

A decorative graphic on the left side of the page features a large, thin blue circle. A thick red horizontal bar is positioned across the middle of the circle, and a thinner red horizontal bar is located below it. The text is centered below these elements.

***PROJET D'IMPLANTATION DU TERMINAL MÉTHANIER
ÉNERGIE CACOUNA
PAR
TRANSCANADA PIPELINES LIMITED
ET PETRO-CANADA***

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

JUIN 2006

A thick red horizontal bar spans the width of the page at the bottom.

TABLE DES MATIÈRES

1. QUI SOMMES-NOUS ?	1
2. NOTRE INTERET POUR LE PROJET	1
2.1 EXPERTISE EN GENIE MARITIME.....	1
2.2 LE PORT DE GROS-CACOUNA.....	2
3. POINT DE VUE SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX	2
4. RECOMMANDATIONS.....	3
5. NOTRE POSITION SUR LE PROJET	3

1. Qui sommes-nous ?

CIMA+

CIMA+ est une société multidisciplinaire québécoise œuvrant dans les domaines de l'ingénierie, de la gestion de projets ainsi que des nouvelles technologies. Créée en 1990, CIMA+ est le fruit du regroupement d'une douzaine de petites et moyennes sociétés d'ingénierie québécoises aux activités très diversifiées totalisant, dans certains cas, tout près de 50 ans de services et de savoir-faire en ingénierie.

Elle est devenue en peu de temps un des chefs de file au Québec dans le domaine du génie-conseil, en plus de s'imposer progressivement à l'international où elle est notamment bien implantée en Afrique.

CIMA+ compte actuellement sur des effectifs de plus de 900 employés, répartis dans 11 bureaux situés dans les principales régions du Québec, soit Gatineau, Laval, Montréal, Longueuil, Saint-Jérôme, Sainte-Agathe-des-Monts, Sherbrooke, Granby, Québec, Saint-Romuald et **Rivière-du-Loup**. La société compte également un bureau en Ontario (Ottawa) ainsi que 3 bureaux en Afrique (Algérie, Congo et Niger).

2. Notre intérêt pour le projet

Notre intérêt pour le projet d'implantation du terminal méthanier de Gros-Cacouna est issu de 2 aspects intimement reliés à l'existence de notre entreprise, soit notre expertise dans le domaine du génie maritime et notre participation historique à la réalisation de l'ensemble des phases de développement des installations portuaires de Gros-Cacouna.

2.1 Expertise en génie maritime

CIMA+ a développé une expertise considérable et diversifiée dans le domaine du génie maritime. Elle compte à son actif de multiples réalisations, incluant principalement la construction et la reconstruction d'infrastructures maritimes. Ces réalisations concernent à la fois des quais commerciaux, des ports de pêche, des quais touristiques, des marinas, des zones protégées, etc.

Cette expertise en génie maritime relève plus particulièrement du **bureau de CIMA+ à Rivière-du-Loup**, qui a nettement contribué à faire de notre société un chef de file en génie maritime. Implanté à Rivière-du-Loup depuis 1961, ce bureau a notamment réalisé une centaine de projets maritimes, en majeure partie dans l'Est-du-Québec.

Au cours des dernières années, CIMA+ a eu l'occasion de réaliser de multiples mandats pour le compte de divers clients. Elle a été impliquée dans la réalisation de projets de construction d'infrastructures maritimes complexes et d'envergure notamment dans les régions de la Basse-Côte-Nord, des Îles-de-la-Madeleine et du Nunavik.

En raison de l'expérience et des compétences exceptionnelles de ses ressources humaines, elle a été également invitée à réaliser des mandats particuliers sous la forme d'études. En plus de la réalisation d'études de faisabilité, certains mandats comportaient la réalisation de plans directeurs d'aménagement ou encore de plans d'affaires reliés à des infrastructures maritimes.

Plus récemment, notre société a obtenu un mandat international en génie maritime consistant à participer à l'élaboration du schéma directeur maritime pour l'ensemble des infrastructures maritimes et portuaires de l'Algérie.

2.2 Le port de Gros-Cacouna

À l'origine, une part importante de notre expertise a été acquise grâce à notre participation à la réalisation de l'ensemble des phases de développement du port de Gros-Cacouna. En fait, CIMA+ a été entièrement impliquée dans la construction et le développement des installations portuaires de Gros-Cacouna, en y réalisant 4 mandats majeurs entre les années 1964 et 1986.

Dans cette perspective, le port de Gros-Cacouna est en quelque sorte un enfant que nous avons mis au monde, que nous avons vu grandir et dont le futur est une source d'intérêt constante pour nous.

En raison de notre expertise en génie maritime et de notre connaissance du site, nous constituons en quelque sorte la référence majeure pour de multiples questions reliées à l'avenir de ces infrastructures. À cet effet, nous avons notamment réalisé en 2005-2006 un mandat de Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada pour le compte de Transports Canada, consistant à effectuer une étude de cohabitation au port de Gros-Cacouna. En 2004-2005, nous avons également participé à un mandat du groupe Innovation Maritime concernant le projet d'implantation d'un terminal roulier au port de Gros-Cacouna.

3. Point de vue sur les aspects environnementaux

Nous aimerions exprimer notre point de vue sur le projet en ce qui concerne plus particulièrement la construction des infrastructures maritimes qui feront partie de l'ensemble du terminal méthanier. Notre intervention ne porte pas sur le concept et les méthodes de travail proposés, puisque ceux-ci demeurent, jusqu'à nouvel ordre, hypothétiques. Elle porte plutôt sur les contraintes environnementales auxquelles sera nécessairement soumis le projet.

Ce point de vue est basé sur l'expérience des projets de construction d'infrastructures maritimes que nous avons réalisés au cours des 4 dernières décennies. En fait, cette expérience nous permet de dire que nous n'éprouvons pas de craintes particulières en ce qui concerne les impacts de la réalisation du projet sur l'environnement maritime immédiat. Nous savons que ce projet sera soumis à un ensemble de contraintes environnementales sévères, à l'image de tous les projets qui sont réalisés aujourd'hui, dans le domaine maritime.

Que ce soit pour la construction d'infrastructures maritimes au Nunavik, à Blanc-Sablon, à Grande-Entrée (Îles-de-la-Madeleine), à Saint-Jean-Port-Joli ou à Rivière-du-Loup, chaque projet comporte une problématique environnementale parfois spécifique, parfois plus générale. Chaque projet implique des possibilités d'évaluation environnementale, de surveillance environnementale, des mesures d'atténuation ou de compensation, etc.

Nous avons été à même de constater l'évolution de la sévérité de la réglementation environnementale au cours des dernières décennies et ses impacts multiples sur le choix des concepts, les méthodes de travail, les échéanciers, le coût de réalisation des projets, etc. Il n'est plus possible d'entreprendre un projet de ce type, et c'est tant mieux, sans que ce dernier ait fait l'objet, au préalable, de nombreuses balises environnementales.

Les projets de construction font également l'objet de suivi serré au cours de leur phase de réalisation donnant lieu parfois à l'obligation temporaire de cesser toute activité, sans égard au coût que cela peut entraîner. Il est important de souligner non seulement l'existence de multiples contraintes environnementales sévères pour les projets maritimes, mais également leurs applications rigoureuses.

En somme, les contraintes environnementales font de plus en plus partie de la complexité des projets maritimes et des défis à résoudre. Dans ce contexte, nous sommes persuadés qu'Énergie Cacouna sera soumise aux mêmes règles lors de la construction des infrastructures maritimes du terminal méthanier et que ces règles seront rigoureusement appliquées. Énergie Cacouna n'aura pas d'autre choix que de respecter ces règles, même si cela entraîne pour le promoteur des coûts supplémentaires importants.

4. Recommandations

En ce qui concerne les infrastructures maritimes prévues pour le projet, nous ne faisons aucune recommandation d'amélioration du projet en raison de la réglementation environnementale existante et de son application sévère à laquelle sera nécessairement soumis le projet.

De plus, nous avons pu constater jusqu'ici une préoccupation et une volonté indéniables de la part du promoteur de s'adapter aux exigences diverses tant du milieu, que des autorités diverses sur le plan environnemental dans son ensemble. Ces derniers n'ont pas hésité à apporter des modifications substantielles afin de présenter, dans la mesure du possible, un projet adapté et respectueux du milieu.

5. Notre position sur le projet

Tel que vous l'aurez constaté précédemment, notre position en ce qui concerne la réalisation du projet est positive. Elle se limite néanmoins à l'aspect environnemental ayant trait à la construction des infrastructures maritimes du terminal méthanier. Notre position n'implique pas en conséquence une évaluation de l'ensemble du projet et de ses multiples dimensions. Nous avons tenu à nous prononcer sur un aspect du projet dans un domaine où notre expertise fait de nous le chef de file en génie maritime.

D'autre part, nous croyons que ce projet peut apporter énormément sur le plan économique, non seulement par sa simple existence, mais dans la mesure aussi où les promoteurs continueront à manifester, de manière concrète, une préoccupation pour le bien commun de la population locale et régionale.

À cet effet, nous pensons immédiatement au recours à une main-d'œuvre et à des entreprises régionales, à la possibilité de former et de spécialiser une partie de cette main-d'œuvre, aux retombées économiques plus spécifiques de la période de construction sur la région, etc.

Nous croyons aussi qu'il ne faut pas mésestimer l'impact que pourrait avoir de manière directe et indirecte l'existence du terminal méthanier à Gros-Cacouna sur le plan du développement du créneau d'excellence du Bas-Saint-Laurent dans le domaine maritime. Il est connu que le ministère québécois du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation privilégie le positionnement de la région comme un créneau d'excellence en

Amérique du Nord et dans le monde dans le domaine des ressources, des sciences et des technologies maritimes.

L'avènement du terminal méthanier, la construction de ses infrastructures maritimes, l'utilisation de la voie maritime par des méthaniers gigantesques pourraient contribuer à renforcer l'expertise acquise dans le domaine maritime. Une meilleure définition des formes de collaboration entre les différents acteurs de ce créneau et les promoteurs du projet pourrait donner lieu à des synergies de développement durable et stratégique.

Il est raisonnable de croire que la présence du terminal méthanier et de ses infrastructures maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent pourrait renforcer de manière indirecte sa vocation de créneau d'excellence dans le domaine maritime. La réalisation des installations portuaires de Gros-Cacouna n'a-t-elle pas contribué à faire de notre propre société un chef de file en génie maritime ?

En termes de développement économique positif, nous considérons aussi qu'un des points essentiels de l'acceptation de ce projet passe par l'obligation de fournir un accès direct au gaz naturel aux entreprises et à la population de la région. Il est pour nous fondamental que la région bénéficie d'un accès direct à l'approvisionnement au gaz naturel à un prix hautement compétitif. Cette possibilité de s'approvisionner localement à un prix hautement compétitif attirera des entreprises dans la région et aidera à la création de nouvelles entreprises. Il est indispensable que toutes les mesures soient prises tant de la part du promoteur que des gouvernements concernés, afin de favoriser la réalisation d'une telle possibilité.