



Mémoire de la  
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)  
sur le  
projet d'implantation d'un port méthanier à Gros-Cacouna  
présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

**8 juin 2006**

Sodes  
271, rue de l'Estuaire C.P.2268  
Québec (Québec) G1K 7P7  
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627  
sodes@st-laurent.org

## **Présentation de l'organisme**

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent dans le respect des grands principes du développement durable. Ses membres représentent tous les segments de la communauté maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

Les commentaires qui suivent constituent la position de la Sodes face au projet d'implantation d'un port méthanier à Gros-Cacouna. Pour les raisons qui sont détaillées dans ce texte, la Sodes appuie ce projet.

## **Importance du transport maritime pour le Saint-Laurent**

Le fleuve Saint-Laurent constitue une voie de transport essentielle non seulement pour le Québec, mais aussi pour tout le nord-est du continent. Il constitue une véritable porte d'entrée vers le cœur industriel de l'Amérique du Nord qui se situe dans la région des Grands Lacs. Le fleuve et son réseau portuaire représentent pour le Québec un levier de développement important. Que l'on parle de transport international de marchandises ou de transport domestique sur courte distance, il est essentiel de faire les efforts nécessaires pour mettre en valeur le potentiel économique du Saint-Laurent.

Un élément particulièrement intéressant concernant le Saint-Laurent est la proximité de ses ports face à l'Europe et à la région méditerranéenne. À titre comparatif, le port de Montréal se situe à 5 817 kilomètres du port de Rotterdam alors que celui de New York en est à 6 257 km. Cette proximité relative joue également en faveur du Saint-Laurent auprès des pays exportateurs de gaz naturel tels la Norvège et la Russie.

Le transport maritime est le principal mode permettant de relier le Québec et le reste du monde pour le transport de marchandise et la grande majorité du commerce international avec les pays autres que les États-Unis se fait par navires. Le réseau portuaire permettant de réaliser tout ce commerce constitue un secteur de base pour l'économie du Québec et notre capacité à nous approvisionner de façon efficace dépend directement du transport maritime et des installations portuaires. C'est dans cette perspective que l'on doit percevoir l'intérêt d'un projet comme celui du port méthanier à Gros-Cacouna.

Actuellement, les ports du Saint-Laurent manutentionnent plus de 100 millions de tonnes de marchandises annuellement. L'industrie maritime permet de maintenir au Québec près de 20 000 emplois directs et indirects. Le Saint-Laurent et le transport maritime possèdent un réel potentiel pour contribuer davantage à l'économie du Québec et de ses régions.

## **Profiter du potentiel de développement régional qu'offre le transport maritime**

Au-delà de son importance pour l'ensemble du Québec, l'industrie du transport maritime constitue un véritable levier pour le développement économique des nombreuses régions du Québec longeant le fleuve. En effet, le transport maritime permet aux entreprises situées dans les différentes régions maritimes du Québec d'expédier les marchandises produites par leurs activités ou encore de leur assurer un approvisionnement adéquat. Soulignons entre autres l'importance du transport maritime pour l'industrie de l'aluminium qui dépend de ce mode pour l'approvisionnement en alumine et en bauxite; l'économie des régions du Saguenay et de la Côte-Nord dépendent en grande partie de la présence de cette industrie. Le transport maritime est aussi d'une grande importance pour l'industrie des mines, qui est très présente sur la Côte-Nord en particulier aux ports de Sept-Îles et de Port-Cartier où la majeure partie des 35 millions de tonnes de marchandises transbordées est constituée de minerai de fer.

Si l'on exclut les ports situés dans les grands centres, à Montréal et à Québec, les ports situés dans les différentes régions du Québec manutentionnent près de 60 millions de tonnes de marchandises annuellement. Toutes les régions du Québec bénéficient ainsi des trois milliards de dollars en retombées économiques que représente l'industrie maritime. Ces retombées dépendent de la consolidation et du développement d'installations portuaires dans les différentes régions du Québec ce qui permet de mettre en évidence l'importance d'un projet comme celui qui est proposé à Gros-Cacouna.

## **Le port de Gros Cacouna et le réseau portuaire stratégique**

Le site où l'on prévoit implanter le port méthanier est situé tout près du port de mer de Gros-Cacouna. L'ajout du port méthanier permettrait de consolider la vocation portuaire de ce secteur qui occupe une place importante pour les activités industrielles de la région. On retrouve d'ailleurs tout près de ce secteur un parc industriel et plusieurs entreprises qui y sont localisées bénéficient de la proximité de ces installations portuaires.

Soulignons que le port de mer de Gros-Cacouna fait partie du réseau portuaire stratégique du Québec tel que défini par le Forum de concertation sur le transport maritime, qui regroupe des intervenants de l'industrie maritime et le gouvernement du Québec. Il a d'ailleurs été recommandé de diriger les investissements en priorité vers cette catégorie de ports et d'y favoriser la concentration des différents types de marchandises dans une perspective de rationalisation et de productivité. Les investissements associés au projet de port méthanier de Gros-Cacouna coïncideraient bien avec l'objectif de consolider et développer cette zone portuaire, qui peut prendre davantage d'importance pour l'économie de toute la région.

## **L'essor des ports méthaniers en Amérique du Nord dans un contexte de sécurité d'approvisionnement énergétique**

La demande de gaz naturel devrait connaître une forte hausse pour l'ensemble du continent d'ici 2020, une hausse qui ne pourra être compensée de façon équivalente par l'offre nord-américaine, rendant ainsi indispensable le recours aux importations. Cette hausse dans la demande de gaz naturel s'insère dans un contexte où la sécurité en approvisionnement énergétique devient une préoccupation grandissante pour le Québec et l'ensemble de l'Amérique du Nord, d'autant plus que l'approvisionnement en pétrole devient de plus en plus coûteux. L'importation de gaz naturel devient ainsi essentielle et ceci explique aussi la construction d'un nombre croissant de ports méthaniers sur le continent nord-américain.

L'implantation de projets de ports méthaniers sur un axe de transport aussi important que le Saint-Laurent devient ainsi presque incontournable alors que le réseau de distribution pour ce produit est en développement. La localisation du fleuve lui donne un potentiel considérable pour s'intégrer à un tel réseau de distribution avec les bénéfices qui peuvent en découler pour le Québec et ses régions tant du point de vue économique que de la sécurité d'approvisionnement énergétique.

À l'heure actuelle, l'approvisionnement du Québec en gaz naturel provient exclusivement de l'Ouest canadien et il existe une certaine incertitude quant à la capacité de cette unique source d'approvisionnement d'alimenter le Québec dans un contexte de demande croissante. L'implantation de terminaux méthaniers permettra de garantir un accès plus facile au gaz naturel provenant d'importants exportateurs outre-mer.

### **Transport maritime et environnement**

Le transport maritime présente des avantages considérable du point de vue énergétique et environnemental si on le compare aux modes routier et ferroviaire. Tout projet de développement voué à accroître le transport maritime nous permet donc, en plus d'avoir accès aux marchandises transportées, de tirer bénéfice de ces avantages. Soulignons entre autres qu'avec un litre de carburant, il est possible de transporter une tonne de marchandises sur 241 kilomètres par navire comparativement à 95 kilomètres par train et 30 kilomètres par camion<sup>1</sup>. Les émissions de gaz à effets de serre (GES) émis par les navires sont de 9g/tonne-kilomètre de marchandises transportées contre 18g/tonne-kilomètre pour le mode ferroviaire et 95 g/tonne-kilomètre pour les camions-diesel<sup>2</sup>.

L'efficacité énergétique et environnementale des navires s'explique par le fait que ce mode est particulièrement bien adapté au transport de très grosses quantités de marchandises, ce qui permet d'optimiser l'énergie utilisée. Les quantités de marchandises transportées par un seul navire océanique peuvent nécessiter jusqu'à 4 000 voyages de

---

<sup>1</sup> Source : US DOT, 2002

<sup>2</sup> Source : Table des transports et du changement climatique, 1999

camions. Ceci permet aussi de réduire la pression sur les infrastructures routières réduisant les coûts d'entretien au bénéfice des contribuables.

### **Transport maritime et sécurité**

Le mode maritime présente aussi des avantages au niveau de la sécurité si on le compare aux autres modes de transport. Ceci peut être illustré par le taux d'accident qui n'est que de 0,026/100M tonnes-km pour le mode maritime contre celui associé au mode ferroviaire qui est de 0,357/100M tonne-km. Le taux d'accident pour les camions est quant à lui bien supérieur atteignant 1,943/100M tonne-km. Il en est de même pour les déversements de produits qui sont très rares pour le mode maritime avec un taux de 0,008/100M tonne-km. Le taux de déversement pour le mode ferroviaire est dix fois plus important et celui associé au transport routier est près de quarante fois plus élevé<sup>3</sup>.

La navigation commerciale est régie par des normes très strictes permettant de maximiser l'aspect sécuritaire de ce mode de transport. Les navires commerciaux sont aussi équipés de technologies sophistiquées garantissant l'aspect sécuritaire du voyage jusqu'au déchargement des marchandises.

### **Conclusion**

En résumé, la Sodes appuie le projet de port méthanier proposé pour Gros-Cacouna. C'est un projet qui permettra de positionner le Saint-Laurent dans le réseau de distribution de gaz naturel par le biais du transport maritime, un mode de transport fiable et sécuritaire. Il s'agit d'un projet bénéfique pour le développement économique du Saint-Laurent, accroissant l'utilisation de la voie navigable tout en consolidant la vocation portuaire de Gros-Cacouna.

---

<sup>3</sup> Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, SLV2000 / SODES, 2000.