Énergie et des Ressources. 1982. *Acceptabilité du site de Gros-Cacouna sur le plan environnemental*. Québec. Direction générale des énergies conventionnelles. 28 p.

SitesInternet

http://www.histoirequebec.qc.ca/publicat/vol1num1/v1n1_6po.htm

<http://www.energiecacouna.ca>

http://www.pc.gc.ca/amnc-nmca/qc/saguenay/index_f.asp