

Projet d'implantation d'un port méthanier À Gros-Cacouna

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par

Monsieur Mario Dubé
(Entreprise Form-Eval inc.)

Avril 2006

TABLE DES MATIÈRES

Une entreprise dynamique	page 1
L'espoir d'une communauté	page 1
Une histoire mouvementée	page 2
Un rêve inachevé	page 4
Une implication soutenue	page 5
Un concept novateur et hautement sécuritaire	page 6
Un environnement sauvegardé	page 8
La protection des collectivités	page 10
Une opportunité à saisir	page 13
Une économie renforcée	page 15
Une rentabilité assurée	page 16
Un site privilégié	page 17
Un appui clair, mais perfectible	page 18
Une nation forte et solidaire	page 19

Au nom d'Entreprise Form-Eval et au nom de son président, Monsieur Mario Dubé, nous accordons notre appui au projet d'aménagement d'un port méthanier à Gros-Cacouna.

UNE ENTREPRISE DYNAMIQUE

Entreprise Form-Eval inc. est une société qui a pour mission d'offrir des services spécialisés de formation et d'évaluation du personnel opérateur de machinerie lourde. Grâce à l'expérience acquise au fil des ans par son équipe de collaborateurs accrédités par le ministère québécois des Transports, Form-Eval aide ses nombreux clients à réduire la consommation de carburants nécessaires à l'utilisation de leur parc d'équipements mobiles contribuant ainsi à une diminution notable des émissions de matières polluantes. Qui plus est, en collaboration avec plusieurs municipalités du Québec, Form-Eval s'est aussi engagée depuis dix ans dans la conception et la mise en œuvre de mécanismes visant à mieux contrôler l'utilisation des sels de voirie. Ces mesures novatrices ont notamment permis de réduire de façon substantielle le recours abusif au sodium et calcium; matière qui, faut-il le rappeler, peut en grande densité être hautement nocive pour l'environnement.

L'ESPOIR D'UNE COMMUNAUTÉ

Quoi qu'il en soit, l'intérêt premier de Form-Eval envers le projet de port méthanier n'est pas professionnel. Il est essentiellement personnel. Depuis le milieu des années 1950, la communauté Cacounoise a vécu dans l'espoir qu'un jour la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna puisse s'auto-suffire grâce à l'apport économique additionnel généré par ses activités industrielles et portuaires. Pourtant, malgré de lourds efforts, cet apport n'est jamais parvenu à maturité. Il n'est pas dans notre intention ici d'essayer d'identifier les responsables d'un tel retard. Nous dirons simplement que celui-ci est attribuable à des rendez-vous manqués, à une conjoncture économique difficile et à des

politiques vouées au développement des régions souvent inadéquates et mal appliquées. L'histoire du port de Gros Cacouna est une longue aventure marquée de succès et d'insuccès, mais toujours empreinte d'une ferme volonté de la collectivité de se prendre en main et d'atteindre son idéal.

UNE HISTOIRE MOUVEMENTÉE

Comme chacun le sait, c'est en 1956 que sont apparus les premiers balbutiements d'un port en eaux profondes ouvert à l'année à l'extrémité Ouest de l'île de Gros Cacouna. Déjà, à cette époque, un groupe de promoteurs privés, inquiets d'un éventuel ressac des économies locale et régionale, voyait en ces installations portuaires un moyen de contrecarrer de possibles effets négatifs en assurant une interconnexion de la région du Bas-Saint-Laurent avec les marchés nationaux et internationaux. En 1957, avec l'appui du député fédéral d'alors, Monsieur Jean-Paul Saint-Laurent, le groupe parvient à obtenir du ministère canadien des Mines et des relevés techniques, une étude sur les conditions de glaces sur l'île de Cacouna et, l'année suivante, des évaluations d'experts fédéraux sur la possibilité d'aménager un port fluvial à Gros Cacouna. Le projet prend alors son envol.

En septembre 1959, après des mois de pourparlers, le Gouvernement du Canada confirme enfin son adhésion au projet. Quelques mois plus tard, il ordonne au ministère des Travaux publics de préparer une estimation des coûts reliés à la construction d'un quai en eaux profondes. L'étude est rendue publique au printemps 1962.

À l'été 1965, on procède à l'aménagement d'une chaussée reliant la route 132 au site portuaire et à la construction de deux brise-lames. Mais les travaux s'arrêtent là et les projets tardent désespérément à venir. En juin 1967, suite à de malencontreuses erreurs de calculs, le port de Gros Cacouna échappe à son grand désarroi un intéressant projet de construction d'élévateur à grain.

De 1967 à 1971 c'est l'impasse. Malgré les efforts déployés par les intervenants, rien ne bouge. Il faut attendre la publication du rapport Lalonde, Valois, Lamarre et Associés sur les transports dans l'Est du Québec pour que le dossier s'active à nouveau. Ce rapport conclut à la nécessité d'un port majeur en eaux profondes dans la région du Bas-Saint-Laurent.

Au printemps 1972, l'idée d'aménager un super port pétrolier destiné à alimenter un pipe-line vers Québec et Montréal fait surface. À la même époque, la société Misener annonce qu'elle envisage d'utiliser Gros Cacouna comme port de transbordement pour les marchandises en vrac. Confronté à ces deux propositions, le Gouvernement du Canada décide alors de reprendre les travaux d'aménagement de la zone portuaire. Mais, là encore, l'optimisme est de courte durée. Dès 1973, les travaux sont de nouveau interrompus suite à la publication de plusieurs documents, dont certains non scientifiques, arguant sur la dangerosité de l'emplacement choisi ainsi que les conséquences néfastes des installations projetées sur l'environnement. Le vérificateur général du Canada va même jusqu'à prétendre dans son rapport annuel que les millions investis jusqu'alors ont été une dépense inutile. Comme si ce n'était pas suffisant, un groupe rival propose de construire le super port sur la rive Nord du fleuve Saint-Laurent.

L'année 1974 n'est guère plus reluisante. Les démarches de persuasion se poursuivent, mais ne donnent toujours aucun résultat. Même l'alléchante proposition de la corporation Havre Champlain de se voir confier par bail la gestion des installations de Gros Cacouna et son engagement ferme à en poursuivre à ses frais les travaux nécessaires à son développement ne trouve preneur. Pourtant, malgré ces revers, la volonté des intervenants tient bon. Forts de l'appui récent du gouvernement québécois et du soutien indéfectible de la population régionale, ils intensifient leurs pressions sur le gouvernement d'Ottawa. Finalement, en septembre 1977, après plus de quatre années

d'intenses pourparlers et de négociations ardues, le Gouvernement du Canada consent à investir un million et demi de dollars pour la réalisation d'un quai régional à Gros Cacouna. Cet investissement est bonifié, en 1979, d'un montant de 3,5 millions de dollars pour la construction d'un premier quai commercial. Finalement, les travaux des quais sont complétés à l'hiver 1980 et l'ouverture du port de Gros Cacouna officialisée le 7 juin 1981.

UN RÊVE INACHEVÉ

Aujourd'hui, vingt-cinq ans après l'ouverture, les projets majeurs d'investissements, à l'exception des aménagements permanents destinés au transbordement de marchandises en vrac, se font pourtant toujours attendre. Nombreux ont été les échecs passés. Nous n'avons qu'à penser au projet de construction de silos à grain, à celui d'implantation d'une aciérie de la compagnie Canada-Stelco ou encore à celui d'un terminal méthanier. Projet dont, faut-il le rappeler, l'origine remonte à la fin des années 1970.

Sur son site internet, Transports Canada décrit d'ailleurs ainsi les activités présentes de Gros Cacouna :

« Bien que l'exploitation du bois d'œuvre et de pulpe soit l'activité principale de l'installation, on y retrouve aussi du papier produit en région et des marchandises générales (lait en poudre, tourbe, sel) qui contribuent de façon importante au volume de produits manutentionnés. »

Un constat somme toute modeste si l'on garde en mémoire les espérances soulevées au cours du dernier demi-siècle. Néanmoins, en dépit des revers, la détermination des intervenants n'a pas faibli. Elle demeure plus forte que jamais. D'autant que depuis 1980, les gouvernements du Canada et du Québec ont cédé jusqu'en 2023 la gestion des installations portuaires à la Corporation Havre Champlain.

UNE IMPLICATION SOUTENUE

Entreprise Form-Eval s'inscrit précisément dans cette mouvance. Depuis le début de l'aventure portuaire, son président a été associé, tantôt de près, tantôt de loin, aux nombreuses étapes qui se sont succédées. Monsieur Mario Dubé est né et a grandi à l'extrémité Est de la presqu'île de Cacouna. Son père y exploitait une ferme en plus d'y exercer une activité de pêche commerciale. Monsieur Dubé père a été l'un des premiers à croire dans le projet d'aménagement d'un port fluvial. Il a cru en cette idée, car pour lui, comme pour bien d'autres, ce port représentait l'avenir de leur municipalité, l'avenir de leurs enfants. Plus tard, le fils, a poursuivi l'engagement de son père notamment en s'impliquant en politique municipale. Il est aussi fondateur de l'Association des débardeurs de Gros Cacouna ; association qui, faut-il le rappeler, bénéficie de l'une des meilleures réputations au Québec et au Canada.

Selon Transports Canada, « ***la qualité et l'efficacité de la main-d'œuvre constituant, de l'avis de l'ensemble des intervenants interpellés, une composante importante de la compétitivité du port.*** » Cette assertion est d'autant plus vraie que de nombreuses entreprises situées en dehors du Bas-Saint-Laurent juge plus concurrentiel de véhiculer par train ou par camions leurs produits vers Gros Cacouna plutôt que de les transborder dans les ports situés à proximité de leurs installations.

Toujours propriétaire de résidences à Saint-Georges-de-Cacouna, Monsieur Dubé, connaît bien l'histoire du port, de la municipalité et de la région. Il est d'avis que le projet d'aménagement d'un port méthanier répond parfaitement aux attentes et aspirations manifestées depuis des années par la population locale.

UN CONCEPT NOVATEUR ET HAUTEMENT SÉCURITAIRE

À l'exception des sources d'approvisionnement et des technologies employées, le concept proposé par Énergie Cacouna est similaire à celui présenté en 1979. Il consiste à l'implantation d'un terminal de gaz naturel liquéfié et d'un système de reconversion à Gros Cacouna. Il nécessite entre autre la construction de deux réservoirs de stockage de 160 000 mètres cubes chacun, d'équipements de regazéification du gaz naturel liquéfié, d'une usine de production d'azote, d'installations d'expédition de gaz naturel et de divers bâtiments de service. Il nécessite également l'aménagement d'une jetée dans le fleuve de 350 mètres pour l'accostage et le déchargement des navires.

Sans reprendre en détail les spécifications de chacune des installations projetées, bornons-nous simplement à dire que nous croyons en leur haut degré de sécurité. Il a été très clairement démontré que, dans son état liquide, à une température de – 160 degrés C, le gaz naturel ne représente aucun risque d'inflammabilité. Il est sans odeur, non toxique, non corrosif et non explosif. Le danger n'apparaît qu'au moment où le gaz liquéfié est remis à son état gazeux. Bien que là encore, il soit nécessaire que le gaz soit à proximité d'une source d'inflammation et que les particules de gaz dans l'air atteignent un certain niveau de concentration.

À Gros Cacouna, ce scénario est peu probable. D'ailleurs, seulement cinq accidents qualifiés de majeurs sont survenus au cours des soixante dernières années. Le plus récent remonte à 1979 à une époque où les matériaux employés étaient nettement moins performants et les normes de sécurité beaucoup moins restrictive. Aussi, afin de minimiser un désastre éventuel, les concepteurs prévoient que les deux réservoirs de stockage seront munis d'une double paroi. Le réservoir interne sera construit d'un alliage spécial résidant aux basses températures nécessaires pour la conservation du gaz naturel sous forme liquide et le réservoir externe sera construit en béton d'une épaisseur d'un mètre.

Il sera de plus muni d'un plancher et d'un toit en béton armé pour en assurer une meilleure protection. Les réservoirs seront ancrés sur le roc selon les exigences géotechniques et sismiques les plus strictes. En outre, il faut préciser que les installations seront construites dans un rayon minimal supérieur à un kilomètre de toutes zones habitées. Qu'elles seront atténuées par une configuration contrôlée de la zone exploitée favorisant entre autre l'aménagement d'un écran visuel avec talus et plantation de végétaux.

La même préoccupation de sécurité s'applique aussi en ce qui concerne les installations fluviales. Le quai sera aménagé à une distance de 350 mètres de la rive. Il sera monté sur pilotis et relié à la terre grâce à une jetée sur chevalets. Une technologie astucieuse qui aura pour effet de diminuer les risques sur le fond marin puisqu'elle permettra, au moment de la construction, de limiter les opérations de dynamitage à leur strict minimum. Précisons aussi, qu'à l'endroit prévu pour l'aménagement du quai, aucun travail de dragage n'est nécessaire. La profondeur de l'eau est évaluée à plus de 15 mètres ce qui est nettement suffisant pour permettre l'amarrage d'un méthanier pouvant contenir jusqu'à 216 000 mètres cube de gaz naturel liquéfié.

Quant à la sécurité des navires, les données fournies nous indiquent qu'ils **« disposent de coques doubles renforcées et de réservoirs également à parois doubles, offrant ainsi quatre barrières pour empêcher une fuite de gaz naturel. Ces caractéristiques de construction augmentent l'intégrité structurelle de la coque, évitant ainsi les dommages pouvant être occasionnés par la glace par exemple, tout en protégeant les réservoirs à l'intérieur du navire en cas de collision. En plus d'être équipés des systèmes les plus modernes de navigation, les méthaniers sont aussi dotés d'appareils de surveillance et de détection des fuites, le bon état des navires est constamment surveillé par les autorités et les agences responsables de la circulation maritime en mer et sur le fleuve Saint-Laurent. Des remorqueurs assistent les méthaniers pour assurer la**

sécurité des manœuvres à proximité du quai. À l'accostage, des bras de déchargement spécialement conçus servent à transborder le gaz naturel liquéfié du bateau vers les réservoirs de stockage sur terre avec le minimum de manipulations de façon à réduire au minimum les risques d'erreurs. Ces bras de déchargement sont également dotés de dispositifs de déconnexion rapide. »

En d'autres termes, tout nous indique que les risques de catastrophe sont à toutes fins utiles improbables. En tous les cas, de par le caractère ininflammable, du gaz naturel liquéfié, ils le sont certainement moins qu'aux abords d'installations pétrolières et de raffineries. Lesquelles installations se retrouvent généralement en milieu urbain, près des zones habitées.

UN ENVIRONNEMENT SAUVEGARDÉ

Au chapitre de l'environnement, le projet d'Énergie Cacouna démontre aussi un grand souci de préserver les habitats naturels ainsi qu'une grande préoccupation à respecter la qualité de vie des collectivités environnantes.

Considérant d'abord le fait que les installations projetées seront aménagées à plus de 80 % dans une zone considérée déjà perturbée, les effets sur la végétation terrestre existante et les milieux humides seront négligeables. D'autant qu'aucune espèce végétale protégée n'a été repérée dans ladite zone. En outre, il faut se rappeler que le territoire adjacent au site d'implantation a été créé artificiellement lors des premiers travaux de dragage et d'excavation du milieu des années 1960. Plusieurs se souviendront, en effet, qu'à l'origine la presqu'île de Gros Cacouna était une île véritable séparée de la terre ferme par un étroit bras de mer. Ce bras a été refermé par les sédiments occasionnés par les travaux précités ce qui a donné naissance au site portuaire proprement dit ainsi qu'à l'agrandissement des marais qui lui sont adjacents. Puisque aucun

dragage additionnel n'est à prévoir, les configurations terrestres et maritimes devraient donc demeurer pratiquement inchangées.

D'ailleurs, pour ce qui est précisément du marais, les études démontrent également que la faune et les populations aviaires ne devraient pas ressentir à long terme les effets de l'implantation du port méthanier. Au plus, peut-être certaines espèces seront-elles dérangées au moment de la construction. Toutefois, tout indique que les perturbations ne seront que de courtes durées et n'affecteront aucunement la présence saisonnière et régulière des espèces. Sans compter, comme nous l'avons déjà mentionné, que l'habitat sera préservé dans sa quasi-intégralité.

Les activités ornithologiques pourront donc être maintenues à chacune des étapes. Les marais de Gros Cacouna représentent un site remarquable d'observation et un endroit exceptionnel de reproduction pour des centaines d'espèces différentes d'oiseaux. Seize figurent notamment sur les listes fédérale et provinciale d'espèces ayant un statut particulier. Il est important que ces espèces soient protégées et nous sommes d'avis que les mesures prises par Énergie Cacouna, dont la création d'une nouvelle paroi de falaise et l'érection d'une plate-forme de nidification artificielle, répondent adéquatement à cette attente.

Parallèlement, les conséquences sur les mammifères marins devraient aussi être temporaires et localisées. Selon l'évaluation environnementale provinciale, neuf espèces (5 de cétacés et 4 de phoques) fréquentent annuellement l'estuaire du Saint-Laurent. De ce nombre, seulement deux, les bélugas et les phoques gris, sont susceptibles d'être observés dans les environs de la zone portuaire projetée. Quoique certaines espèces risquent d'être perturbées lors de la construction du quai d'amarrage, aucune ne devrait quitter la zone de façon permanente.

Un constat similaire peut être finalement porté en ce qui concerne les conséquences du futur port méthanier sur les populations de poissons. Actuellement, les études nous indiquent que dix-sept espèces, dont cinq sont commercialisées, nagent dans les eaux environnantes. Certaines d'entre elles fraient même à proximité de Gros Cacouna. Malgré cela, rien n'indique que l'aménagement prochain d'un port méthanier ne viendra perturber de manière significative cet état de fait. Des recherches récentes effectuées par l'Institut Maurice Lamontagne ont d'ailleurs démontré que les stocks de poissons et de crustacés dans le fleuve Saint-Laurent n'ont à peu près pas diminué depuis 40 ans dans la zone comprise entre Rimouski et l'embouchure de la rivière Saguenay. Conséquemment, en dépit des interrogations formulées, il n'est pas à craindre que l'aménagement prochain d'un port méthanier ne vienne modifier la biodiversité aquatique existante.

LA PROTECTION DES COLLECTIVITÉS

Outre une ferme volonté de préserver les habitats naturels et une préoccupation constante de protéger les espèces vivantes, le projet d'aménagement d'un port méthanier s'intéresse aussi au mieux-être des populations environnantes. Précédemment, nous avons brièvement abordé la question des mesures de sécurité mises en place pour éviter d'éventuelles catastrophes. Ses mesures seront bonifiées par l'installation de dispositifs d'alerte et de détection ainsi que par des mécanismes de contrôle et de vérification continue des équipements. De plus, des systèmes sophistiqués de traitement des eaux seront installés de manière à éviter toute contamination des eaux souterraines.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, les évaluations fournies nous indiquent que les concentrations de matières polluantes seront en deçà des normes québécoises prescrites et inférieures à celles enregistrées par les stations de surveillance situées à proximité des grands centres industriels de l'Est du Québec. Il se pourrait néanmoins qu'elles soient légèrement supérieures lors de

la phase de construction conformément à la nature des travaux réalisés. En tel cas, elles devraient normalement être de courte durée et localisées aux abords du secteur d'activités. Afin d'en minimiser les impacts, des contrôles rigoureux des véhicules, machineries et autres équipements devront nécessairement être effectués sur une base régulière.

Au niveau sonore, la pollution par le bruit sera principalement présente lors de la phase de construction. Bien que, pour plusieurs, elle puisse représenter un irritant majeur, il est difficile pour ne pas dire impossible de l'enrayer totalement. L'aménagement du port méthanier nécessitera des opérations de dynamitage, de la machinerie lourde circulera de façon permanente sur le chantier et l'érection des diverses composantes entraînera obligatoirement des activités d'assemblage. Il va de soi que le niveau sonore pourra considérablement varier selon que l'on soit près ou non du site d'opération. Par exemple, les analyses nous montrent que les effets seront plus appréciables pour les résidants de la presqu'île que pour ceux du centre de la municipalité. Quoi qu'il en soit, dans sa globalité, le problème demeure le même et les solutions nous apparaissent bien peu nombreuses. C'est là, hélas, le prix à payer du développement, et ce, quel qu'en soit la forme ou la portée.

Aussi, afin que la quiétude des résidants soit préservée, nous insistons pour que toutes les mesures d'atténuations proposées par Énergie Cacouna soient mises en place et respectées. Il est indispensable que les opérations les plus bruyantes soient concentrées et effectuées exclusivement pendant le jour. Le nombre de véhicules circulant sur le chantier doit être limité à son strict minimum. Les opérations mécaniques doivent être concentrées à l'intérieur des bâtiments. Certains équipements doivent être insonorisés. Des ouvrages d'insonorisation temporaires doivent aussi être construits. Finalement, des mécanismes de contrôle sévères doivent être minutieusement appliqués par l'ensemble des travailleurs.

L'application rigoureuse de toutes ces mesures, insistons-nous, est un incontournable à la réussite du projet. De tout temps, la population de la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna a fait preuve d'une grande patience et surtout d'une grande tolérance à l'endroit des intervenants préoccupés à leur développement. Il est indispensable que ces derniers fassent également preuve de la même sagesse envers la collectivité faute de quoi c'est tout le succès de l'opération qui est pour ainsi dire remis en question car, même s'il est vrai que les inconvénients sonores ne devraient pas dépasser la phase de construction, nous disons souvent que c'est dans les premiers mois que nous apprécions le bon voisinage. Il n'y a donc pas place à l'erreur.

Au plan visuel, le projet d'aménagement d'un port méthanier démontre aussi un grand souci de préserver la configuration actuelle du paysage. Comme nous l'avons déjà mentionné, les installations portuaires seront principalement construites en zone perturbée c'est-à-dire dans le creuset formé lors des précédents travaux d'excavation. Le site projeté bénéficie donc déjà d'un écran naturel formé en partie de terrains plus élevés ainsi que par les parois rocheuses situées aux abords du fleuve Saint-Laurent. Afin de rendre les lieux encore plus visuellement acceptables, Énergie Cacouna s'engage en outre à employer des méthodes de dynamitage à face éclatée ce qui permettra d'obtenir une surface irrégulière donnant ainsi un aspect plus naturel à la falaise. Des végétaux seront aussi éventuellement ajoutés au paysage.

Par ailleurs, une fois terminés, les réservoirs seront peints d'une couleur neutre de manière à mieux les agencer aux éléments naturels ambiants.

Finalement, afin de diminuer les sources de luminosité nocturnes, Énergie Cacouna propose de recourir à un éclairage dirigé vers le bas et orienté dans la une direction opposée à la municipalité, aux marais et aux principales voies de circulation. L'éclairage sera aussi réduit le soir après les heures régulières de travail.

De par leur approche, nous pouvons, au risque de nous répéter, conclure que les promoteurs du projet d'aménagement d'un port méthanier à Gros Cacouna font preuve d'une préoccupation environnementale remarquable, d'un civisme exemplaire et d'une solidarité sociale hors du commun. Énergie Cacouna est consciente du rôle historique joué par la population locale dans le développement et la consolidation de son milieu et ne veut, d'aucune façon, la tenir à l'écart. De tout temps, la population a été le pivot autour duquel s'est bâtie l'avenir de la communauté. Aussi, le consortium a conçu un projet novateur qui concilie le développement économique aux aspirations écologiques et humaines les plus nobles.

UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR

Une chance incroyable nous est aujourd'hui offerte de parachever l'œuvre entreprise par nos prédécesseurs. C'est à nous de saisir cette opportunité. Pendant des années, la population de Saint-Georges-de-Cacouna a mené une dure bataille pour mettre un terme à son appauvrissement collectif. Elle s'est accrochée au port de mer et au parc industriel adjacent comme à une bouée de sauvetage capable de garantir sa survie et celle des générations à venir. Pendant des années, la population s'est heurtée à des débats stériles. Elle s'est butée à des délais aussi incompréhensibles qu'inutiles. Enfin, elle a souffert des désengagements de décideurs qui n'ont pas suffisamment pris en compte la nécessité d'un développement juste, équitable et harmonieux des diverses régions du Québec. Au cours des trois dernières décennies, il nous faut admettre que les régions périphériques ont été littéralement laissées à elles-mêmes. Leurs économies, peu diversifiées et monolithiques, se sont effondrées les unes après les autres. Le déclin démographique s'est amorcé. De graves crises sociales en ont résulté. Comme si ce n'était pas assez, certaines mesures inéquitables mises en place par les gouvernements ont malencontreusement provoqué une rivalité interrégionale malsaine et destructrice. Pas plus qu'ailleurs, le Bas-Saint-

Laurent n'a échappé à cette tendance. Depuis le dernier quart de siècle, la région a vu sa population décroître d'environ 1 % tous les cinq ans. Son taux de chômage atteint désormais des niveaux records oscillants entre 11 et 15 % et le nombre d'assistés sociaux ne cesse parallèlement d'augmenter. Quant à son taux de croissance, les données nous indiquent qu'il est bien en deçà de la moyenne nationale.

Devant un tel état de fait, doit-on toujours parler de développement des régions ou plutôt de survie des communautés ? Se poser la question, c'est assurément d'y répondre.

Il faut que cesse, une bonne fois pour toute, ce triste état de dépendance pour ne pas dire ce triste état de mendicité. Aussi, nous sommes d'avis que l'aménagement prochain d'un port méthanier à Gros-Cacouna offre une opportunité rêvée de reprendre en main notre destin et de susciter enfin les conditions nécessaires à notre plein épanouissement. La survie des communautés ne doit plus s'appuyer essentiellement sur l'implication des pouvoirs publics. Elle passe inexorablement par une participation accrue des populations locales aux prises de décisions et par l'établissement d'un large consensus entre elles et les différents partenaires publics et privés. Les populations locales, sont les plus à même d'évaluer leurs besoins. Elles connaissent bien leur territoire et sont en outre capables d'en évaluer les forces et les faiblesses de manière à en faire ressortir tout le potentiel de développement. Les régions du Québec possèdent des atouts indéniables, méconnues et souvent mal exploitées. Pour assurer notre avenir et celle de nos enfants, c'est à nous tous que revient la responsabilité de les mettre en valeur. Qui plus est, nous sommes aussi d'avis que, dans une société où l'interdépendance est omniprésente, pour que chacun retire un avantage, encore faut-il que chacun participe à sa façon.

Jusqu'à ce jour, les parties impliquées au projet d'aménagement d'un port méthanier à Gros-Cacouna ont cherché à établir cet indispensable consensus. Fidèles aux aspirations passées, elles ont donné naissance à un projet par la communauté et pour la communauté. Sans le moindre doute, le futur terminal représente l'aboutissement normal d'une longue saga qui n'a jamais cessé d'alimenter les discussions et les pensées d'un très grand nombre d'individus. Depuis des années, le développement de la municipalité s'est fait en fonction de l'optimisation des zones portuaire et industrielle. Les projets ont tardé à venir mais, aujourd'hui, ils sont là. Et si nous regardons les retombées envisagées, nous pouvons dire que cela valait assurément la peine d'attendre.

UNE ÉCONOMIE RENFORCÉE

D'abord, pendant la phase de construction, les données nous indiquent que l'activité économique générée est estimée à 240 millions de dollars, dont près de 135 millions, pour la seule région du Bas-Saint-Laurent. Les chiffres nous montrent en outre que, pour la même période, 1 965 emplois directs seront créés. À ce nombre, il faut ajouter la création anticipée de 1 730 emplois indirects chez les nombreux fournisseurs de biens et de services. Bref, c'est donc un total de plus de 3 700 emplois, dont 2 700 pour le Bas-Saint-Laurent, qui seront ainsi créés pendant les trois années nécessaires à la construction du terminal méthanier.

Par ailleurs, en phase d'exploitation, l'impact économique annuel est, pour l'ensemble du Québec, estimé à 22 millions de dollars. Pour la région, elle devrait atteindre les 18 millions de dollars annuellement, ce qui représente environ 0,3 % de l'activité économique annuelle du Bas-Saint-Laurent. À long terme, près de 110 emplois directs et indirects seront créés dont la moitié dans la région.

Bien entendu, l'arrivée d'un port méthanier entraînera des retombées fiscales intéressantes pour chacun des deux ordres de gouvernement. Globalement, sans tenir compte des incidences indirectes, l'activité reliée à la construction des installations devrait normalement générer des revenus additionnels de 17 millions \$ pour le gouvernement du Québec et de 12 millions pour le gouvernement fédéral. Lors de l'exploitation, ces revenus en taxes et impôts seront de 0,9 million \$ pour le gouvernement du Québec et de 0,5 million \$ pour le gouvernement fédéral.

Finalement, à l'instar des promoteurs, nous croyons qu'en diversifiant les sources d'énergie par un meilleur accès au gaz naturel, cela devrait favoriser le développement industriel du Bas-Saint-Laurent ainsi que celui des autres régions limitrophes.

UNE RENTABILITÉ ASSURÉE

Afin de mettre un terme à l'immobilisme qui nous caractérise bien involontairement depuis tant d'années, il va de soi que la région du Bas-Saint-Laurent et plus particulièrement la municipalité de Saint-Georges-de-Cacouna ne peuvent se passer des investissements annoncés. Aussi, si, par malheur nous devions les échapper, soyons assurés que d'autres, à leur grande joie, quelque part, les récupéreront très bientôt. Avec l'épuisement rapide de nos ressources pétrolières, et l'augmentation sans cesse croissante de nos besoins énergétiques, l'utilisation du gaz naturel apparaît être une solution peu coûteuse, quasiment inépuisable et surtout écologiquement rentable. À cet égard, soulignons simplement, que les émissions de gaz à effet de serre produites par le gaz naturel sont de 50 % inférieures à celles produites par les autres combustibles fossiles.

Actuellement, au Québec, le gaz naturel représente 13 % de nos sources d'approvisionnement énergétique. Les experts estiment cependant qu'au cours des dix prochaines années, la demande en gaz augmentera de 20 millions de

mètres cubes par jour pour les provinces du Québec et de l'Ontario, ce qui équivaut à une augmentation globale de plus de 20 %.

Afin d'appuyer partiellement ces données, précisons aussi que la Régie québécoise de l'énergie a récemment dressé le constat que pour satisfaire à la demande future en électricité, le Québec devra obligatoirement s'appuyer sur différentes sources énergétiques telles l'énergie éolienne, la biomasse et le gaz naturel. À elles seules, les réserves d'eaux sont désormais insuffisantes.

Présentement nous dénombrons 4 terminaux méthaniers en Amérique du Nord, tous situés chez nos voisins américains. Pour répondre adéquatement à la demande anticipée, les experts estiment qu'il sera nécessaire, d'ici 2012, d'entreprendre la construction de 6 à 12 terminaux méthaniers additionnels au Canada et aux États-Unis.

Nous nous devons d'être du nombre.

UN SITE PRIVILÉGIÉ

De par son emplacement, l'île de Gros-Cacouna possède tous les éléments nécessaires à la réussite d'un port méthanier. D'une profondeur minimale de 15 mètres, les eaux assurent une facilité d'amarrage des navires et soustraient, pour le plus grand bien de l'environnement, les opérations de dragage. La circulation maritime limitée dans cette partie du fleuve Saint-Laurent, les courants doux, les faibles marées, les vents généralement légers et les bonnes conditions de glaces facilitent aussi les manœuvres d'accostage et diminuent d'autant les risques d'accidents aux abords des installations. Finalement, la vocation industrielle du site et la topographie de l'île constituent, pour l'endroit, un écran visuel naturel remarquable atténuant ainsi les effets néfastes causés par les pollutions sonores et visuelles.

Bien entendu, le fait que les installations soient déjà existantes a une incidence directe sur les coûts associés à la réalisation du projet. De surcroît, il minimise aussi les impacts potentiellement négatifs sur l'environnement. Au risque d'en froisser certains, de tous les scénarios étudiés, celui de Gros-Cacouna est celui qui, de loin, semble le plus écologiquement acceptable. Les données fournies nous indiquent qu'il y a présentement saturation des espaces disponibles dans les ports publics et privés de l'Est du Canada. En l'occurrence, l'aménagement d'un port méthanier à un autre endroit nécessiterait la construction d'une nouvelle aire portuaire et la disparition probable de tout un écosystème. Quelles en seraient alors les conséquences? Bien qu'il nous soit impossible de répondre à la question, nous savons à tout le moins que l'île de Gros-Cacouna est déjà depuis trente ans une zone écologiquement perturbée. Le port est désormais une réalité avec laquelle nous devons composer. Le laisser inactif ne redonnera pas au site son aspect naturel d'origine et ne fera qu'aggraver l'affaiblissement collectif qui s'opère malicieusement depuis tant d'années.

Parmi les autres considérations, précisons finalement que le port de Gros-Cacouna se situe avantageusement à proximité des principaux marchés de l'Est du Canada et des États-Unis. Les facilités de raccordement aux réseaux sont nombreuses et, de ce fait, devraient assurer la rentabilité économique à long terme du projet.

UN APPUI CLAIR, MAIS PERFECTIBLE

Quoi qu'il en soit, nous sommes d'avis que le plus bel atout de Gros-Cacouna réside dans l'appui et l'implication de sa population. En septembre 2005, dans une proportion de 57,2 %, celle-ci s'est montrée favorable à l'implantation prochaine d'un port méthanier sur son territoire. Un appui clair, sans équivoque, qui démontre une reconnaissance exceptionnelle du travail accompli par des générations ainsi qu'un attachement manifeste à l'endroit de ses infrastructures portuaires. Par son vote, la population a aussi démontré une ferme volonté de

prendre en main sa destinée et de travailler en partenariat pour consolider sa position sociale et économique.

Malgré tout, nous sommes d'avis que l'appui populaire au projet de port méthanier n'accorde pas pour autant un chèque en blanc à l'équipe de promoteurs. Jusqu'à ce jour, plusieurs citoyennes et citoyens ont exprimé avec raison des commentaires ou des réserves sur les installations projetées. Nous les en félicitons. Fermement, nous croyons que le développement harmonieux de toutes collectivités ne peut se faire dorénavant sans la participation soutenue des celles et de ceux qui les composent. Aussi, bien que la gestion des installations portuaires soit de juridiction privée, il n'en demeure pas moins qu'elles bénéficient toujours à un public beaucoup plus large. Qui plus est, c'est ce même public qui en subit quotidiennement les effets positifs ou négatifs. Aussi, même si nous sommes profondément convaincus que les effets attribuables au présent dossier sont plutôt positifs, que les promoteurs ont fait et feront preuve de toute la vigilance voulue pour minimiser les impacts et éviter de fâcheuses conséquences, nous manifestons le souhait que les citoyennes et les citoyens s'inscrivent en chien de garde tout au long du processus devant conduire à la réalisation du port méthanier. En contrepartie, nous espérons aussi que les promoteurs respecteront leurs engagements et feront preuve d'un grand esprit d'ouverture, de collaboration, de respect et surtout de grande transparence à l'endroit des populations locales.

UNE NATION FORTE ET SOLIDAIRE

À la lumière des précédents commentaires, il ressort, que le port de Gros-Cacouna est aujourd'hui à la croisée des chemins. Son développement freiné par des années d'immobilisme et de discussions stériles est sur le point de connaître enfin son envol. Ne manquons pas ce rendez-vous avec le destin. Notre communauté et celle du Québec tout entier en sortiront nécessairement renforcées.

Désormais, il faut reconnaître que la force du Québec repose sur la force de chacune de ses composantes. Dans un contexte d'interdépendance, il est dorénavant faux de prétendre que les régions peuvent se suffire à elles-mêmes. L'appauvrissement d'une seule d'entre elles entraîne nécessairement un affaiblissement des autres, y compris de celles situées à proximité des grands centres urbains. À cet égard, nous soulignerons simplement que la majorité des études portant sur la crise de la centralité ont évalué comme facteur à cette situation l'arrivée massive de gens provenant des régions en difficulté. Les villes, mal préparées, ont été confrontées à de nouvelles réalités sociales qui se sont manifestées notamment par une expansion rapide et souvent mal planifiée, un accroissement des dépenses, un fléchissement économique et des pénuries importantes en matière d'emplois et de logements.

Par ailleurs, quoi qu'en disent certains experts, le dépeuplement des régions n'est pas attribuable au seul attrait des grandes villes. Pour plusieurs, cet exode s'associait davantage à une absolue nécessité : celle de pouvoir gagner sa vie, celle de pouvoir pourvoir à ses besoins essentiels. Faute de pouvoir trouver un travail adéquat dans son environnement immédiat, plusieurs n'avaient d'autre choix que de s'exiler. Pendant des décennies, les régions du Québec, à cause de leurs infinies ressources, ont été perçues comme les vaches à lait de la province. Elles ont été développées, harnachées et exploitées au grand bénéfice de tous. Malheureusement, pendant cette période, jamais personne ne s'est préoccupé à élaborer un plan de rechange pour garantir la stabilité à long terme des régions une fois les ressources épuisées ou, à tout le moins, en cas de situation incertaine. Qui plus est, nous avons généralement vécu dans l'isolement et l'ignorance sans nous soucier des conséquences éventuelles de la mondialisation sur notre économie locale et notre mieux-être. Résultat, le réveil a été brutal. L'effet combiné des deux facteurs a été néfaste pour l'avenir et l'économie des régions bâties principalement sur l'exploitation des ressources. Le déclin démographique ne pouvait donc qu'en résulter.

Aujourd'hui, bien que plusieurs années se soient écoulées depuis le début de cette lente agonie, nous persistons à croire qu'il n'est pas trop tard pour inverser sinon freiner le processus. Pour ce faire, nous réitérons néanmoins que les décideurs doivent cesser de sous-estimer le potentiel régional et s'unir afin de déterminer les créneaux susceptibles d'en assurer à nouveau le développement. Parallèlement, les régions doivent, en partenariat avec les populations locales, faire preuve d'un grand esprit d'initiative et susciter des projets novateurs capables de mettre fin à leur déclin économique et démographique.

Form-Eval et Monsieur Mario Dubé sont d'avis que l'implantation future d'un port méthanier à Gros-Cacouna répond parfaitement à cette attente.

Aussi, nous invitons le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à donner son accord au projet afin que notre région puisse se donner les outils nécessaires à se sortir enfin du marasme économique et social qui l'afflige depuis tant d'années.

