

Mémoire
Projet d'implantation d'un terminal
néthane Énergie Gacoua

PRÉSENTÉ À
LA COMMISSION DU BUREAU D'AUDIENCES
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT ET À
L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE

PAR LA
COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT DU
PARC PORTUAIRE DE GROS-CACOUNA

JUIN 2006

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRÉSENTATION DE LA COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT DU PARC PORTUAIRE DE GROS-CACOUNA	1
1.1.	SA MISSION	1
1.2.	SES ACTIVITÉS	2
2.	INTÉRÊT DE LA COMMISSION AU PROJET	3
3.	LES IMPACTS SUR LES ACTIVITÉS PORTUAIRES	4
3.1.	SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ACTUELLES	4
3.2.	SUR LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE GROS-CACOUNA	5
3.3.	SUR LE POSITIONNEMENT DU PORT DE GROS-CACOUNA	6
4.	CONCLUSION	6

ANNEXE

LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMMISSION

1. PRÉSENTATION DE LA COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT DU PARC PORTUAIRE DE GROS-CACOUNA

1.1. SA MISSION

La Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna a débuté ses activités en 1995 suite au regroupement des représentants du milieu et des utilisateurs du port qui voulaient participer plus activement au développement de cette infrastructure majeure. Toujours très représentative, elle est administrée, en 2006, par 23 membres issus de différents organismes publics ou privés, représentant soit le milieu local et régional ou la communauté portuaire de Gros-Cacouna (voir liste en annexe). Ces personnes s'impliquent bénévolement et sont supportées par le Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup dans la réalisation des mandats et des démarches qui sont, préalablement, discutés et décidés en conseil d'administration.

C'est en 1997 que la Commission a été constituée légalement, selon la Partie III de la Loi sur les compagnies, pour que celle-ci soit reconnue « *l'interlocuteur privilégié* » auprès du ministère de Transports Canada et ce, suite à l'annonce, en 1995, du Programme de cession des ports du gouvernement du Canada. On se rappelle que ce Programme devait conduire à l'acquisition de l'infrastructure portuaire de Gros-Cacouna par la Commission pour en assurer l'administration, la planification et l'exécution des plans d'entretien et de développement des infrastructures et équipements portuaires publics, la mise en marché, le marketing et la commercialisation du port. En 2001, la Commission abandonnait le projet d'acquisition pour plusieurs raisons dont les principales étaient : la faible marge bénéficiaire du port, la fragilité des marchés, l'importance des coûts d'entretien et d'immobilisation sur un horizon de 25 ans et, enfin, les critères trop restrictifs du Fonds de cession du gouvernement du Canada.

Toutefois, la Commission est demeurée toute aussi active au cours des années qui ont suivi en ayant pour principal objectif le maintien et le développement du parc portuaire de Gros-Cacouna. Finalement, les autorités du ministère de Transports Canada ont confirmé qu'elles mettaient fin au processus de cession du port de mer de Gros-Cacouna, en demeurant propriétaire du site, suite à une entente avec le ministère des Transports du Québec survenue en 2005. D'ailleurs, suite aux études qu'elle a effectuées sur le sujet, la Commission a toujours préconisé que le port de Gros-Cacouna demeure propriété gouvernementale. Il est pertinent de préciser que malgré qu'elle ne soit plus dans un processus de négociation avec le ministère de Transports Canada, la Commission est toujours reconnue comme « *l'interlocuteur privilégié* » du parc portuaire de Gros-Cacouna auprès du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec.

Depuis 2003, le port de Gros-Cacouna fait maintenant partie du réseau stratégique des ports commerciaux du Québec. Le gouvernement du Québec a pris ainsi position en le reconnaissant comme port commercial d'intérêt national ce qui signifie que le port de mer

de Gros-Cacouna est très important pour le développement économique du Québec et de la région du Bas-Saint-Laurent. L'objectif du gouvernement du Québec est de favoriser la concentration du transport des marchandises, principalement, dans les ports commerciaux nationaux qui sont maintenant reconnus par les gouvernements du Canada et du Québec et ce, afin d'améliorer la compétitivité et l'efficacité du réseau portuaire québécois. Ces ports d'intérêt national, au nombre de onze, sont composés de Gros-Cacouna, Matane, Baie-Comeau et Gaspé qui sont la propriété de Transports Canada; des Administrations portuaires canadiennes (APC) pour les ports de Québec, Montréal, Sept-Îles, Port Saguenay et Trois-Rivières; du port de Bécancour qui est la propriété du gouvernement du Québec et du port de Port-Cartier qui appartient à la Ville de Port-Cartier. À ce réseau, s'ajoute dix ports qui sont reconnus d'intérêt local et dix autres reconnus à titre d'infrastructures de desserte pour les régions éloignées.

1.2. SES ACTIVITÉS

Depuis 1995, les membres de la Commission, de par leurs nombreuses implications, ont eu l'opportunité de développer une expertise régionale en ce qui concerne cette importante infrastructure portuaire. En effet, divers travaux qui ont été réalisés par la Commission ont permis d'améliorer et de compléter son niveau de connaissance de l'infrastructure et de l'industrie maritime dans son ensemble. Ces travaux ont porté sur :

- ✓ l'élaboration d'un plan d'affaires et les négociations avec le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de cession;
- ✓ la réalisation d'une étude d'impact économique et d'une analyse de sensibilité;
- ✓ la participation à l'élaboration de la Politique maritime du Québec;
- ✓ la participation au Forum permanent de l'industrie maritime du Québec;
- ✓ la participation au Comité sur la fiscalité municipale;
- ✓ la participation à diverses consultations;
- ✓ l'élaboration d'un outil promotionnel multimédia de la zone industrialo-portuaire de Cacouna et sa diffusion;
- ✓ la réalisation d'une étude de faisabilité sur un service de cabotage Nord-Sud;
- ✓ la démonstration continue des avantages du port;
- ✓ son implication dans la réalisation d'un plan de cohabitation par Transports Canada.

Depuis le début de ses activités, la Commission est toujours demeurée en relation très étroite avec les gouvernements du Canada et du Québec. Même si l'infrastructure est finalement demeurée la propriété du gouvernement fédéral, la Commission veut continuer de participer à son développement en initiant ou en appuyant divers projets et en défendant les intérêts du port de mer de Gros-Cacouna. Le territoire d'intervention que

couvre la Commission représente la totalité des espaces, qui sont la propriété du ministère de Transports Canada, situés dans la municipalité de Cacouna.

Depuis le début des activités du port en 1980, des investissements majeurs ont été réalisés par le gouvernement canadien, confirmant ainsi la place du port de mer de Gros-Cacouna sur l'échiquier maritime du Saint-Laurent et sa vocation à l'intérieur d'une aire industrielle reconnue dans le projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé par la MRC de Rivière-du-Loup.

✓ 1985-1987	Extension du quai	5 333 700 \$
✓ 1989-1990	Voies de circulation	725 300 \$
✓ 1987-1992	Aire d'entreposage extérieur	664 700 \$
✓ 1990-1994	Aménagement du port	1 863 600 \$
✓ 1994-1995	Élargissement de l'entrée du port	3 703 000 \$

Pour sa part, le gouvernement du Québec a procédé, par l'entremise de son ministère des Transports, à la construction d'une route qui donne maintenant au port de mer de Gros-Cacouna un accès direct à l'autoroute 20. Ces travaux ont été réalisés en 1999-2000.

2. INTÉRÊT DE LA COMMISSION AU PROJET

Pour plusieurs raisons, la Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna a un intérêt marqué pour le projet d'Énergie Cacouna. Tout d'abord, étant donné que sa localisation se situe à l'intérieur de la propriété que Transports Canada définit comme la zone portuaire et à laquelle la Commission se réfère, il est primordial pour cette dernière que le périmètre de sécurité du terminal méthanier n'affecte pas les activités régulières du port et que la cohabitation entre les activités du port et celles du terminal méthanier soit assurée pour les utilisateurs actuels et futurs du site portuaire.

D'ailleurs, ce dernier élément est d'autant plus important puisque la Commission continuera toujours d'être à l'affût de projets pouvant permettre l'ajout d'activités à l'intérieur du parc portuaire dans une perspective de développement durable et d'être proactive dans le positionnement stratégique du port, en faisant valoir ses qualités et ses avantages concurrentiels, tels que :

- ✓ situation géographique (point de rencontre du réseau routier de l'Est du Canada);
- ✓ qualité des infrastructures et leur durée de vie;
- ✓ profondeur d'eau aux deux postes à quai;
- ✓ dimension du site offrant un grand potentiel de développement;
- ✓ accessible à l'année, avec service de brise-glace lorsque nécessaire;

- ✓ présence d'un parc industriel à grand gabarit à proximité;
- ✓ qualité et efficacité de la main-d'œuvre;
- ✓ espaces d'entreposage extérieur et intérieur de grandes dimensions.

3. LES IMPACTS DU PROJET SUR LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

3.1. SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ACTUELLES

Les infrastructures portuaires actuelles sont définies comme étant les deux postes à quai, les aires d'entreposage intérieure et extérieure, la cale sèche et les brise-lames ainsi que l'ensemble de la propriété du ministère de Transports Canada, identifié pour les fins du présent mémoire comme : *le parc portuaire*.

Les impacts sur le parc portuaire sont à deux niveaux. Le premier niveau concerne la phase de construction du terminal qui amènera, durant toute cette période, un achalandage accru aux deux postes à quai actuels pour la livraison des matériaux et des équipements ainsi qu'une occupation de certains espaces extérieurs et intérieurs pour les besoins d'entreposage du chantier. Selon une première évaluation, tout porte à croire qu'il n'y a pas de contraintes majeures de disponibilités, selon ce qui a présentement été identifié, mais une coordination des activités sera toutefois nécessaire et primordiale pour ne pas nuire aux autres activités de transbordement au port de mer. Il faut préciser qu'au niveau de l'entreposage, en plus des espaces qui seront disponibles dans le parc portuaire, le parc industriel de Cacouna peut offrir des espaces d'entreposage à grande surface. Par ailleurs, la gestion de l'utilisation commune des infrastructures connexes, comme la route d'accès au port, sera toute aussi importante. Cela nécessitera sans équivoque une coordination efficace et permanente avec l'ensemble des utilisateurs actuels et futurs du parc portuaire afin qu'ils puissent réaliser leurs activités sans contrainte durant toute la période de construction du terminal méthanier.

Le deuxième niveau concerne l'opération du terminal méthanier qui amènera une utilisation supplémentaire d'espaces dans le parc portuaire, spécifiquement les terrains vacants, qui seront sous location à bail entre Énergie Cacouna et le propriétaire du parc. Pour la Commission, Énergie Cacouna devient un utilisateur au même titre que les autres et ce, malgré le fait que les installations maritimes existantes, soit les deux postes à quai, ne seront pas utilisées dans la phase opération du terminal méthanier. Les zones de sécurité identifiées par le promoteur dans l'étude d'impact devront permettre la continuité des activités régulières au port et les navires devront être en mesure d'entrer aux postes à quai sans contrainte puisque le promoteur nous indique que le terminal méthanier sera suffisamment à l'écart du havre.

3.2. SUR LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE GROS-CACOUNA

La réalisation du projet d'Énergie Cacouna pourra procurer des activités supplémentaires au port de Gros-Cacouna. D'une part, les opérations du terminal méthanier feront en sorte que de nouveaux services seront sur place et pourront même dans certains cas faire partie de l'offre globale de services maritimes disponibles au port de Gros-Cacouna auprès des autres utilisateurs du port. Pensons, à titre d'exemple, à la présence permanente de remorqueurs. En définitive, l'ajout de services maritimes permettra au port de Gros-Cacouna d'être beaucoup plus attractif.

D'autre part, l'un des objectifs que la région de Rivière du Loup poursuit depuis plus de dix ans c'est celui de rendre le gaz naturel accessible aux entreprises. Dans un premier temps, le parc industriel de Cacouna, parc à grande surface pouvant accueillir des industries à grand gabarit, se doit d'être desservi dès la mise en opération du terminal méthanier. Situé à proximité du port de mer avec une voie de contournement lui donnant un accès direct à l'autoroute Jean-Lesage (20), le développement de ce parc pourra se réaliser grâce aux entreprises utilisatrices de gaz naturel qui pourront aussi utiliser le transport maritime pour la réception de leurs matières premières ou pour l'expédition de leurs produits transformés. De plus, l'hinterland du port de Gros-Cacouna étant composé d'une grande partie de la région du Bas-Saint-Laurent, une distribution élargie du gaz naturel devient un avantage certain pour le développement du port. On peut dire même que le potentiel de développement de tout le territoire augmentera en raison de l'accessibilité de cette nouvelle source d'énergie. Inévitablement, l'accès au gaz naturel dans la région aura un impact certain sur l'augmentation du volume de transbordement au port de Gros-Cacouna et ce, à moyen et long terme.

La région se doit d'obtenir la distribution du gaz naturel suite à la réalisation de ce projet. Compte tenu de son entente négociée avec Énergie Cacouna, la municipalité de Cacouna est un exemple puisqu'elle est disposée à investir dans l'amorce d'un réseau de distribution dans son parc industriel, afin de le desservir le plus rapidement possible et intéresser d'éventuels promoteurs qui utilisent le gaz naturel comme source d'énergie.

Enfin, considérant que les activités en lien avec certains marchés d'exportation outre-mer ont fortement diminué au cours des dernières années et que plusieurs réflexions se font sur la relance d'activités maritimes sur le Saint-Laurent dans le contexte des Accords de Kyoto, la Commission a cherché à dynamiser le niveau d'activités au port en favorisant le développement de nouveaux trafics. La réalisation d'une étude de faisabilité et de rentabilité d'un projet de cabotage entre Gros-Cacouna et la rive nord du Saint-Laurent s'est inscrite dans cette perspective. L'étude est terminée et se révèle positive mais plusieurs conditions préalables doivent être réunies. La Commission poursuit ses démarches pour la réalisation de ce projet. Selon la zone de sécurité identifiée par Énergie Cacouna, les activités d'un service de cabotage ne viendraient pas en conflit avec celles du terminal méthanier. En plus du dossier cabotage, la Commission est également active

dans d'autres dossiers de développement qui font présentement l'objet d'analyses de la part d'intérêts privés.

3.3. SUR LE POSITIONNEMENT DU PORT DE GROS-CACOUNA

Le positionnement de l'infrastructure portuaire ne pourra qu'être rehaussé puisque la réalisation d'un terminal méthanier par Énergie Cacouna permettra au port de Gros-Cacouna d'être reconnu site portuaire d'importance avec des avantages physiques et économiques indéniables. D'ailleurs, un document promotionnel multimédia, déjà produit par la Commission et le Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup, présentait tous les atouts de la zone industrialo-portuaire de Cacouna. La réalisation d'un projet majeur à Gros-Cacouna comme celui d'Énergie Cacouna consacrerait définitivement la vocation de ce site portuaire.

4. CONCLUSION

En conclusion, le projet de terminal méthanier d'Énergie Cacouna représente pour la Commission **une opportunité de développement régional** dont les principaux avantages sont les suivants :

- ✓ un ajout d'activités et de services au port de Gros-Cacouna, ce qui lui permettrait un positionnement supérieur;
- ✓ un développement économique régional généré par l'accessibilité au gaz naturel;
- ✓ un parc industriel à grand gabarit plus attractif en raison de l'accessibilité du gaz naturel et de la présence d'un port de mer.

Cependant, la **préoccupation principale** de la Commission se situe au niveau de la gestion des activités sur le site portuaire durant la construction et l'exploitation du terminal méthanier et, aussi, au niveau de l'utilisation de la route d'accès durant la construction du terminal. Ces deux éléments doivent être pris en compte efficacement de façon à ne pas restreindre les activités des utilisateurs actuels et futurs du port de Gros-Cacouna. Dans ce sens, la Commission demande au propriétaire du parc portuaire, en l'occurrence le ministère de Transports Canada, d'assurer une coordination efficace durant la construction et l'exploitation du terminal méthanier.

Par ailleurs, la Commission est fortement préoccupée par le dépassement possible du délai de dépôt de l'étude du Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL). Cette étude traite d'aspects importants à évaluer et doit contribuer aux conclusions des audiences publiques du BAPE. La Commission demande que les résultats de l'étude TERMPOL soient déposés à l'intérieur

des délais convenus au calendrier du BAPE afin qu'une décision puisse être rendue par les autorités en respect aux échéanciers prévus.

Enfin, suite à la réalisation du projet, la Commission **demande** à toutes les parties impliquées dans la distribution du gaz naturel de mettre tout en œuvre pour que la région obtienne le plus rapidement possible la distribution de cette nouvelle source d'énergie.

ANNEXE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna

MEMBRES DÉLÉGUÉS (AVEC DROIT DE VOTE)

Siège 1 : Municipalité de Cacouna;

Monsieur Jacques M. Michaud

Siège 2 : Municipalité de Cacouna;

Monsieur Gilles D'Amours

Siège 3 : Ville de Rivière-du-Loup;

Monsieur Jean D'Amour

Siège 4 : Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup;

Madame Marie-Josée Huot

Siège 5 : Centre local de développement du Témiscouata;

Monsieur Émilien Nadeau

Siège 7 : Chambre de commerce de la MRC de Rivière-du-Loup;

Monsieur Michel Boivin

Siège 8 : Association internationale des débardeurs - Local 2053;

Monsieur Damien Dubé

MEMBRES CORPORATIFS (AVEC DROIT DE VOTE)

Sièges 9, 10 et 11 : Entreprises d'arrimage et agence maritime;

Monsieur Bruno Gagnon - Terminaux portuaires du Québec

Monsieur François D'Amours - F.F. Soucy inc. (Arrimage Cacouna)

Sièges 12, 13 et 14 : Entreprises de transport;

Monsieur André Morneau - Transport Morneau

Monsieur Richard Michaud - Traverse RDL/Saint-Siméon inc.

Sièges 15, 16 et 17 : Entreprises à caractère industriel;

Monsieur Jean Lebrun - Ciment Québec

Monsieur Gaston Fortin - Tourbières Berger

Monsieur Donald Cloutier - Produits forestiers Anticosti

MEMBRES OBSERVATEURS (SANS DROIT DE VOTE)

Siège 18 : Député fédéral de Montmagny/L'Islet/Kamouraska/Rivière-du-Loup;

Monsieur Paul Crête

Siège 19 : Député provincial de Rivière-du-Loup;
Monsieur Mario Dumont

Siège 20 : Maître de port de Gros-Cacouna;
Monsieur Louis D'Amours

Siège 21 : Représentant au ministère de Développement économique, de l'Innovation et de
l'Exportation;
Monsieur Denis Goulet

Siège 22 : Représentant du ministère des Transports du Québec;
Monsieur Marcel Brisson

Siège 23 : Représentant du ministère des Transports du Canada.
Monsieur Serge Bélanger

COMITÉ EXÉCUTIF

PRÉSIDENT

Monsieur Jacques M. Michaud - Municipalité de Cacouna

1ER VICE-PRÉSIDENT

Monsieur Richard Michaud - Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon

2E VICE-PRÉSIDENT

Monsieur Bruno Gagnon - Terminaux portuaires du Québec

TRÉSORIER

Madame Marie-Josée Huot - CLD de la région de Rivière-du-Loup

SECRÉTAIRE

Monsieur André Morneau - Transport Morneau

*COMMISSION DE DÉVELOPPEMENT DU PARC PORTUAIRE DE GROS-CACOUNA
646, rue Lafontaine, Bureau 201
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 3C8
Téléphone : (418) 862-1823
Télécopieur : (418) 862-3726
Courriel : infos@cldrld.com*