

**Mémoire sur le projet de construction du terminal méthanier
d'Énergie Cacouna**

Présentation à
la Commission d'examen conjoint sur l'environnement
(Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et
Agence canadienne d'évaluation environnementale)

par Monsieur Michel Lagacé

**Préfet de la Municipalité régionale de comté de
Rivière-du-Loup**

Juin 2006



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. PRÉSENTATION DE LA MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET DE SES COMPÉTENCES	1
2. PLANIFICATION RÉGIONALE	2
3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	5
3.1 Rôle du port de Gros-Cacouna à l'échelle continentale.....	5
3.2 Renforcement du pôle économique régional.....	6
3.3 Apport de nouveaux emplois générés par le projet de terminal méthanier	7
3.4 Retombées fiscales et amélioration de la qualité de vie de la collectivité régionale.....	8
4. SÉCURITÉ.....	10
4.1 Un enjeu majeur	10
4.2 Technologie et installations éprouvées	11
4.3 Responsabilité régionale.....	12
5. ENVIRONNEMENT	13
5.1 Un projet de développement durable pouvant contribuer à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre.....	13
5.2 Cohabitation harmonieuse entre le milieu naturel et les activités portuaires.....	16
5.3 Impact du projet sur les paysages et le tourisme	17
6. CONCLUSION	18

Présentation du projet

Le consortium Énergie Cacouna, constitué de TransCanada Pipelines Limited et de Petro-Canada, propose de construire et de développer un terminal méthanier pour l'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) et la distribution de gaz naturel au Québec et en Ontario. Situé au port de Gros-Cacouna, à moins de 15 kilomètres de Rivière-du-Loup, le terminal méthanier sera intégré au port de Cacouna et comprendra les installations nécessaires à son exploitation, notamment une jetée à 350 mètres de la rive, deux réservoirs d'une capacité de 160 000 mètres cubes chacun, des installations d'expédition (pompes de GNL, vaporisateurs pour réchauffer le GNL, conduites et équipements pour l'expédition de gaz) et différents équipements de contrôle et de service. Les importations de GNL proviendront essentiellement de la Russie.

INTRODUCTION

Au nom du conseil de la MRC, je remercie la Commission de nous permettre d'exposer le point de vue des élus de la MRC dans le cadre des présentes audiences. Le Conseil considère important le rôle joué par la Commission d'examen conjoint et le BAPE et espère que ce mémoire contribuera à alimenter la réflexion des commissaires chargés d'étudier le projet de terminal méthanier à Cacouna.

1. PRÉSENTATION DE LA MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET DE SES COMPÉTENCES

Le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup est situé sur la rive sud de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, entouré des MRC de Kamouraska au sud-ouest, de Témiscouata à l'est et Les Basques au nord-est, lesquelles font toutes parties de la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Elle se compose de 13 municipalités, avec une population totale de près de 33 000 personnes. La ville de Rivière-du-Loup est de loin la plus peuplée avec ses 18 555 résidents. Sept autres municipalités, dont Cacouna, comptent plus de 1 000 habitants.

La MRC de Rivière-du-Loup, en tant qu'organisme supralocal, possède de nombreuses compétences qui lui sont conférées par la loi. Elle est responsable notamment de l'aménagement et du développement du

territoire (schéma d'aménagement, règlement de contrôle intérimaire), de la gestion des cours d'eau, de la préparation de rôles d'évaluation, de la gestion des matières résiduelles, de la planification en matière de sécurité incendie et de la création ainsi que de la gestion de parcs régionaux. Elle dispose d'ententes de service avec diverses organisations dont la Sûreté du Québec et le Centre local de développement.

2. PLANIFICATION RÉGIONALE

D'entrée de jeu, il est important de souligner les limites des compétences de la MRC et de la municipalité de Cacouna en matière de planification et de gestion des usages et des constructions liés aux activités portuaires. Toute disposition du zonage municipal conforme au schéma d'aménagement de la MRC qui restreindrait les possibilités d'exploitation du port fédéral ou qui irait à l'encontre d'un règlement fédéral sur les ports ou l'activité maritime serait ultra vires :

« L'état fédéral, ses ministres et mandataires, les organismes publics relevant de l'administration fédérale et même parfois des entreprises privées dont les fonctions peuvent relever de l'administration fédérale ou dont l'exercice d'activités s'insère dans un champs de compétence fédérale sont soustraits à la juridiction des municipalités. Ce sont les règles du droit constitutionnel qui déterminent le partage des compétences et la portée de l'autorité municipale en ce domaine . »¹

Cette limite juridique n'a jamais empêché la MRC d'inclure le territoire du port dans ses documents de planification et d'affirmer par la voie de ceux-ci sa volonté que soit renforcée sa vocation industrialo-portuaire.

Dans le cadre de ses compétences, la MRC de Rivière-du-Loup a adopté un 1^{er} schéma d'aménagement et de développement entré en vigueur en juin 1988. Ce schéma d'aménagement et de développement reconnaît le port de Gros-Cacouna comme pôle portuaire supra-régional. Il attribue pour ce faire au port de mer et à certains terrains à proximité une affectation

¹ Loi sur l'aménagement et l'urbanisme annotée, Me Jean-Pierre St-Amour et Me Marc-André LeChasseur, Éditions Yvon Blais (édition mise à jour le 14 décembre 2005) p. 0/34

industrialo-portuaire régionale « propice pour l'accueil d'industries majeures reliées, entre autres, aux activités portuaires » (p. 33). Dans la section sur la planification des réseaux de transport, la MRC énonce aussi l'objectif « d'appuyer l'expansion des activités portuaires à Gros-Cacouna » (p. 87).

À la suite de l'entrée en vigueur du schéma, le plan d'urbanisme et le règlement de zonage de la municipalité de Cacouna ont reconduit, de manière plus précise et en conformité avec le schéma d'aménagement, la vocation industrialo-portuaire de ce secteur.

La MRC est actuellement en processus de révision de son schéma d'aménagement et de développement. Nous sommes à rédiger le 2^e projet de schéma révisé à la suite de l'avis gouvernemental sur le premier projet signifié par la ministre des Affaires municipales et des Régions, madame Nathalie Normandeau, en janvier 2005. Le conseil de la MRC a pris position dans le cadre de cet exercice de planification à l'effet que ce port de mer demeure un pôle majeur de transport maritime puisqu'il constitue un levier important pour le développement économique de la région. Plus spécifiquement, on trouve inscrit dans le projet de schéma révisé l'objectif suivant : « poursuivre les efforts de promotion et de développement du port de Gros-Cacouna » (p. 20-9). Il va sans dire que le projet de terminal méthanier va dans le sens de cet objectif.

Cette volonté de développer les activités du port de Gros-Cacouna ne date pas d'hier. Le projet d'y implanter un terminal méthanier a même fait l'objet de nombreuses discussions à différents niveaux politiques et administratifs dans le passé. Au début des années 1960, le gouvernement fédéral s'engageait dans une série d'études d'opportunité pour la construction de nouvelles installations portuaires afin de permettre le développement de l'Est du Québec. Différents rapports réalisés dans les décennies 60, 70, et 80 par des consultants et des intervenants des gouvernements du Québec et du Canada confirment la pertinence de construire un port en eau profonde à Cacouna en raison de sa position stratégique sur le plan nord-américain et de l'environnement physique favorable à une telle installation structurante. On parlait déjà d'un super port en 1972 pouvant permettre à des cargos gros porteurs de transborder des marchandises en vrac et à des pétroliers d'alimenter les pipelines destinés à la distribution du mazout vers Québec et Montréal. Avant même d'accueillir son premier navire en 1980, le port de

Cacouna était pressenti pour la réalisation du projet de terminal méthanier en 1976.

À l'époque, les promoteurs du projet avaient jugé que Gros-Cacouna constituait l'endroit par excellence pour recevoir le gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance des territoires du Nord-Ouest et le regazéifier pour le distribuer sur le nord-est du continent américain. Ce projet a fait l'objet d'appuis de la part des gouvernements fédéral et provincial. Il a donné lieu à un rapport d'enquête et d'audience publique du BAPE², lequel a été déposé en 1981. Ce rapport, qui reconnaissait que le projet de terminal méthanier de l'époque s'inscrivait dans un programme d'aménagement et de développement de la région de Rivière-du-Loup – Cacouna, contenait des recommandations favorables à la construction d'un port méthanier tout en spécifiant des exigences particulières aux promoteurs sur la sécurité et la protection des écosystèmes. Le projet fut abandonné dans les années 80 en raison des prévisions de marché défavorables.

Le contexte économique d'aujourd'hui, compte tenu de la demande accrue pour une énergie abordable et peu polluante, est plus que jamais favorable à la vente de gaz naturel sur le marché nord-américain. À cette demande, nous devons ajouter la baisse probable des approvisionnements traditionnels pour le Québec en provenance de l'Ouest canadien, à la suite de la hausse prévue de la consommation de gaz dans tous les marchés situés le long du gazoduc transcanadien, particulier en Alberta et en Ontario. Il n'est donc pas surprenant d'assister à l'émergence d'un nouveau projet de terminal méthanier à Gros-Cacouna, qui demeure probablement, 25 ans plus tard, le meilleur site au Québec pour recevoir ce type d'infrastructure.

Cette mise en contexte historique permet de comprendre que le milieu loupérien est depuis plus de 40 ans en attente du développement industriel majeur que le potentiel extraordinaire du site de Gros-Cacouna permettait d'espérer. Ces attentes et ces volontés ont été exprimées sans discontinuité dans tous les instruments de planification économique et territoriale adoptés par les décideurs locaux jusqu'à aujourd'hui. C'est dans cette droite ligne et en parfaite cohérence avec ces instruments de planification passés et en vigueur que s'inscrit la position du conseil de la MRC adoptée en mars 2005

² Projet de terminal méthanier à Gros-Cacouna, mars 1981.

d'appuyer le projet de terminal méthanier présenté par le consortium Énergie Cacouna (voir résolution numéro 2005-106-C ci-jointe).

3. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

3.1 Rôle du port de Gros-Cacouna à l'échelle continentale

Le fleuve Saint-Laurent a toujours été un formidable instrument de développement économique pour le Québec, en constituant un des axes de pénétration majeur vers l'intérieur du continent et en canalisant une grande partie des échanges commerciaux continentaux vers les ports tels Montréal et Québec situés sur ses rives.

La tendance mondiale à la construction de navires de plus en plus gros, combinée avec la baisse prévisible du niveau d'eau dans la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que la concurrence du port de Churchill sur la Baie d'Hudson libéré des glaces par le réchauffement climatique menacent cette place du Québec comme porte d'entrée privilégiée vers l'intérieur du continent. Ces éventuels déplacements des flux commerciaux pourraient avoir des impacts majeurs à long terme sur l'économie du Québec. Dans ce contexte, nous croyons qu'un port en eau profonde comme celui de Gros-Cacouna, qui n'est pas soumis aux mêmes contraintes de capacité et de navigation que ceux situés en amont de Québec, devrait être développé davantage dans les prochaines décennies afin de favoriser le maintien de la place du Québec sur l'échiquier commercial nord-américain.

La position de Gros-Cacouna en estuaire du Saint-Laurent est particulièrement intéressante puisqu'elle permet aux installations portuaires de recevoir de gros navires en toute saison grâce à des conditions de navigation favorables et à une profondeur d'eau de plus de 10 mètres à marée basse. De plus, les routes maritimes vers l'Europe (notamment la Russie d'où proviendra le gaz naturel) sont plus courtes à partir de Cacouna qu'à partir de n'importe quel autre port de la côte est américaine. Pour ces raisons, nous croyons que des infrastructures comme le port de Gros-Cacouna et son terminal méthanier devraient être vus comme un levier de développement extraordinaire non seulement pour la région, mais également pour tout le Québec.

3.2 Renforcement du pôle économique régional

Le port de Gros-Cacouna est situé à moins de 15 kilomètres de la ville de Rivière-du-Loup, pôle urbain principal de la MRC. Les nombreux commerces et services publics qu'on y trouve en font un centre urbain d'importance régionale dont l'aire d'influence s'étend aussi aux territoires des MRC adjacentes, soit Kamouraska, Témiscouata et Les Basques, ainsi que le nord-ouest du Nouveau-Brunswick, soit la région du Madawaska. La proximité d'un pôle de cette envergure favorisera la concrétisation des retombées économiques attendues de la venue d'un terminal méthanier. En effet, l'implantation d'une telle infrastructure à proximité d'une ville-centre dynamique permet de croire que celle-ci pourrait être suivie par l'arrivée ou l'émergence de nombreuses entreprises attirées par la disponibilité d'une nouvelle source d'énergie, mais aussi par les conditions d'accueil industrielles déjà en place et par les services de la ville-centre.

Au niveau des infrastructures d'accueil industrielles existantes, notons la présence dans un rayon de 25 km du port méthanier de 3 espaces industriels majeurs : le parc industriel de Rivière-du-Loup d'une superficie de 121 hectares capable d'accueillir diverses catégories d'entreprises, mais aussi le parc industriel de Cacouna (superficie de 125 hectares) et la zone industrielle du Carrefour à Saint-Antonin (superficie de 55 hectares). Il va sans dire que le parc industriel de Cacouna, de par sa proximité immédiate du port, mais aussi par les importants investissements publics dont il ferait vraisemblablement l'objet au cours des prochaines années, sera celui des espaces industriels qui pourrait connaître le développement le plus significatif.

Les avantages concurrentiels de cette zone industrielle seraient de plusieurs ordres :

- des infrastructures municipales de premier ordre, mises en place grâce aux importantes redevances versées par le terminal méthanier;
- un accès probable au gaz naturel;
- un accès rapide et sécurisé à l'autoroute 20;
- la possibilité de construire une bretelle ferroviaire reliant l'aire industrielle au chemin de fer.

Nous venons de le voir, une bonne partie du développement économique qui pourrait suivre la construction du terminal méthanier repose sur l'accès au gaz naturel, lequel constitue un avantage concurrentiel pour les entreprises du territoire. Il est donc primordial pour la MRC que le projet de terminal méthanier se traduise effectivement par la construction d'infrastructures de distribution du gaz sur notre territoire. Cette volonté est d'ailleurs inscrite dans le projet de schéma d'aménagement et de développement du territoire adopté le 20 mai 2004 (p. 21-3). Souhaitons que les promoteurs du projet de terminal méthanier n'hésitent pas à s'impliquer auprès de l'éventuel distributeur pour favoriser le meilleur accès possible au gaz pour les entreprises de la région de Rivière-du-Loup.

Le terminal méthanier est aussi un projet intéressant pour améliorer les compétences de la région en matière d'activités portuaires spécialisées. L'opération du terminal pourrait avoir un effet d'entraînement auprès des réseaux de fournisseurs et d'autres services aux entreprises ou reliés au secteur tertiaire. Cette émergence possible d'une certaine synergie entre plusieurs entreprises spécialisées dans le transport maritime ou dans un domaine lié au gaz naturel pourrait permettre de développer davantage les autres activités du port et être une source de création d'emplois.

3.3 Apport de nouveaux emplois générés par le projet de terminal méthanier

Comme il est spécifié dans les analyses d'impact réalisées par le promoteur, le projet de terminal méthanier créera plus de 3 500 emplois directs et indirects durant la phase de construction (durée de trois ans) et près de 40 emplois permanents pour l'exploitation des installations portuaires. Au total, pour les trois années de la construction, les activités économiques générées par le projet sont évaluées à 150 millions de dollars. Les nouveaux emplois seront disponibles pour les citoyens de notre région et amèneront aussi des travailleurs de l'extérieur, lesquels contribueront, par leurs dépenses de consommation, à l'enrichissement collectif.

3.4 Retombées fiscales et amélioration de la qualité de vie de la collectivité régionale

Nous ne pouvons passer sous silence les retombées financières pour les gouvernements du Canada et du Québec du projet de terminal méthanier. La seule phase de construction générerait des revenus de 57,4 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 25,0 millions de dollars pour l'État fédéral en taxes et prélèvements divers. L'exploitation du port générerait aussi des revenus intéressants pour les deux paliers de gouvernement, notamment en impôt sur le revenu des travailleurs et de l'entreprise.

Au niveau local, les retombées fiscales du port seront très importantes pour la municipalité de Cacouna, mais également pour les autres municipalités de la MRC et pour la MRC elle-même. Nous laisserons la municipalité de Cacouna vous exposer à quel point le versement de redevances de plus de 4 millions de dollars par année constitue un levier de développement extraordinaire pour leur communauté, pour nous concentrer sur la part des retombées qui profitera à la collectivité régionale et aux autres municipalités de la MRC.

Le conseil de la MRC de Rivière-du-Loup a négocié avec la municipalité de Cacouna et le promoteur Énergie Cacouna d'importantes redevances d'un montant de 500 000 \$ annuellement pour les 3 premières années, ce montant pouvant éventuellement diminuer progressivement au cours des années suivantes jusqu'à un seuil minimal de 50 000 \$. Il appartiendra au conseil de la MRC de l'avenir de décider comment disposer de ces revenus supplémentaires, mais déjà le conseil de la MRC s'est prononcé, par la résolution numéro 2005-306-C du 20 octobre 2005, sur quelques grandes orientations qu'il souhaitait voir respecter par ses successeurs. En vertu de ces orientations, une partie de ce montant devrait être redistribuée auprès des municipalités dites dévitalisées afin de les aider à remplir leur mission, de même qu'à soutenir des projets communautaires et leur économie locale. Une autre partie des sommes serait investie sur des projets ou des programmes régionaux destinés à promouvoir le développement du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup et à investir dans la qualité du milieu de vie,

notamment en matière d'équipements récréatifs, de culture, de préservation du patrimoine bâti et de l'environnement (principalement la gestion des matières résiduelles).

La revitalisation du patrimoine bâti, la promotion de la culture et la préservation de l'environnement sont pour le conseil de la MRC des enjeux très importants du développement du territoire. Nous croyons, qu'intervenir sur ces éléments n'est plus, de nos jours, un luxe facultatif puisqu'ils participent à la création d'un cadre de vie supérieur qui devient de plus en plus, en Occident, un des vecteurs majeurs du développement social, démographique et économique. Alors que les impacts négatifs du port méthanier sur le cadre de vie seront vraisemblablement limités et très locaux, les effets positifs qui pourraient résulter d'une utilisation judicieuse des redevances rayonneront, eux, sur tout le territoire de la MRC. C'est une chance que peu de MRC ont d'intervenir ainsi pour améliorer le cadre de vie avec de tels moyens.

Des instances locales, comme la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et la nation des Malécites de Viger, sont aussi identifiées pour profiter du partage des redevances directes en vertu de l'entente entre les promoteurs du terminal méthanier et la municipalité de Cacouna.

Des retombées fiscales indirectes permettront aussi à l'ensemble des municipalités du territoire de la MRC de bénéficier de revenus disponibles supplémentaires pour remplir leur mission. En effet, attendu que la municipalité de Cacouna verra sa richesse foncière augmenter de l'ordre de 370 millions de dollars (selon une hypothèse approximative de l'évaluation foncière du terminal méthanier), elle aura dans le futur à assumer une plus grande part du budget de fonctionnement de la MRC, puisque la plupart des quotes-parts sont calculées sur la base de cette richesse foncière. Ainsi, selon nos simulations, l'ensemble des autres municipalités de la MRC pourraient voir leurs quotes-parts annuelles diminuer d'environ 170 000 \$. Ce montant s'ajoute donc aux retombées fiscales régionales décrites plus haut.

D'autre part, le développement économique et démographique induit par l'arrivée du terminal méthanier, ce développement anticipé que nous décrivions à la section précédente, entraînera lui aussi des

retombées fiscales significatives dans plusieurs municipalités locales, notamment à Rivière-du-Loup.

4. SÉCURITÉ

4.1 Un enjeu majeur

La sécurité des installations du terminal méthanier nous apparaît comme un des enjeux majeurs du projet. C'est à ce sujet que la population a exprimé les préoccupations les plus fortes. Le conseil a entendu ces préoccupations et les partage jusqu'à un certain point.

Nous ne pouvons bien entendu prétendre donner un avis d'expert sur cette question complexe. Nous pouvons cependant observer que cet enjeu n'a pas été pris à la légère par aucun des acteurs dans ce dossier, à commercer par les promoteurs et ce, dès les premiers jours du projet. En fait, le choix même du site s'est fait en tenant prioritairement compte de l'aspect sécuritaire. Énergie Cacouna a dû s'assurer que celui-ci répond aux exigences de la navigation : la vitesse des vents et du courant du fleuve, le jeu des marées et la dynamique des glaces sont autant de facteurs qui ont été pris en considération pour juger de la sécurité du site.

De nombreux organismes impliqués au niveau de la conception du projet, de la délivrance des permis ou de l'évaluation environnementale font de la sécurité des personnes, de l'environnement et des biens une priorité. Que ce soient l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, l'Office national de l'énergie, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada au niveau fédéral, et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère de la Sécurité civile, ainsi que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune au niveau provincial, tous ces organismes comptent parmi leurs employés des professionnels expérimentés soucieux de mettre leur expertise au service de la sécurité.

4.2 Technologie et installations éprouvées

Le bilan en matière de sécurité de l'industrie de liquéfaction du gaz naturel et du transport de GNL est remarquable. Aucun accident grave n'est survenu dans un terminal méthanier ou sur un méthanier, depuis les 40 dernières années. Il est connu que le cas le plus grave d'accident impliquant ce type d'installation remonte en 1944 aux États-Unis. La raison principale de cet événement malheureux était liée à des matériaux inappropriés utilisés à l'époque et non conformes aux normes de construction et d'usage aujourd'hui en vigueur. Ce genre d'incident a permis aux experts en analyse et en gestion de risques de mieux connaître les causes possibles d'accidents et de développer des installations encore plus sécuritaires. En 2006, de tels accidents sont devenus impossibles en raison de l'utilisation de technologies hautement sophistiquées et de matériaux beaucoup plus performants. Cette technologie est aussi largement éprouvée et répandue : 162 méthaniers et 46 terminaux de regazéification sont actuellement en opération dans le monde.

Avec l'évolution des technologies, les normes de sécurité ont aussi évolué. Elles sont aujourd'hui beaucoup plus sévères et permettent de réduire les risques d'accident ainsi que les conséquences de ces accidents au maximum. Chaque équipement, chaque opération est normé pour répondre aux plus strictes exigences de sécurité, de la construction des méthaniers à double coque jusqu'à l'entretien des gazoducs, en passant par les équipements de déchargement, de stockage et de regazéification du GNL. Tout le processus de production, de stockage et de manutention devra être conforme à la norme canadienne dite CSA Z276.

Le promoteur s'est de plus engagé à utiliser des équipements à la fine pointe de la technologie afin de réduire encore davantage les risques liés aux fuites ou aux incendies. Les études ou analyses des risques ont été confiées à un organisme d'experts de réputation internationale, Det Norske Veritas. Cette entreprise norvégienne est, à notre avis, par son expertise reconnue mondialement, en mesure d'évaluer tous les aspects liés aux risques d'accidents et de s'assurer que toutes les installations

portuaires demeurent sécuritaires et conformes aux normes de sécurité en vigueur.

4.3 Responsabilité régionale

La MRC de Rivière-du-Loup, compte tenu de ses compétences en aménagement du territoire, a une responsabilité à l'égard de la sécurité des citoyens qui vivent et travaillent à proximité d'une installation de nature industrielle comme le terminal méthanier, dont l'exploitation peut comporter des risques ou être source de nuisances. On l'a vu, la MRC, pas plus que la municipalité de Cacouna, n'a le pouvoir légal de limiter le type d'activités portuaires autorisées sur les terrains du port fédéral. Par contre, une fois la construction du terminal méthanier décidée, la MRC a tout pouvoir pour contrôler le développement à proximité de celui-ci, notamment pour des raisons de sécurité. Ces pouvoirs de gérer l'aménagement du territoire en tenant compte des « contraintes dites anthropiques » nous sont donnés par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ces pouvoirs permettent notamment l'adoption de dispositions précises au document complémentaire du schéma d'aménagement, lesquelles devront être reprises intégralement dans la réglementation d'urbanisme locale.

Nous pourrions utiliser les normes proposées par le « Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM) » en considération des risques d'accidents industriels majeurs dans les milieux habités ou à proximité des zones urbaines³ ou toute autre distance proposée par la Commission d'examen conjoint. En ce sens, la MRC accueillerait très favorablement que la Commission lui fasse des recommandations sur la gestion de l'urbanisation ou de tout autre usage sensible ou vulnérable à proximité d'un port méthanier.

Par ailleurs, en vertu des pouvoirs qui lui sont accordés par la Loi sur la sécurité incendie, le projet de schéma de couverture de risques de la MRC, actuellement en voie de parachèvement, prévoit également

³ Voir le guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs publié sur le site Internet du CRAIM.

l'instauration d'un comité conjoint « municipalité » et « générateur de risques ». Un tel comité communément appelé comité conjoint municipalité-industrie (CMMI), visera la mise en place d'un processus conjoint de préparation aux mesures d'urgence à l'égard des risques d'accidents industriels. Les mesures convenues localement dans le cadre de cette démarche devront éventuellement être arrimées à l'échelle de la MRC en lien avec le schéma de couverture de risques.

Compte tenu de l'importance de l'enjeu de la sécurité, la MRC espère que la Commission n'hésitera pas à recommander, au besoin, la mise en place des mesures pouvant permettre de réduire au maximum les risques liés à l'exploitation du terminal méthanier et de minimiser les impacts d'un éventuel accident, notamment dans la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, où l'insularité pose des défis particuliers en matière de sécurité civile.

5. ENVIRONNEMENT

5.1 Un projet de développement durable pouvant contribuer à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre

Le concept de développement durable est issu du rapport de 1987 de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement durable créée par l'Organisation des Nations Unies, intitulé « Notre avenir à tous » et mieux connu sous le nom de « rapport Brundtland », du nom de la présidente de cette commission. Ce rapport reconnaît aux sociétés le droit et la nécessité de se développer selon un mode qui tient compte des besoins sociaux et économiques et de la protection de l'environnement. En somme, une société doit croître et se développer sans compromettre la qualité de vie des générations futures.

Nous croyons que le projet de terminal méthanier à Cacouna répond aux principes du développement durable. C'est un projet qui permet, comme nous l'avons vu, le développement économique et social sur le territoire de la MRC et ce, avec un bilan environnemental acceptable voire même positif.

Bien sûr, comme tout projet industriel, le projet de terminal méthanier entraînera son lot d'impacts environnementaux négatifs, surtout au niveau local (bruits, émissions polluantes, etc.). Nous en sommes conscients. Nous sommes cependant fermement convaincus que ces impacts locaux sont limités et acceptables, compte tenu entre autres des mesures de mitigation proposées et du faible niveau de perturbations du milieu naturel nécessaires pour adapter le port existant à cette vocation supplémentaire. L'implantation d'un terminal méthanier sur un site vierge ou naturel ou encore en milieu agricole entraînerait des impacts environnementaux beaucoup plus importants que sur le site déjà très modifié et artificialisé du port de Gros-Cacouna.

Au-delà de ces impacts locaux, l'implantation d'un terminal méthanier pourrait aussi entraîner des effets positifs sur l'environnement, principalement au niveau de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le gaz naturel qui transitera par les installations de Cacouna pour être acheminé aux consommateurs industriels, commerciaux et résidentiels du Québec et de l'Ontario est une source d'énergie relativement propre, en fait la plus propre de toutes les énergies fossiles. Notons que le recours accru au gaz naturel est appuyé par Ressources naturelles Canada notamment parce que celui-ci émet 25 % moins de gaz à effet de serre que le mazout. De plus, il s'insère dans la stratégie des gouvernements fédéral et provincial pour diversifier leurs sources d'énergie et respecter leurs engagements dans le cadre de l'entente de Kyoto.

Dans la mesure où l'accès élargi au gaz naturel permettra de remplacer des sources d'énergie plus polluantes comme le mazout et qu'il n'encourage pas simplement une plus grande consommation énergétique, nous sommes en droit de croire que l'exploitation du terminal méthanier permettra d'améliorer le bilan du Québec au chapitre de l'émission des gaz à effet de serre.

Les statistiques sur les sources d'énergie utilisées par les ménages canadiens démontrent que là où le réseau de distribution du gaz naturel est bien implanté, cette source d'énergie a remplacé presque complètement le mazout dans les systèmes de chauffage domestique.

C'est ainsi qu'en 2003, 412 000 ménages québécois utilisaient encore le mazout dans la maison, contre 201 000 utilisateurs de gaz naturel, alors que dans les provinces de l'Ouest canadien le mazout domestique a pratiquement disparu au profit du gaz naturel qui est présent dans 75 % des résidences⁴. D'ailleurs, on observe le même phénomène dans les secteurs commerciaux et institutionnels.

Il ne suffit pas que le gaz naturel remplace le mazout, encore faut-il que cette énergie soit bien utilisée. Le processus de production de l'électricité à partir du gaz naturel est peu efficace⁵. Son énergie est beaucoup mieux utilisée quand le gaz est distribué directement dans les maisons ou les entreprises pour produire de la chaleur. Là est la force du gaz naturel. C'est pourquoi, le conseil de la MRC est heureux que la construction du terminal méthanier s'inscrive dans une nouvelle stratégie énergétique du gouvernement du Québec qui vise notamment une consommation plus efficace des diverses sources d'énergie disponibles, en tenant compte des avantages et inconvénients de chacune de ces sources d'énergie⁶. En somme, il s'agit d'utiliser « la bonne énergie au bon endroit », comme on peut le lire dans la stratégie énergétique québécoise⁷. Ainsi, il serait souhaitable que des mesures soient prises par le gouvernement ou l'entreprise privée pour encourager la conversion des systèmes de chauffage

⁴ Étude statistique disponible à l'adresse internet suivante : <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/infosource/home/index.cfm?act=online&id=4998&format=PDF&lang=02&PrintView=N&Text=N>

⁵ Le fait de brûler le gaz pour faire bouillir de l'eau qui se transforme en vapeur pour faire tourner des turbines qui entraînent des alternateurs produisant de l'électricité transportée jusqu'aux maisons, où elle passe à travers des éléments produisant de la chaleur, fait perdre près de la moitié de l'énergie du gaz à travers le processus.

⁶ Extrait de la Stratégie énergétique du gouvernement du Québec, p. 45 : « Le gouvernement confie à l'Agence de l'efficacité énergétique le mandat d'élaborer, au cours des prochains mois, un plan d'ensemble visant à mieux utiliser l'énergie, sur la base de consultations étroites des distributeurs et des milieux concernés, en particulier Hydro-Québec, Gaz Métro, Gazifère, des représentants du secteur des produits pétroliers, des représentants des consommateurs résidentiels, commerciaux, institutionnels et industriels ainsi que des différents groupes intéressés par la promotion de l'efficacité énergétique. »

⁷ Stratégie énergétique du gouvernement du Québec, mai 2006, p. 57.

domestiques, institutionnels, commerciaux ou industriels existants vers le gaz naturel.

5.2 Cohabitation harmonieuse entre le milieu naturel et les activités portuaires

Le projet de terminal méthanier prend place à proximité de certains sites naturels reconnus par la MRC, dans son schéma d'aménagement, comme territoires d'intérêt esthétique et écologique :

- l'île de Gros-Cacouna identifiée territoire d'intérêt esthétique sur une superficie couvrant les trois-quarts de l'île à l'est des installations portuaires (entre l'île et la rive, un marais est constitué artificiellement à la suite de l'implantation du port; il constitue un site ornithologique intéressant abritant notamment le guillemot à miroir);
- le refuge d'oiseaux migrateurs de L'Isle-Verte;
- les aires de fréquentation intensive du béluga à environ 2 000 mètres de la rive;
- l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques de l'île Verte.

La présence de ces milieux d'intérêt entraîne certaines obligations pour le projet afin de minimiser les impacts locaux appréhendés. L'information transmise par Énergie Cacouna nous permet de croire que les phases de construction et d'exploitation seront réalisées en respect du milieu environnant et que les mesures de mitigation minimiseront efficacement les effets sur les milieux naturels. Notons que la proximité actuelle d'un port actif et d'un riche site ornithologique est la preuve qu'une cohabitation harmonieuse est possible entre des activités portuaires et la nature sauvage.

Ainsi, la construction du terminal méthanier ne changera en rien la stratégie de la MRC à l'égard de ces sites d'intérêt esthétique et écologiques voisins. Ils continueront de faire l'objet de la même protection découlant de leur inscription au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

5.3 Impact du projet sur les paysages et le tourisme

Le village de Cacouna est reconnu comme l'un des plus beaux villages du Québec. Son riche patrimoine bâti ancien et sa localisation au bord du fleuve en font une destination touristique recherchée et un milieu de vie de qualité. C'est pourquoi plusieurs citoyens s'inquiètent de l'impact qu'aura le terminal méthanier sur les paysages et sur le potentiel touristique de la municipalité.

Personne n'ira faire croire que les installations portuaires, les réservoirs de méthane et les équipements industriels projetés constitueront un nouvel attrait touristique pour la région. Ce type d'équipement n'a rien de très intéressant à offrir du point de vue des paysages, encore que la circulation des méthaniers ou leur présence à quai pourraient être l'objet d'un certain intérêt. Quoiqu'il en soit, il faut noter que le terminal méthanier prend place dans un site déjà fortement perturbé et qui a perdu la plupart de ses qualités esthétiques. Dans son état actuel, le site offre à voir un silo de béton abandonné, un vaste terrain vague dénué de végétation et un flan de montagne dynamité. Encore une fois, l'impact des perturbations visuelles additionnelles sur le site risque d'être somme toute négligeable et nous ne croyons pas que ce projet modifiera réellement les caractéristiques intrinsèques, humaines ou physiques, qui font la notoriété de Cacouna.

Incidemment, le promoteur propose des mesures de mitigation pour améliorer l'aspect visuel du projet qui nous apparaissent efficaces. Mentionnons la recherche qui a été faite pour trouver l'alignement optimal des réservoirs afin d'en diminuer la visibilité. Le talus couvert de végétation qui devrait ceinturer le site nous apparaît aussi une excellente idée pour cacher à la vue du village bon nombre d'équipements de faible hauteur (petits bâtiments, conduites de gaz, etc.) Par contre, nous sommes plus septiques quant à la pertinence de vouloir camoufler les réservoirs en y reproduisant la ligne d'horizon. Ce procédé risque de n'être efficace qu'à partir d'un seul point de vue, mais nuisible à partir de tous les autres. Nous croyons qu'une couleur neutre et pâle serait sans doute préférable pour rendre ces réservoirs les plus discrets possibles.

Notons en terminant que d'innombrables exemples de villes portuaires dans le monde démontrent que le tourisme et un riche environnement patrimonial peuvent côtoyer sans trop de problème des activités portuaires importantes. En fait, il arrive souvent que les grandes villes portuaires soient aussi de célèbres destinations touristiques ou des capitales culturelles. C'est le cas de Québec, Montréal, Boston, New-York, Barcelone, Lisbonne, Amsterdam, Londres, Hong Kong, Sydney, etc. Cette cohabitation est possible dans la mesure où les activités du port sont circonscrites à un périmètre bien précis et que les effets de débordement (camionnage) sont bien maîtrisés.

C'est notamment en raison de cette compatibilité que l'Office de tourisme et des congrès (OTC) de la MRC de Rivière-du-Loup n'a pas hésité à appuyer le projet de terminal méthanier par voie de communiqué. L'OTC représente plus de 153 membres de l'industrie touristique de la MRC de Rivière-du-Loup. Qui peut prétendre parler davantage au nom du milieu touristique local et régional, à propos des impacts de ce projet sur le tourisme, que cet organisme?

6. CONCLUSION

Par ce mémoire, la MRC de Rivière-du-Loup tient avant tout à exprimer son appui au projet présenté par le consortium Énergie Cacouna. Cet appui s'inscrit en continuité avec la volonté exprimée depuis des décennies par une majorité d'acteurs du développement de notre territoire et inscrite dans tous les documents de planification et d'aménagement. Cet appui est aussi motivé par des arguments économiques : les investissements qui seront mis en place pour la construction et l'exploitation du port contribueront de manière significative à la diversification des activités économiques et au développement de la région grâce à la création de milliers d'emplois directs et indirects. Nous croyons au développement d'une nouvelle dynamique économique provoquée par l'arrivée du gaz naturel dans la région et par le développement d'une expertise élargie en transport maritime. De plus, les redevances qui seront versées localement contribueront significativement à l'enrichissement collectif et à l'amélioration du cadre de vie.

Deux autres facteurs ont contribué à convaincre le conseil de la MRC à se prononcer en faveur du projet : l'appui de la population de Cacouna au projet qui s'est exprimé lors d'un référendum, de même que le climat de collaboration et de confiance qu'a su instaurer Énergie Cacouna auprès des divers représentants politiques et économiques du territoire. Cette ouverture et ce climat respectueux envers les partenaires locaux sont de bon augure pour la suite du projet.

Cet appui du conseil de la MRC n'est toutefois pas aveugle. Aucun projet, même extrêmement rentable du point de vue économique, ne devrait pouvoir se réaliser s'il portait gravement atteinte à l'environnement naturel ou s'il menaçait de façon sérieuse la sécurité ou la qualité de vie des citoyens de notre territoire. Or, nous croyons que les impacts environnementaux locaux du projet seront somme toute limités, en raison des transformations importantes qu'a déjà subies le site du port de Gros-Cacouna. Nous croyons aussi que le gaz naturel a sa place dans une stratégie énergétique nationale équilibrée et que l'emploi intelligent de cette énergie relativement propre peut contribuer à améliorer le bilan du Québec en matière d'émission de gaz à effet de serre. Enfin, nous sommes confiants que toutes les autorités responsables sauront jouer pleinement leur rôle pour éviter d'exposer la population de Cacouna à des risques inacceptables. Le bilan en matière de sécurité des ports méthaniers actuellement en opération dans le monde et l'emploi de la meilleure technologie disponible sont de nature à nous rassurer sur cet aspect.

Au-delà de ce que nous venons d'exprimer, nous croyons que le processus d'évaluation environnementale, tant au niveau fédéral que provincial, est la meilleure garantie que tous les aspects liés à l'environnement et à la sécurité seront analysés et pris en considération. Ce processus ouvert et transparent qui permet à tous les groupes de s'exprimer en audience publique permettra, nous en sommes convaincus, de dissiper les inquiétudes concernant essentiellement la sécurité et le respect de l'environnement et répondre aux préoccupations des résidents qui demeurent réticents face au projet présenté.

Je vous remercie, Messieurs les commissaires, de votre attention et je demeure disponible pour répondre à toute question relative à la position de la MRC de Rivière-du-Loup.

**EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE LA
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIERE-DU-LOUP**

A une séance ordinaire du Conseil de la Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, tenue le 17 mars 2005, à 20H00, à la salle de conférence de la MRC située au 310, rue Saint-Pierre à Rivière-du-Loup, et à laquelle assistaient les conseillers de comté suivants :

Lucien BOURGOIN, Raynald-Omer CÔTÉ, Jean D'AMOUR, Philippe DIONNE, Raymond DUBÉ Jacques M. MARTIN, Gaétan MICHAUD, Jacques M. MICHAUD, Gilles MOREAU et Daniel THÉRIAULT.

Tous formant quorum sous la présidence de monsieur Michel Lagacé, maire de Saint-Cyprien.

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL
RÉSOLUTION NUMÉRO 2005-106-C**

21. AFFAIRES NOUVELLES

a) Prise de position concernant le terminal méthanier

ATTENDU le projet déposé par Énergie Cacouna visant à construire un terminal méthanier au port de Gros-Cacouna;

ATTENDU que ce projet entraînerait des investissements de l'ordre de 660 millions de \$ et la création de quelques 3000 emplois pendant sa construction, en plus des 30 à 50 emplois directs permanents dans sa phase opérationnelle;

ATTENDU que le gaz naturel est la plus propre des énergies fossiles et que son utilisation rationnelle en remplacement de sources d'énergie plus polluantes peut améliorer le bilan du Québec à l'égard de l'émission des gaz à effet de serre;

ATTENDU que la construction d'un port méthanier à Gros Cacouna élargit et garantit l'accès à cette source d'énergie sur le territoire de la MRC, mais aussi sur le territoire québécois dans son ensemble;

ATTENDU que l'accès au gaz naturel peut améliorer la position concurrentielle des entreprises et favoriser le développement industriel de la MRC;

ATTENDU que, depuis plus de 40 ans, les intervenants régionaux se sont battus pour que soit construit, puis pour que se développe le port de Gros-Cacouna afin de stimuler le développement économique dans la MRC;

ATTENDU que la Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna, le Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup et la municipalité de la paroisse de Cacouna se sont associés depuis plusieurs années pour promouvoir le potentiel de ce site;

ATTENDU que Gros-Cacouna, port de mer en eau profonde accessible à l'année, a une vocation industrielle, confirmée par l'ensemble des acteurs de la région, et que tout projet d'ordre industriel s'y intègre de façon naturelle et s'inscrit dans un développement planifié;

ATTENDU que le schéma d'aménagement du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, adopté en 1987, reconnaît que le port de mer de Gros-Cacouna constitue une infrastructure portuaire supra-régionale de première importance et que le terrain qui l'entoure est propice à l'accueil d'industries majeures reliées entre autres aux activités portuaires;

ATTENDU que le premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC, adopté le 20 mai 2004, confirme cette vocation industrialo-portuaire du site de Gros-Cacouna et y prévoit la possibilité de l'implantation d'un port méthanier;

ATTENDU que le conseil de la MRC a déjà appuyé, en mars 2004, un projet de port méthanier présenté par Gaz Métro au port de Gros-Cacouna;

ATTENDU que le gouvernement du Québec confirmait par décret, le 23 juin 1981, l'émission d'un certificat d'autorisation pour un projet de terminal méthanier à Gros-Cacouna, suite à plusieurs études approfondies et à des audiences publiques tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement;

ATTENDU qu'un examen approfondi des impacts et des risques environnementaux sera fait par le ministère de l'environnement du Québec et que ce processus inclut une consultation publique tenue par le Bureau d'audience publique sur l'environnement;

ATTENDU que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, en coordination avec le gouvernement québécois, mènera son propre examen environnemental du projet;

ATTENDU que les promoteurs du projet ont jusqu'à maintenant fait preuve d'une grande transparence en informant et en consultant la population sur tous les aspects du projet;

EN CONSÉQUENCE

Il est proposé par monsieur Jean D'Amour
appuyé par monsieur Daniel Thériault
et unanimement résolu :

QUE ce Conseil appuie la réalisation du terminal méthanier proposé par Énergie Cacouna sur le site du port de Gros-Cacouna, dans la mesure où les autorités fédérales et provinciales compétentes jugeront le projet acceptable, après analyse complète des risques et des impacts environnementaux appréhendés.

c.c. : M. Claude Béchard, ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
M. Paul Crête, député fédéral
M. Mario Dumont, député provincial
Énergie Cacouna

(Sous réserve de l'approbation du procès-verbal)

(Signé) Raymond Duval, Secrétaire-trésorier

(Signé) Michel Lagacé, Préfet

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Ce quatrième jour du mois d'avril 2005

Raymond Duval, directeur général et secrétaire-trésorier

**EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE LA
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP**

A une séance ordinaire du Conseil de la Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, tenue le 20 octobre 2005, à 20H00, à la salle de conférence de la MRC située au 310, rue Saint-Pierre à Rivière-du-Loup, et à laquelle assistaient les conseillers de comté suivants :

Lucien BOURGOIN, Raynald-Omer CÔTÉ, Philippe DIONNE, Raymond DUBÉ, Michel LEBEL, Jean D'AMOUR, Gilles D'AMOURS, Jacques M. MARTIN, Gaétan MICHAUD, Jacques M. MICHAUD et Daniel THÉRIAULT.

Tous formant quorum sous la présidence de monsieur Michel Lagacé, préfet et maire de Saint-Cyprien.

**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL
RÉSOLUTION NUMÉRO 2005-306-C**

**13. RATIFICATION DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ ADMINISTRATIF LORS DES
SÉANCES TENUES LE 26 SEPTEMBRE ET LE 11 OCTOBRE 2005**

Les procès-verbaux ont été préalablement expédiés, par la poste, aux élus.

Procès-verbal du 26 septembre 2005

Il est proposé par monsieur Gilles D'Amours
appuyé par monsieur Raymond Dubé
et unanimement résolu :

QUE ce conseil ratifie les décisions prises par le comité administratif lors de sa
séance tenue le 26 septembre 2005;

Procès-verbal du 11 octobre 2005

Il est proposé par monsieur Michel Lebel
appuyé par monsieur Jacques M. Michaud
et unanimement résolu :

QUE ce conseil ratifie les décisions prises par le comité administratif lors de la
séance tenue le 11 octobre 2005.

Afin de confirmer son orientation à la suite des recommandations du comité
administratif sur les redevances à recevoir du projet de terminal méthanier lors

de cette séance du 11 octobre 2005, le conseil de la MRC adopte la résolution suivante :

Affectation des redevances à être reçues par la MRC, projet de terminal méthanier

ATTENDU que la MRC prévoit recevoir des redevances à la suite de la mise en service du terminal méthanier de Gros Cacouna et tel que convenu dans une entente intervenue avec Énergie Cacouna (TransCanada PipeLines Limited) et les municipalités de Saint-Georges-de-Cacouna (paroisse et village);

ATTENDU que le comité administratif a reçu le mandat du conseil de la MRC de lui soumettre un scénario identifiant à quelles fins ou compétences seront utilisées ces redevances et qu'il a soumis ses recommandations par sa résolution numéro 2005-110-A;

ATTENDU que l'élaboration et l'acceptation d'un tel scénario vise à témoigner de l'esprit dans lequel se sont déroulées les discussions avec les parties concernées par l'entente sur les redevances ci-haut mentionnées et des volontés du présent conseil à l'égard de la répartition des sommes à recevoir;

ATTENDU que le CLD de la région de Rivière-du-Loup a soumis au conseil de la MRC une demande à l'effet de lui verser un montant de 125 000\$/an pendant un minimum de 3 ans à même les redevances du projet d'Énergie Cacouna et dont la répartition pourrait être la suivante : 50 000\$ dans le programme Jeunes promoteurs, 50 000\$ pour analyses et études diverses en lien avec la distribution du gaz naturel, 10 000\$ pour la promotion de la région comme milieu de vie et 15 000\$ pour les frais de fonctionnement (du CLD);

EN CONSÉQUENCE

Il est proposé par monsieur Philippe Dionne
appuyé par monsieur Michel Lebel
et unanimement résolu :

QUE ce conseil énonce que le montant annuel à être reçu par la MRC après la mise en service du terminal méthanier de Gros-Cacouna, soit un somme de 500 000 \$ dans les 3 premières années pouvant être ajustée par la suite selon l'entente intervenue, devrait être affecté en respectant les proportions suivantes :

CLD de la région de Rivière-du-Loup :	125 000\$
Municipalités dévitalisées de la MRC :	50 000\$
Compétences propres à la MRC :	325 000\$

Aux fins de la répartition du montant de 50 000\$, il est recommandé :

- 1) d'utiliser l'indice de développement établi par le ministère des Régions du Québec (MRQ-données de 1996 à mettre à jour si possible) reconnaissant un développement négatif aux municipalités de Saint-François-Xavier-de-Viger (-11,19), Saint-Épiphanie (-7,49), Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (-5,29), Saint-Paul-de-la-Croix (-4,17), L'Isle-Verte (-3,51), Saint-Modeste (-2,69) et Saint-Cyprien (-1,87);
- 2) de transformer ces indices négatifs en facteur (de développement) par une transformation mathématique soit $100 + ((\text{indice MRQ} \times 10) \times -1)$, lequel facteur sert à pondérer de façon égale les critères « richesse foncière uniformisée » (poids de 50%) et « population » (poids de 50%);

QUE les compétences propres à la MRC pour lesquels il y aurait lieu d'investir de façon particulière sont le soutien à la culture et au patrimoine bâti, la Route verte (parc linéaire du Petit-Témis et L'Estuaire) et les infrastructures ou actions relatives à la gestion des matières résiduelles.

(Sous réserve de l'approbation du procès-verbal)

**(Signé) Raymond Duval, directeur général
et secrétaire-trésorier**

(Signé) Michel Lagacé, préfet

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Ce huitième jour du mois de mai 2006.

Raymond Duval, directeur général et secrétaire-trésorier