

***CORPORATION DU PORT DE PLAISANCE GROS-CACOUNA***

Cacouna, le 10 juin 2006,

Bureau des audiences publiques en environnement,

Référence : Projet de port méthanier, présenté par Cacouna-Énergie.

Objet : Position de notre corporation face au projet.

Notre corporation a vu le jour en 2002, elle se compose de 165 membres, notre objectif est de doter la région du Bas-St-Laurent d'une marina fonctionnelle exempte des problèmes récurrents d'ensablement. Nous visons un endroit précis : le port de Gros – Cacouna, un port de mer sous-utilisé depuis sa construction, lequel offre un site idéal : une zone située dans le coin nord, en dehors de la partie navigable par les navires commerciaux, qui se prête à la perfection à notre projet. Dans une étude jointe en annexe, nous avons démontré la pertinence de notre démarche.

Le projet de Cacouna-Énergie, visant à construire un port méthanier adjacent au port de Gros-Cacouna, condamne à jamais notre projet puisque l'espace convoité se trouve à l'intérieur du périmètre de sécurité qui entoure ce genre d'installations.

Le problème de sédimentation afflige toutes les marinas de la rive sud du fleuve St-Laurent de Lévis jusqu'à Rimouski. La zone riveraine entourant le Gros-Cacouna est moins affectée par ce phénomène, d'où le choix du site comme port en eau profonde il y a 40 ans.

En interdisant l'accès au Port, on ne peut plus espérer construire une infrastructure à des coûts modestes en utilisant la protection offerte par les brises lames du port ( 650 000.00\$ selon l'étude) , il faudra maintenant construire un nouveau hâvre, ériger les brises lames et aménager les services tels : route d'accès, stationnement, électricité et eau courante. Les coûts d'un tel projet se situent entre 5 et 10 millions de dollars.

L'industrie québécoise du nautisme génère, bon an mal an, des retombées financières de plus d'un-milliard-trois-cent-millions de dollars, ce qui rapporte deux-cent-millions de dollars en taxe et permis divers au ministère des finances. Ce projet de marina est essentiel au développement du nautisme dans le Bas St-Laurent. De nombreux organismes et autorités ont appuyé le projet originel, vous trouverez en annexe les copies des lettres d'appui.

Dans ce contexte, Cacouna-Énergie devra suppléer à ce dommage causé à la plaisance par une mesure compensatoire visant à remplacer le site du port par la construction d'un nouveau hâvre de plaisance.

Notre corporation a envisagé des solutions alternatives offrant des opportunités de substitution.

A handwritten signature in black ink, reading "Jean-Pierre Belzile". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jean-Pierre Belzile,  
Président de la corporation du port de plaisance Gros-Cacouna.

Dans ce contexte, Cacouna-Énergie devra suppléer à ce dommage causé à la plaisance par une mesure compensatoire visant à remplacer le site du port par la construction d'un nouveau hâvre de plaisance.

Notre corporation a envisagé des solutions alternatives offrant des opportunités de substitution.



Jean-Pierre Belzile,  
Président de la corporation du port de plaisance Gros-Cacouna.

(418) 867-1636 BUR  
" 867-3513 MAISON

EXTRAIT DE PROCES-VERBAL,

OU

COPIE DE RESOLUTION

MUNICIPALITE PAROISSE ST-GEORGES DE CACOUNA

A la session ordinaire du Conseil de la Municipalité de la PAROISSE ST-GEORGES DE CACOUNA, tenue le 3 mai 1999, à 20h00, et à laquelle sont présents:

Son honneur le maire M. Jacques M. Michaud.

et les conseillers suivants:

Jeannot Pelletier, Raymond Lévesque, France Côté, Bernard Bérubé, Rodrigue Albert.

Est présente la secrétaire-trésorière: Mme Thérèse Dubé.

1999-05-70 Appui au Club Nautique de Rivière-du-Loup.

ATTENDU QUE le dépôt de sédiments apportés par le mouvement des marées dans le bassin qu'occupent les installations du Club Nautique de Rivière-du-Loup en interdirait l'accès pendant sept (7) heures par cycle de marée;

ATTENDU QUE cette situation a eu pour effet de diminuer considérablement la fréquentation et l'ajout de nouveaux membres entraînant ainsi une baisse de revenus qui menace l'existence même du Club Nautique;

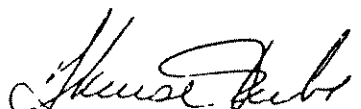
ATTENDU QUE l'inaccessibilité du bassin à certaines périodes de la marée empêche la Garde côtière auxiliaire d'intervenir rapidement pour porter assistance aux personnes en détresse;

ATTENDU QUE dans l'éventualité d'une prise de possession du quai de la Pointe par Transports Québec, que le réaménagement des infrastructures se ferait sans tenir compte des priorités du Club Nautique;


ATTENDU QUE le Port de Gros-Cacouna, est le seul abri sécuritaire accessible en tout temps sur la rive sud de Berthier-sur-Mer à Rimouski;

ATTENDU QU'il existe plusieurs ports polyvalents à travers le monde dont: le port de Québec (bassin Louise) où remorqueurs, bateaux, pilotes, céréaliers partagent le même espace où l'accès au fleuve est étroit et restreint, le port de Baie-Comeau, Saint-Malo, du Havre, Sept-Iles, Rockport (Maine) et le port d'Amsterdam;

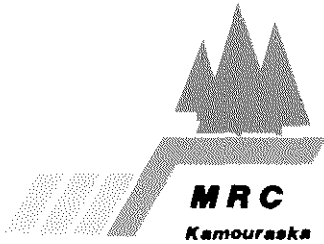
EN CONSEQUENCE, il est proposé par M. Bernard Bérubé appuyé par Mme France Côté et résolu unanimement que la municipalité de la Paroisse St-Georges-de-Cacouna appuie le Club Nautique de Rivière-du-Loup dans ses démarches afin de relocaliser ses opérations au port de Gros-Cacouna.

  
Par: Thérèse Dubé, Sec-tré.  
Copie conforme,  
Ce 17 mai 1999.

JACQUES M. MICHAUD, maire  
(SIGNE)







Saint-Pascal, le 20 juin 2000

Monsieur Jean Larouche, président  
Club nautique de Rivière-du-Loup  
24, rue des Chauffailles  
Rivière-du-Loup (Québec)  
G5R 2A9

**OBJET : Résolution d'appui**

Monsieur,

Vous trouverez, ci-joint, la résolution 147-CM2000 adoptée par le conseil des maires à sa séance régulière du 14 juin dernier.

Par cette résolution, le conseil vous appuie dans les démarches que vous avez entreprises afin de relocaliser les opérations du club au port de Gros-Cacouna. Nous priorisons le développement régional et vos actions vont en ce sens.

Espérant que vos efforts ne demeureront pas vains, je vous prie de recevoir, Monsieur, nos cordiales salutations.

Guy Lavoie, secrétaire-trésorier

GL/nr

p.j. résolution 147-CM2000

**Résolution no 147-CM2000**

**EXTRAIT CONFORME** du procès-verbal de l'assemblée régulière du conseil des maires de la Municipalité régionale de Comté de Kamouraska, dûment convoquée et tenue au 425, avenue Patry, ville Saint-Pascal, en date du 14 juin 2000 à 19h30, à laquelle séance étaient présents :

SON HONNEUR LE PRÉFET MONSIEUR JEAN-GUY CHAREST,

*Les mairesses et maires suivants :*

Madame Angèle Dionne, pro-maire de Saint-Bruno, (arrivée à 7h45);  
Madame Cécile Joseph, mairesse de Ville Saint-Pascal;  
Madame Rose-Hélène Bouffard, mairesse de Sainte-Hélène;  
Monsieur Daniel Chénard, maire de Saint-Joseph;  
Monsieur Jacques Boucher, maire de Saint-Alexandre;  
Monsieur Richard Lapointe, maire de Saint-André;  
Monsieur Benoît Bérubé, maire de Saint-Germain;  
Madame Dorisse Saint-Pierre, mairesse de Saint-Denis;  
Monsieur René Dufour, maire de Saint-Philippe-de-Néri;  
Monsieur Roger Richard, maire de Rivière-Ouelle, (arrivé à 7h40);  
Monsieur Gervais Lévesque, maire de Saint-Pacôme;  
Monsieur Jean-Paul Milliard, pro-maire de Saint-Gabriel-Lallemant ;  
Monsieur Jacques Dionne, maire de Saint-Onésime d'Ixworth;  
Monsieur André Théberge, maire de Ville de La Pocatière;  
Monsieur Fernand Pelletier, maire de Sainte-Anne-de-La-Pocatière.  
Monsieur Richard Lévesque, pro-maire de Mont-Carmel;

*Tous membres du conseil des maires de la MRC de Kamouraska et formant quorum. Étaient aussi présents messieurs Guy Lavoie, secrétaire-trésorier de la MRC de Kamouraska, Yvan Migneault, aménagiste et madame Nathalie Rivard, secrétaire de l'assemblée.*

---

147-CM2000	RÉSOLUTION D'APPUI – CLUB NAUTIQUE DE RIVIÈRE-DU-LOUP
------------	---

---

- Attendu que** le dépôt de sédiments apportés par le mouvement des marées dans le bassin occupé par le Club Nautique en interdirait l'accès pendant sept (7) heures par cycle de marée;
- Attendu que** cette situation a eu pour effet de diminuer considérablement la fréquentation et l'ajout de nouveaux membres entraînant ainsi une baisse de revenus qui menace l'existence même du Club Nautique;
- Attendu que** l'inaccessibilité du bassin à certaines périodes de la marée empêche la Garde côtière auxiliaire d'intervenir rapidement pour porter assistance aux personnes en détresse;

## Résolution no 147-CM2000

**Attendu que** le port de Gros-Cacouna est le seul abri sécuritaire accessible de Berthier-sur-Mer à Rimouski;

**Attendu que** le port de Gros-Cacouna fait partie de la catégorie des ports régionaux et locaux qui selon la *Politique maritime nationale* sont destinés à des activités économiques, touristiques et récréatives locales et régionales;

**Attendu que** plusieurs ports dont le port de Québec qui est à la fois propriétaire et gestionnaire de la marina du Vieux Port, le port de Baie-Comeau, le port de Rimouski ont accueilli des activités touristiques et récréatives;

*En conséquence,  
Il est proposé par monsieur Daniel Chénard  
Appuyé de monsieur Jacques Boucher  
Et résolu*


*Que la MRC de Kamouraska appuie le Club Nautique de Rivière-du-Loup dans ses démarches afin de relocaliser ses opérations au port de Gros-Cacouna.*

⌘ Adoptée à l'unanimité ⌘

(Signé) *Jean-Guy Charest*, préfet

(Signé) *Guy Lavoie*, secrétaire-trésorier

VRAIE COPIE CONFORME

  
MRC  
KAMOURASKA

Guy Lavoie, sec.-trés.  
Saint-Pascal, le 20 juin 2000



SERVICE DU GREFFE  
ET DES  
AFFAIRES JURIDIQUES

Georges Deschênes, o.m.a.  
Avocat  
Greffier

PROVINCE DE QUÉBEC  
VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP

EXTRAIT DE PROCÈS-VERBAL  
OU  
COPIE DE RÉOLUTION

À UNE SÉANCE ORDINAIRE DU CONSEIL DE LA VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP  
TENUE À L'HÔTEL DE VILLE, LE LUNDI 28 FÉVRIER 2000, À 20 HEURES,

**Sont présents :** Le maire, monsieur Jean D'Amour, les conseillers, messieurs Jean-Guy Dionne, Hervé Bouchard, Jacques Thériault, Daniel LeBlond et Michel Morin

**FORMANT QUORUM DUDIT CONSEIL SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR LE MAIRE.**

ATTENDU que le Club de Yacht de Rivière-du-Loup est locataire des terrains où est situé l'actuelle marina depuis le 1<sup>er</sup> mai 1990;

ATTENDU que ce bail est d'une durée de vingt (20) ans se terminant le 1<sup>er</sup> mai 2010;

ATTENDU qu'au cours des dernières semaines, le conseil d'administration du Club de Yacht de Rivière-du-Loup a manifesté à ce conseil le désir de déménager ses installations de la marina de Rivière-du-Loup au Port de Gros-Cacouna;

EN CONSÉQUENCE,

Il est proposé par le conseiller Hervé Bouchard, appuyé par le conseiller Jacques Thériault :

Que ce conseil déclare n'avoir aucune objection à ce que le Club de Yacht de Rivière-du-Loup déménage ses installations de la marina de Rivière-du-Loup au Port de Gros-Cacouna conditionnellement à l'obtention par le Club de Yacht de Rivière-du-Loup de toutes les autorisations requises de la part de tous les intervenants dans le dossier et à la conclusion d'une entente écrite concernant l'annulation avant terme du bail intervenu entre le Club de Yacht de Rivière-du-Loup et la Ville de Rivière-du-Loup le 1<sup>er</sup> mai 1990.

ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ

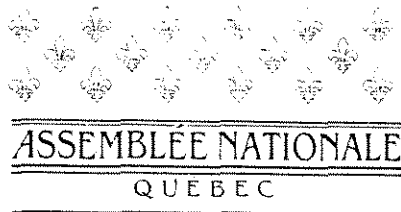
(Signé) Georges Deschênes, o.m.a.  
avocat-greffier

(Signé) Jean D'Amour, maire

COPIE CERTIFIÉE

  
Greffier

Résolution numéro 079-2000



Mario Dumont  
Député de Rivière-du-Loup  
Membre du Bureau de  
l'Assemblée nationale

Rivière-du-Loup, le 26 avril 1999

Monsieur Michel Daris  
240, rue Hôtel-de-Ville  
Rivière-du-Loup (Québec)  
G5R 1M4

Monsieur,

La présente fait suite à notre rencontre du 26 avril dernier, lors de laquelle vous me faisiez part de la volonté exprimée par les membres du Club nautique de Rivière-du-Loup de déménager au quai du Port de mer de Gros-Cacouna dès la saison qui vient.

D'abord, je tiens à vous souligner que votre club est privé et qu'il a toujours fait preuve d'autonomie autant dans ses activités que dans le financement de ses infrastructures.

Ce faisant, je ne puis que reconnaître et appuyer cette volonté des membres d'avoir accès à une infrastructure portuaire existante et qui corrigerait les problèmes nombreux liés au manque d'eau à l'emplacement précédent. De plus, je ne vois aucun inconvénient pour les autres utilisateurs de Gros-Cacouna.

Je souhaite donc que toutes les personnes concernées accueillent votre demande avec ouverture et collaborent à la réalisation de votre projet au meilleur de leur capacité. Je demeure disponible pour vous aider dans vos démarches et je vous prie d'agréer, Monsieur Daris, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le député de Rivière-du-Loup et  
chef de l'Action démocratique du Québec,

Mario Dumont

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

A une session régulière du Conseil des maires de la Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, tenue le 18 mai 2000, 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:

BOURGOIN Lucien, CARON Vital, CARON-FRASER Magella, D'AMOUR Jean, D'AMOURS Gilles, DIONNE Vincent, DUBÉ Raymond, LAGACÉ Michel, LEBEL Michel, MIGNAULT Grégoire, MORIN Jacques (représentant dûment mandaté), MOREAU Gilles et THÉRIAULT Daniel..

Tous formant quorum sous la présidence de monsieur Jacques M. Michaud, Préfet et maire de Saint-Georges-de-Cacouna Paroisse.

---

**EXTRAIT DE RÉSOLUTION # 2000-127-C**

---

**5. PRÉSENTATION DE TOUS LES DOCUMENTS, LETTRES ET REQUÊTES  
ADRESSÉS AU CONSEIL DE LA M.R.C.**

**Club de yacht de Rivière-du-Loup et Commission portuaire de Gros-Cacouna :**

**Lors de la dernière rencontre du Conseil des maires, il avait été décidé de reporter, à la présente réunion, notre décision concernant la demande présentée par le Club de Yacht de Rivière-du-Loup.**

**Rappel de la situation :**

Monsieur Jean Larouche, président, nous dépose une lettre demandant l'appui de la MRC et ce, relativement au déménagement de la marina au port de mer de Gros Cacouna. Cette lettre est accompagnée de résolution d'appui des municipalités de Cacouna Paroisse et Village et de la Ville de Rivière-du-Loup.

De plus, une lettre avait été déposée par la Commission de développement portuaire de Gros-Cacouna sur le sujet.

**Résolution :**

**ATTENDU** que le dépôt de sédiments apportés par le mouvement des marées dans le bassin occupé par le Club Nautique en interdit l'accès pendant sept (7) heures par cycle de marée;

**ATTENDU** que cette situation a eu pour effet de diminuer considérablement la fréquentation et l'ajout de nouveaux membres entraînant ainsi une baisse de revenus qui menace l'existence même du Club Nautique;

**ATTENDU** que l'inaccessibilité du bassin à certaines périodes de la marée empêche la Garde Côtière auxiliaire d'intervenir rapidement pour porter assistance aux personnes en détresse;

**ATTENDU** que le port de Gros-Cacouna est le seul abri sécuritaire accessible de Berthier-sur-Mer à Rimouski;

**ATTENDU** que le port de Gros-Cacouna fait partie de la catégorie des ports régionaux et locaux qui selon la Politique maritime nationale sont destinés à des activités économiques, touristiques et récréatives locales et régionales;

**ATTENDU** que plusieurs ports dont le port de Québec qui est à la fois propriétaire et gestionnaire de la marina du Vieux Port, le port de Baie-Comeau, le port de Rimouski ont accueilli des activités touristiques et récréatives;

**EN CONSÉQUENCE**

Il est proposé par monsieur Jean D'Amour  
appuyé par monsieur Gilles D'Amours

**QUE** la MRC de Rivière-du-Loup appuie le Club Nautique de Rivière-du-Loup dans ses démarches afin de relocaliser ses opérations au port de Gros-Cacouna.

Monsieur Michel Lagacé demande le vote.

Pour : 11  
Contre : 2

Monsieur Jacques Morin n'étant aucunement au courant du dossier s'abstient de voter sur la présente résolution.

La résolution est donc adoptée à majorité.

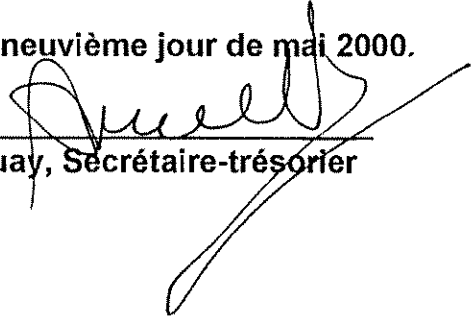
(Signé) ANDRÉ GUAY, Sec.-Trés.

(Signé) JACQUES M. MICHAUD, Préfet

---

**COPIE CERTIFIÉE CONFORME**

Ce vingt-neuvième jour de mai 2000.

  
\_\_\_\_\_  
André Guay, Secrétaire-trésorier

# **Corporation du port de plaisance Gros-Cacouna**

## **Projet de Marina**

### **PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE ET DU PROJET**

Par cette étude, la Corporation du port de plaisance Gros-Cacouna compte mettre en valeur son projet de marina dans ce port en eau profonde.

À l'intérieur des digues de protection, on retrouve dans la partie non draguée et non navigable par les bateaux commerciaux, une zone propice à l'installation d'une marina, à l'extrémité nord-est du havre. Le site est unique, il s'agit du seul havre sur la rive sud du fleuve St-Laurent accessible à la plaisance qui ne requiert pas de dragage. On s'assure ainsi de la viabilité du port de plaisance car les coûts récurrents du dragage sont évités.

Ce projet consiste à doter la région d'une nouvelle marina prospère et fonctionnelle qui entraînera des retombées économiques dans la région grâce au nouvel achalandage de plaisanciers et de visiteurs.

Le but premier de notre Corporation est d'obtenir du propriétaire du port, Transport Canada, un permis d'occupation pour la nouvelle marina. Les gestionnaires responsables au ministère s'objectent à la venue d'une marina dans le Havre de Gros-Cacouna sous prétexte que la vocation récréo-touristique d'une marina pourrait nuire à son développement. Cette étude tend à démontrer le contraire. Les exemples de ports polyvalents sont légion au Québec et à travers le monde et la venue d'une nouvelle marina ne pourra qu'aider ce port dont les activités commerciales ont diminué considérablement ces dernières années.

Ce projet de marina se veut, dans sa première phase, modeste. Il permet d'accueillir 25 bateaux sur des pontons solides et sécuritaires. Les installations terrestres sont restreintes au minimum. Le principal actif de l'éventuelle marina sera "flottant", il pourra être relocalisé si l'espace utilisé devait un jour être requis pour la réalisation d'un projet d'envergure. Il peut cependant s'écouler beaucoup de temps avant cet événement, car le site ne pourrait être jamais convoité à cause de sa localisation et les perspectives de développement à court terme ne sont pas pour le moins évidentes.

Enfin, il serait dommage pour les plaisanciers, payeurs de taxe, que cette section du port inutilisé depuis 37 ans, ne puisse leur profiter.

## ÉQUIPE DE TRAVAIL

Conseillers et recherchistes :

Gilles Rousseau, géographe

Jean Pierre Belzile, mécanicien

---

Samuel Thibault, ingénieur  
Chargé de projet et rédacteur principal

## **Plan de l'étude :**

### 1. Mise en contexte

- 1.1 Formation de la corporation
- 1.2 Objectif

### 2. Milieu physique

- 2.1 Localisation
- 2.2 Historique du port
- 2.3 Description physique du port
- 2.4 Position stratégique du port de Gros-Cacouna pour la plaisance
- 2.5 Attraites touristiques
- 2.6 Processus sédimentaires
- 2.7 Problèmes récurrents reliés à la sédimentation
- 2.8 Opportunités physiques de l'infrastructure portuaire de Gros-Cacouna
- 2.9 Expansion probable des infrastructures

### 3. Milieu Humain

- 3.1 Contexte socio-économique
- 3.2 Navigation de plaisance
- 3.3 Besoins des plaisanciers

### 4. Description du projet

- 4.1 Localisation du port de plaisance
- 4.2 Description de l'infrastructure
- 4.3 Ensemble récréo-touristique

### 5. Analyse des impacts

- 5.1 Impact environnemental
- 5.2 Impact sur les activités récréatives et le tourisme
- 5.3 Impact sur l'économie locale
- 5.4 Impact sur la sécurité de la navigation commerciale
- 5.5 Impact sur la circulation routière terrestre
- 5.6 Impact sur le développement du port
- 5.7 Impact sur la sécurité nautique
- 5.8 Impact sur l'avenir de la plaisance dans le bas St-Laurent
- 5.9 Impact sur la visibilité du port

## 6. Évaluation du projet

6.1 Première phase

6.2 Deuxième phase

-ANNEXE 1

-ANNEXE 2

-ANNEXE 3

-ANNEXE 4

-FIGURE 1

-FIGURE 2



# **1. MISE EN CONTEXTE**

## **1.1 FORMATION DE LA CORPORATION**

La corporation du Port de plaisance Gros-Cacouna est une jeune corporation se composant de 154 membres (mai 2002), plaisanciers et sympathisants au projet, dont le but est de doter le Bas-St-Laurent d'une nouvelle marina dans le havre de Gros-Cacouna.

## **1.2 OBJECTIFS DE LA CORPORATION**

- Promouvoir la plaisance dans le Bas St-Laurent.
- Rendre accessible la navigation de plaisance en s'assurant d'une tarification minimale, garantie par le travail bénévole.
- Participer à la protection et la mise en valeur de la montagne et du site d'observation des oiseaux situé à proximité du port de Gros-Cacouna.
- Assurer une étroite collaboration des utilisateurs de la marina avec les activités commerciales du port de mer de Gros-Cacouna.

# **2. MILIEU PHYSIQUE**

## **2.1 LOCALISATION**

Le port de Gros-Cacouna est situé à 5 milles nautiques en aval du quai de la pointe de Rivière-du-Loup. Si on emprunte l'autoroute 20, on devra dépasser la sortie menant au traversier d'une distance de 8 kilomètres, pour atteindre la sortie menant au port.

## **2.2 HISTORIQUE DU PORT**

Les brise-lames ont été édifiés en 1965 et le bassin dragué en 1969 à 10.2 mètres de profondeur, sous le niveau 0 des cartes. Neuf ans plus tard, soit en 1978, on construisait le premier poste à quai et le deuxième en 1985. L'inauguration officielle avait lieu le 7 juin 1981. Le conseil consultatif du port était formé en 1987. Les derniers travaux d'envergure datent de 1995 pour élargir l'entrée du port (Malenfant 1994). Notons qu'en 1998, une nouvelle route d'accès depuis l'autoroute 20 était construite.

## DESCRIPTION PHYSIQUE DU PORT

On a érigé à l'époque près de 2 kilomètres de digues pour former l'enclave protégée qui abrite le terminal portuaire. Le havre possède la forme d'un losange dont la diagonale la plus longue mesure 1,1 kilomètre et la plus courte 0,6.

Voici quelques éléments descriptifs de l'installation portuaire de Gros-Cacouna selon Transport Canada :

"Caractéristiques de navigation :

- Accessible 12 mois par année
- Port bien protégé
- Pilotage obligatoire

Activités de l'installation :

- Bien que le transbordement du bois d'œuvre et de pulpe soit l'activité principale de l'installation, on y manœuvre aussi du papier, produit en région et des marchandises générales ( lait en poudre, tourbe, sel ) qui contribuent de façon importante au volume des produits manutentionnés.
- La qualité et l'efficacité de la main d'œuvre constituent , de l'avis de l'ensemble des intervenants interpellés, une composante importante de la compétitivité du port.

Le port de Gros-Cacouna est classé « catégorie 2, les ports régionaux et locaux »

Ces ports de moindre importance que les administrations portuaires canadiennes de catégorie 1, **sont destinés aux activités économiques, touristiques et récréatives régionales et locales**" (site internet).

### 2.4 POSITION STRATÉGIQUE DU PORT DE GROS CACOUNA POUR LA PLAISANCE

En raison des forts courants de marée qui sévissent dans l'estuaire moyen du St-Laurent, les plaisanciers doivent synchroniser leur itinéraire de navigation avec le mouvement des marées. Ainsi, le navigateur voulant descendre le fleuve, profitera d'une période favorable pendant la marée baissante. Il devra quitter le port d'attache à marée haute et prévoir l'arrivée à destination à marée basse. Il en va du contraire pour celui qui remonte, il quitte le port d'attache à marée basse pour atteindre sa destination à marée haute. Selon la vitesse du bateau ces étapes couvrent entre 80 et 140 kilomètres. Le port de Gros-Cacouna offre une profondeur suffisante à marée basse et se présente comme une étape naturelle pour les plaisanciers qui naviguent le fleuve.

Les ports de plaisance situés en amont sur la rive nord, sont Cap-à -l'Aigle à 65 kilomètres et sur la rive sud, St-Jean-Port-Joly à 110 kilomètres. En aval, on retrouve sur la rive nord Baie-Comeau à 200 kilomètres et sur la rive sud, Rimouski à 95 kilomètres.

On note qu'en été, de nombreux plaisanciers viennent mouiller l'ancre dans le havre de Gros-Cacouna. Suite aux observations faites durant les dernières années, on estime le nombre de nuitées à environ 120 durant une seule saison estivale.

Des centres d'intérêts s'ajoutent à la position avantageuse du port :

- Le port de Gros-Cacouna est situé à proximité du Parc marin du Saguenay, il s'agit du seul havre sur la rive sud lui offrant un accès en tout temps.
- L'entrée de la rivière Saguenay est située à 35 kilomètres, ce plan d'eau offre des sites exceptionnels et constitue un attrait majeur pour le plaisancier.
- La marina de Bergeronnes située à 35 kilomètres est le point de départ idéal pour les excursions d'observation de baleines. De plus, la capitainerie abrite un centre d'interprétation archéologique reconnu.
- Des îles se retrouvent à proximité : l'île aux Lièvres, l'île Rouge, l'île Blanche, l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, le Gros Pèlerin, le Pèlerin du Milieu, le Pèlerin Jardin, le Long Pèlerin et les îles de Kamouraska. Ces îles sont des aires de nidifications pour plusieurs espèces d'oiseaux. Certaines offrent des mouillages, d'où on peut en faire l'observation.

## 2.5 ATTRAITES TOURISTIQUES

- **Le Parc marin St-Laurent Saguenay** : Ce parc englobe la moitié nord du fleuve de St-Fidèle aux Escoumins et la rivière Saguenay. D'une superficie de 1138 km carrés, ce territoire est représentatif de l'estuaire du St-Laurent et du fjord du Saguenay. Ce lieu de conservation offre la découverte de milieux marins riches et diversifiés dont les baleines constituent les plus beaux spécimens (site internet).
- **Le marais de Gros-Cacouna** : Ce parc de conservation a été créé après la construction du port. On profite d'un ancien chemin d'accès construit à travers le marais pour observer la faune avienne. Des tours d'observations, des kiosques d'interprétation et des sentiers ont été aménagés pour les ornithologues amateurs.
- **Le parc provincial du Bic** : Ce parc côtier marin forme une mosaïque d'îlots, de récifs et de caps dressés vers le fleuve (site internet). Il est situé à 75 kilomètres en aval de Gros-Cacouna, distance propice pour une étape journalière de navigation.
- **La Route verte** : Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 3000 kilomètres comparable aux grands itinéraires cyclables mondiaux. C'est un important axe de développement récréatif, touristique et culturel, un lien entre les gens et les régions. Ce circuit passe dans le marais de Gros-Cacouna, à proximité de la future marina (site internet).
- **Observation des mammifères marins** : Bien que les plus grosses baleines se retrouvent près de la côte nord; du côté sud, on peut observer de nombreux

bélugas et des petits rorquals. Plusieurs espèces de phoques fréquentent aussi les îles en été.

## 2.6 PROCESSUS SÉDIMENTAIRES

Avec ses coûts exorbitants et ses impacts négatifs sur l'environnement, le dragage constitue un problème majeur pour les marinas installées en zone propice à la sédimentation. Nous allons donc présenter ce problème afin de mettre en valeur l'atout primordial du port de Gros-Cacouna : **un taux de sédimentation très faible.**

Voici la description du phénomène de sédimentation tel que mentionné dans l'étude d'impact sur l'environnement présentée par la SNC-LAVALIN inc. (Procéan Inc) pour le compte de la société des traversiers dans le cadre des audiences publiques tenues pour le programme de dragage d'entretien du quai de Rivière-du-Loup:

"Toute la zone riveraine située dans l'estuaire moyen du St-Laurent est caractérisée par des processus sédimentaires très actifs. Plusieurs études ont porté sur les processus d'érosion et de sédimentation dans l'estuaire du St-Laurent. Le cycle saisonnier d'érosion et sédimentation peut être schématisé comme suit : au printemps, la fonte du couvert de glace laisse des zones intertidales sans protection contre l'érosion par les vagues et la crue du fleuve St-Laurent. L'action de ces facteurs résulte en une période d'érosion qui va du déglacement des rives jusqu'au milieu de juin. À partir du milieu juin, la croissance de la végétation riveraine et la diminution de l'hydrodynamique du milieu (vagues et courant) favorisent une accumulation des sédiments jusqu'en octobre. À ce moment, la végétation (composée principalement du Scirpe américain) meurt causant la disparition de son effet protecteur. De plus, les vents s'intensifient de même que le régime des vagues engendrant une période d'érosion."

La conception d'un havre de plaisance s'exécute dans un paradoxe : pour protéger les bateaux de plaisance contre l'assaut des vagues, on doit construire un bassin fermé. On crée ainsi, avec le mouvement des marées, un site propice à la décantation des sédiments. Curieusement, Gros-Cacouna s'en tire bien, ce site avait été évalué et perçu à l'époque comme un endroit propice pour construire un port en eau profonde à cause de cette caractéristique. On suppose que les courants marins responsables du transport des sédiments favorisent la zone. On constate que l'eau y est plus limpide et que les berges y sont plus stables à cause de la présence de varech (variété d'algues).

## 2.7 PROBLÈMES RÉCURANTS RELIÉS À LA SÉDIMENTATION

Le ministère de l'Environnement du Québec, dans sa fiche technique no. 6, traite de l'installation des marinas. On peut y lire : " Un site qui exige des travaux de dragage d'entretien devrait être rejeté."

Les opérations de dragage sont régies par une panoplie de règlements qui au fil des ans sont devenus de plus en plus sévères. Les permis préalables exigent des études coûteuses dans lesquelles tous les impacts des travaux sont évalués. Les méfaits sur l'environnement sont inévitables, ce qui rend l'obtention de tel permis de plus en plus difficile.

Si cette étape peut être franchie, les coûts de réalisation des travaux de dragage constituent une autre contrainte majeure. Actuellement une limite de surface de 5000 mètres carrés marque l'ampleur maximum des travaux de dragage pour éviter une étude d'impact environnementale (encore faut-il que le site de disposition de sédiments soit accepté). Un faible volume de dragage entraîne un coût unitaire plus élevé, à cause des frais de mobilisation des équipements et augmente la fréquence de l'opération. Le coût de mobilisation est de 25 000,00\$, les coûts de dragage serait de 42 000,00\$ pour 10000 mètres cubes (soit 2 mètres de profondeur sur 5000 mètres carrés) ce qui totaliserait 67000,00\$. (estimation budgétaire de Dragage Verreault pour la marina de Rivière du Loup, février 2002)

D'autre part, l'étude d'impact augmente sensiblement les coûts. Une estimation soumise récemment se chiffrait à 50000,00\$ pour l'étude seulement. Si on ajoute les coûts de dragage pour un volume plus important par exemple : 40000 mètres cubes, le total se chiffre à 226 000,00\$. Ces montants astronomiques ne peuvent être défrayés par des plaisanciers et ne sont plus épongés par des subventions gouvernementales.

Les méfaits de la sédimentation sont une réalité dans plusieurs marinas. La profondeur réduite du bassin restreint le mouvement des plaisanciers selon les cycles des marées. Reprenons l'exemple de la marina de Rivière-du-Loup : actuellement, une embarcation de 5 pieds de tirant d'eau verra la durée de l'accès réduite à aussi peu que 4 heures sur un cycle de marée de 12 heures. Le bassin est donc inaccessible les deux tiers du temps.

Les conséquences de l'accès réduit sont nombreuses :

- Le plaisancier ne peut accéder au plan d'eau qu'à certaines périodes du jour ou de la nuit qui ne coïncident pas souvent avec ses disponibilités.
- Dans une situation de mauvais temps, le navigateur ne peut se mettre à l'abri, il se retrouve en situation précaire.
- Les embarcations emprisonnées dans la vase ne peuvent pas prêter assistance à d'autres plaisanciers en péril, cette situation a été vécue à Rivière-du-Loup.
- À long terme, les plaisanciers perdent de l'intérêt pour ces installations déficientes, il en résulte une désertion des membres, une baisse d'affluence des bateaux visiteurs et une diminution sensible des activités. L'existence de ces organisations est en péril.

## 2.8 OPPORTUNITÉS PHYSIQUES DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE DE GROS-CACOUNA

L'infrastructure portuaire de Gros-Cacouna est un ouvrage majeur qui a subi l'épreuve du temps. Les digues de protection, construites il y a 37 ans, ont résisté à l'assaut répété des vagues et des tempêtes. L'intégrité de la protection n'est pas à mettre en doute.

Le havre de Gros-Cacouna contient une zone qui n'est pas accessible aux bateaux commerciaux : un haut-fond rocheux dont la profondeur à marée basse varie de 0 à 5 mètres, bloque en effet l'accès à une bande triangulaire longitudinale située près de la digue est. Dans cette aire non navigable, pourrait se loger avantageusement un port de plaisance (voir annexe 1) . Contre les vents d'ouest, nord-ouest, nord, nord-est et est, la protection y est idéale. Les vents du secteur sud et sud-ouest forment des vagues de faible intensité à l'intérieur du bassin. Le simple ponton estacade montré en annexe 1 suffira à atténuer le phénomène.

**L'avantage majeur du havre est le faible taux de sédimentation.** On constate dans le relevé bathymétrique détaillé de juin 2000 que la profondeur a peu varié dans la zone non draguée depuis la construction du port. Il s'agit là d'un atout primordial pour l'installation d'un port de plaisance.

En comparant la bathymétrie de 1995 à celle de 2000 (voir figure 1 & 2), on estime des taux de sédimentation approximatifs de 0,4 mètres pour la période de 5 ans dans la partie non draguée et 0,9 mètres dans la partie draguée. Dans la partie draguée, le taux de sédimentation est plus élevé vu la profondeur de l'eau. Considérant que l'espace occupé par la marina et le chenail d'accès longeant la digue nord offre une profondeur minimum de 6 mètres, il faudra au minimum 50 ans avant que la sédimentation ne puisse en gêner l'accès.

L'espace terrestre compris entre le bassin et la montagne est vaste. Seule une installation d'entreposage de ciment s'y retrouve. L'aire située près de la digue est depuis toujours inutilisée et se prête admirablement bien à la construction du chalet de l'éventuel Club nautique de Gros-Cacouna.

## 2.9 EXPANSION PROBABLE DES INFRASTRUCTURES

Le port de Cacouna offre deux places de quaiage pour les bateaux commerciaux. La profondeur du bassin varie de 8 à 9 mètres sauf au poste de quaiage où elle atteint 10.2 mètres, l'espace ayant été dragué en 1996.

En 1991, on annonçait le rallongement du quai pour ajouter une troisième place, l'agrandissement des aires d'entreposage, la construction de nouveaux hangars, l'agrandissement de l'entrée du port, le dragage complet du havre à 10.2 mètres, l'enlèvement d'un haut fond rocheux dans la partie sud du havre et l'installation d'un poste pour un remorqueur. De tous ces projets, seul l'élargissement de l'entrée du havre a été réalisé à ce jour.

D'autres projets ont été avancés par le passé, mais ils n'ont pas encore connu leur aboutissement : des éleveurs à grain, terminal pétrolier, terminal méthanier (transit du gaz dans des réservoirs vers le marché intérieur et l'exportation), station de déglacement pour la navigation hivernale.

Le seul investissement privé est venu de la société Miron. Des silos d'entreposage pour le ciment ont été construits pour desservir l'est du Québec. Cette infrastructure maintenant propriété de Ciment Québec inc. n'est plus reliée au terminal portuaire, l'entreposage et la vidange sont effectués par camion.

Le Gouvernement du Québec a récemment rendu publique sa politique maritime nationale, dans laquelle il montre une volonté ferme d'augmenter le cabotage sur le fleuve St-Laurent afin de diminuer le trafic sur les routes. Il est possible que le port de Gros-Cacouna soit visé par cette politique.

On anticipe que le Gouvernement fédéral céderait le port au Gouvernement provincial. Cette cession est reportée pour l'instant à une date indéterminée.

Dans l'hypothèse citée, un traversier destiné au transport des remorques ferait la navette entre les deux rives. Un débarcadère devrait alors être construit.

Deux emplacements avaient été envisagés pour le débarcadère d'un éventuel traversier dans le cadre d'une étude menée par Travaux publics Canada pour le compte de Transport Canada pour la relocalisation du traversier de Rivière-du-Loup :

- Le premier, du côté ouest, près du terminal existant, plaçait le traversier dans l'axe le plus manoeuvrant par rapport aux vents dominants .
- Le second, du côté est, plaçait le débarcadère à la limite nord-est de la partie navigable du havre, il n'y aurait alors pas d'interférence avec la zone visée par la future marina.

Un haut-fond rocheux s'étend sur toute la longueur de la digue située à l'est et réduit la surface navigable du port, il y a une partie du port qui est interdite à la navigation commerciale à cause de la faible profondeur qui varie de 0 à 5 mètres. Pour développer cette portion du port, il serait requis de dynamiter cette pointe de roche, ce qui entraînerait des dépenses importantes pour ne récupérer qu'une surface formée par un étroit triangle.

À la lumière du croquis fourni, on constate que cet espace peut accommoder les besoins de la plaisance: en plus de la surface requise pour loger les pontons, on disposerait d'un corridor d'accès afin de ne pas nuire aux manoeuvres d'un éventuel traversier.

L'espace disponible sur le terrain adjacent est vaste, il suffirait amplement au stationnement de remorques en transit et aux besoins des plaisanciers.

### 3. MILIEU HUMAIN

#### 3.1 CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le port de Gros-Cacouna est situé au carrefour des routes 20 et 132 (vers Québec et la Gaspésie) et de la route 185 (vers les provinces maritimes).

Deux municipalités entourent le port : Cacouna-village et Cacouna-paroisse, cette dernière contient dans ces limites le port en eau profonde.

Le village de Cacouna regroupe les principaux services : église, épicerie, Caisse populaire, station service, etc. Il est reconnu comme un lieu de villégiature dont la fréquentation date du début des années mille neuf cents. Cacouna-paroisse possède une vocation à majorité agricole.

La région comporte une communauté malécite installée sur un territoire réservé à proximité de Cacouna (Procéan inc.).

Un chantier maritime, Arctec inc, est situé sur la route menant au port.

#### 3.2 NAVIGATION DE PLAISANCE

De nombreux navigateurs sillonnent le fleuve en période estivale. Plusieurs d'entre eux fréquentent déjà le port de Gros-Cacouna, ils s'y arrêtent pour passer la nuit. Gros-Cacouna constitue une étape normale pour un périple de montée ou de descente du fleuve en raison des courants de marée.

D'autres plaisanciers adoptent la région comme aire de navigation estivale. Les attractions marines, les havres et mouillages sont nombreux; pour n'en citer que quelques-uns : cap à l'Original, Bergeronnes, Tadoussac, Anse St-jean, Baie Éternité, Baie des Ha-Ha, Port au Persil, Cap-à-l'Aigle, La Malbaie, l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, les îles Pélerins, Rivière-du-Loup et Gros-Cacouna.

#### 3.3 BESOINS DES PLAISANCIERS

Le port de Gros-Cacouna offre à la plaisance le seul abri sécuritaire par mauvais temps accessible quelque soit le niveau de la marée, entre Lévis et Rimouski pour ceux qui longent la rive sud et sur la rive nord de Cap-à-l'Aigle jusqu'à Baie-Comeau.

Les marinas de Berthier, St-Jean-Port-Joly, Rivière-du-Loup, Rivière-Portneuf ne sont pas accessibles à marée basse, celles de St-Michel-de-Bellechasse, Tadoussac, Bergeronnes ne le sont pas par mauvais temps.



Le havre de Gros-Cacouna est peu connu des plaisanciers, à part un abri de qualité, il n'offre rien de plus : l'accès au rivage n'existe pas à moins de posséder une embarcation légère.

Le Bas-St-Laurent intéresse les touristes plaisanciers, malheureusement les refuges sur la rive sud sont espacés et limitent leurs activités. Les plaisanciers ne peuvent compter sur aucune infrastructure de qualité qui offre un accès sans interruption au plan d'eau. En fait, ce plan d'eau est sous exploité car les plaisanciers ne font que passer en admirant la rive sud, sans pouvoir y débarquer.

Une marina située dans le port de Gros-Cacouna posséderait tous les atouts pour devenir un port de résidence pour ceux qui visitent le Bas-St-Laurent et une destination inévitable pour les navigateurs descendant et remontant le fleuve. Il deviendrait obligatoirement le pôle d'accès sur la rive sud pour le Parc marin du Saguenay Saint-Laurent.

## 4. DESCRIPTION DU PROJET

### 4.1 LOCALISATION DU PORT DE PLAISANCE

Le port de Gros-Cacouna se veut un site idéal pour l'implantation d'un port de plaisance.

- La protection contre les intempéries existe, **les coûts énormes reliés à la construction des digues sont évités.**
- L'espace convoité est inutilisé.
- L'abri y est quasiment parfait.
- La protection offerte par les digues a subi l'épreuve du temps (trente-sept ans).
- L'emplacement retenu est situé en dehors de la partie navigable du port.
- Il n'y a pas de problèmes de sédimentation, les coûts récurrents de dragage sont inexistantes.
- L'accès terrestre existe déjà, son aménagement ne nécessite pas de travaux importants.
- L'espace terrestre contiguë est vaste et libre.

L'emplacement favorable se situe dans le coin nord-est du havre. Le croquis à l'échelle (annexe 1) montre la position des pontons et la **proportion exacte** de l'installation. On constate que l'espace occupé est minime et que la marina se situe loin des activités portuaires, soit à près de 1 kilomètre du terminal.

## 4.2 DESCRIPTION DE L'INFRASTRUCTURE

- Pontons : le plan proposé montre le projet dans sa phase finale. On offre l'espace nécessaire pour loger 55 bateaux de plaisance dont la dimension varie entre 6 et 13 mètres.
- Alimentation électrique : elle proviendrait de l'installation d'entrepôt de ciment située à 450 mètres. Le voltage serait réduit en deux étapes : 600 volts et 120.
- Alimentation d'eau : l'installation d'un puits artésien est envisagé.
- Égouts : des systèmes de type Ecoflow sont prévus pour répondre aux besoins.
- Chalet : il devrait contenir les installations sanitaires requises, un bureau pour le responsable de l'accueil et une salle de rencontre de dimension modeste.
- Aménagement du terrain : du remplissage permettrait de rehausser le sol pour éviter les hautes eaux et recevoir les installations septiques.
- Route d'accès : des routes offrent un accès à partir de l'autoroute 20 ou du village jusqu'au silo à ciment; de là, un chemin carrossable mène au site, de légères améliorations seraient requises.

Le projet devrait se réaliser par phases, un minimum de deux phases est prévu. La première phase prévoit l'installation du chalet sans soubassement, avec les services de base, soit l'eau, l'égout et l'électricité. Une partie seulement des pontons montrés à l'annexe 1 serait installée, soit les deux premières ailes posées à angle et le ponton principal reliant ces deux ailes à la terre.

## 4.3 ENSEMBLE RÉCRÉOTOURISTIQUE

La future marina serait située à aussi peu que 30 kilomètres de l'aire d'observation des baleines, soit le Haut Fond Prince et la fosse de Grandes-Bergeronnes. L'aménagement des futurs pontons comprend un solide ponton de 80 mètres de long, servant d'estacade. Celui-ci pourrait accueillir un bateau d'excursion de bonne taille, puisque la profondeur d'eau y serait supérieure à 6 mètres.

À l'est du port, s'étend un site ornithologique : le marais de Gros-Cacouna. Il s'agit d'un secteur très prisé pour l'observation des oiseaux. Un réseau de sentiers permet de parcourir à pied les postes d'observation et rejoint le bord de mer où là aussi la vue est magnifique et peut offrir la surprise d'un autre intérêt faunique : les bélugas.

Un nouveau et vaste réseau de cyclisme appelé la Route verte cheminera à travers le marais de Gros-Cacouna. Si on combine la marina avec des excursions aux baleines, la Route verte et l'attrait du marais, on obtient un pôle d'intérêt susceptible de retenir et d'inciter ces nouveaux visiteurs à demeurer sur place pour passer la nuit.

Cacouna possède des attraits pittoresques, il offre entre autres loisirs un terrain de golf pouvant être d'intérêt pour les plaisanciers, aussi amateurs de golf.

## 5. ANALYSE DES IMPACTS

### 5.1 IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le port de Gros-Cacouna existe depuis 37 ans, l'impact de sa construction a été évalué et jugé avec les normes et les principes de l'époque. Le bassin, les digues et la zone de service sont déjà aménagés et conviennent parfaitement à l'implantation d'une marina.

**Il n'y a pas de digues à construire, aucun dragage n'est requis, aucune modification n'est requise au milieu riverain. Les dommages causés à l'environnement par ces travaux d'envergure sont évités.**

La marina pourra contenir environ une cinquantaine de bateaux, le projet n'est donc pas assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux qui s'applique à des marinas de 100 bateaux et plus.

### 5.2 IMPACTS SUR LES ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES ET LE TOURISME

La marina proposée pourrait accueillir dans sa deuxième phase d'expansion, un total de 55 membres et visiteurs. A cause du site et de son emplacement judicieux, la projection pour le nouveau club nautique pourrait à long terme dépasser 50 membres et on estime à 350 nuitées par saison, à raison d'une moyenne de 3 équipiers par bateau, l'achalandage de visiteurs provenant du fleuve.

Une bonne partie de ces visiteurs feront escale pour ravitailler et visiter le village de Cacouna. Les membres du club nautique devront s'approvisionner aux épiceries locales. Les plaisanciers sont reconnus comme des consommateurs avertis pour les restaurants et les salles à manger.

Le village de Cacouna est un lieu de villégiature fréquenté depuis des décennies, ce nouvel achalandage touristique est tout à fait compatible avec cette vocation. Il contribuera à faire connaître les infrastructures d'hébergement, le village et l'accueil de ses résidents.

À l'instar des villes riveraines qui possèdent des installations dédiées à la plaisance, la marina devrait attirer en période estivale, des touristes voyageurs. Ceux-ci recherchent le

cachet exotique de l'évasion par le bateau de plaisance et la vue du plan d'eau. Notons que les couchers de soleil observés dans la région sont parmi les plus beaux au monde.

Présentement, la plaisance n'a que peu ou pas d'impact sur les activités du village, les retombées dépendront du dynamisme des participants et de l'effet d'entraînement. Citons en exemple St-Jean-Port-Joli : les membres de la nouvelle marina ont initié le Festival des Chants marins qui connaît un succès phénoménal avec toutes les retombées inhérentes : économiques, touristiques, etc.

### 5.3 IMPACT SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

L'achalandage cité plus haut, aura des retombées économiques sur les commerces locaux: l'achat des biens de consommation par des visiteurs, qui autrement ne seraient pas venus. Il existe d'autres aspects positifs non quantifiables reliés au rayonnement autant terrestre que maritime des activités nautiques.

Un petit chantier maritime ARC-TEC est situé près des installations portuaires. Un port de plaisance à proximité, ajouterait énormément à la visibilité de l'entreprise.

Une marina contribue à augmenter la qualité de vie du milieu. À l'instar d'un centre culturel, d'installations récréatives ou sportives elle rendra la région plus attrayante pour les jeunes professionnels dynamiques désirant s'y installer.

### 5.4 IMPACT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION COMMERCIALE

La future marina sera localisée en dehors de la zone navigable du havre, là où un haut fond rocheux de moins de 5 mètres de profondeur interdit l'accès aux navires commerciaux.

Une aire étroite, logée près de la digue, ne peut être utilisée faute de profondeur. En référant au croquis, on observe que le trajet emprunté par les plaisanciers, tant pour entrer que pour sortir de la marina, n'interférera aucunement avec les navires commerciaux puisqu'ils se tiendront à l'écart de la zone navigable.

Un premier expert a été consulté sur un présumé problème de sécurité relié à l'avènement d'un port de plaisance dans le havre de Gros-Cacouna. Il s'agit du Capitaine Louis-Michel Dusseault, Capitaine au long cours, Pilote fluvial classe "A", St-Laurent et Saguenay, Pilote de glace, fleuve et golfe St-Laurent. Monsieur Dusseault cumule 28 années d'expérience comme pilote du St-Laurent, il a été appelé de nombreuses fois comme expert en sécurité par la Marine canadienne pour la mise en service de bâtiment de guerre et dans d'autres projets spéciaux : commandant du M/T Ocan Foxtrot, projet "Hibernia" et commandant du M/T Captain Ioannis S projet "Spirit of Columbus".

Monsieur Dusseault connaît bien le port de Gros-Cacouna. À cause de ses fonctions de capitaine et pilote il a maintes reprises, diriger les manœuvres d'accostage dans ce port. La position de Monsieur Dusseault est sans équivoque : il n'y a pas de problème particulier de sécurité relié à l'opération d'une marina dans le port. Son exposé fourni en annexe 2 explique son point de vue.

Un deuxième expert, le Capitaine Joseph Marie Fraser, lui aussi pilote du St-Laurent a étudié le projet proposé par la corporation du port de plaisance Gros-Cacouna. Il constate que la marina située dans le coin nord et protégée par le haut fond est quasi inaccessible pour un gros bateau. Considérant qu'elle est située en dehors de la zone de manœuvre des navires commerciaux, la seule interférence possible se produit à l'entrée du port. En expliquant la technique d'approche qui consiste à entrer dans le port à l'étape de la marée (période à laquelle les courants de marée sont les moins forts) à une vitesse réduite de 3 nœuds, il met en évidence que les plaisanciers pourront se tenir loin de la trajectoire du navire.

Notons enfin que les plaisanciers de la région ont depuis longtemps fait preuve de respect et de prudence vis-à-vis la navigation commerciale puisque dans l'entrée du bassin de la marina de Rivière-du-Loup s'amarre le Trans-St-Laurent, traversier effectuant la navette entre St-Siméon et Rivière-du-Loup. En période estivale, le moment le plus propice à la plaisance, le traversier effectue jusqu'à 14 passages par jour. Notons que les statistiques des années 2000 et 2001 à Gros-Cacouna, font état de 60 bateaux par année.

## 5.5 IMPACT SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE TERRESTRE

L'infrastructure routière qui mène au port de Gros-Cacouna depuis la route 132 offre un accès adéquat pour le trafic lourd.

La largeur du revêtement d'asphalte est de 14 mètres, la largeur de l'accotement est suffisante pour permettre à maints endroits de s'écarter de la chaussée sans nuire au trafic. Une nouvelle route relie directement l'autoroute 20 sans circuler dans le village.

La position de la future marina permet de se tenir à l'écart des activités car le chemin d'accès qui mène au port est séparé par deux embranchements, l'un menant au terminal portuaire et l'autre en direction Nord rejoint les silos à béton et l'emplacement de l'éventuelle marina.

Les ports importants situés en milieu urbains, tels Québec et Montréal, connaissent une activité portuaire intense et un trafic routier considérable auquel s'adaptent les usagers. Considérant le faible achalandage au port de Gros-Cacouna, l'adaptation des usagers à ce changement mineur ne devrait pas causer de perturbation.

## 5.6 IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT DU PORT

Le port de Gros-Cacouna était impliqué dans un processus de cession comme l'ensemble des ports de catégorie 2 (les ports régionaux et locaux) : ils devaient être transférés à des organisations locales (site internet) .

La Commission de développement du Parc portuaire de Gros-Cacouna, composée de dignes représentants du milieu, était responsable de l'évaluation de l'affaire. Suite à une étude menée par le groupe Roche et Associés qui mettait en évidence des perspectives de développement et de rentabilité peu encourageantes, la cession n'a pas eu lieu.

La grande faiblesse du port est son éloignement des marchés de consommation. La ville d'envergure la plus proche, Québec, possède son propre port de mer. Les autres villes populeuses sont situées au Nouveau-Brunswick et dans le Maine le long de la côte atlantique, là où il existe aussi des ports de mer locaux.

Suite à l'effondrement du marché du bois d'œuvre d'outre-mer, les statistiques de tonnage du port sont en régression. Gros-Cacouna doit concurrencer les autres ports de la province qui ont des atouts majeurs tels : Baie-Comeau avec ses usines de papier et d'aluminium, Matane avec son traversier rail et Rimouski où le pilotage n'est pas obligatoire.

L'avenir du port de Gros-Cacouna s'annonce difficile à court et moyen terme, la venue d'une marina à l'intérieur du havre ne peut pas nuire à son développement économique. Bien au contraire, elle créera une nouvelle visibilité au port qui ne peut que lui être profitable. Elle ne dérangera pas les manœuvres des navires commerciaux et n'affectera pas le trafic terrestre.

Enfin la probabilité que l'infrastructure de la marina, à l'emplacement montré, puisse un jour nuire au développement du parc portuaire est très faible, en voici les raisons :

- Il n'y a pas de développement prévu à court et à moyen terme.
- L'expansion déjà projetée par Transport Canada pour une troisième place à quai était contiguë aux installations existantes.
- Les deux emplacements envisagés pour le débarcadère d'un éventuel traversier n'utilisaient pas la zone retenue.
- L'expansion du port dans le dit espace est peu probable puisqu'il nécessite l'enlèvement du haut fond rocheux s'étendant sur toute la longueur de la digue pour un gain modeste d'espace.

De nombreux ports doivent composer avec des activités de tout genre : commerce, pêche, industrie, plaisance. L'accès à la mer est souvent limité et chaque partie y trouve son compte avec plus ou moins de compromis. Plusieurs exemples de port chez nous au Québec et à travers le monde témoignent du fait que les activités récréatives n'entravent pas le développement des ports de mer :

- **Le bassin Louise dans le port de Québec :** le bassin de la marina ou réside environ 400 bateaux de plaisance débouche à travers une écluse dans un autre bassin où l'on retrouve des croisiéristes, des remorqueurs, des bateaux des pilotes et d'autres bateaux de service. Ce même bassin communique au fleuve par une entrée étroite. Il s'y déroule une activité très intense à travers laquelle chacun fait son affaire en respectant sa priorité de passage. La marina a été construite en 1984 et les activités économiques portuaires ont progressé depuis.
- **Le bassin Jacques-Cartier dans le port de Montréal :** les activités de la marina se déroulent au cœur d'activités économiques près des silos à grains et de débarcadères commerciaux.
- **Le port du Havre en France :** Il s'agit d'un méga port où se mêle une foule d'activités; l'achalandage y est considérable et la plaisance, présente depuis plus d'un siècle, n'a pas empêché le port de se développer.
- **Le port de St-Malo :** on y mêle commerce, pêche et plaisance, on y entre par une écluse commune. Là encore, ces activités font bon ménage depuis des lunes.

Il y aurait suffisamment d'exemple pour en écrire un livre. **Il faut en retenir que le développement d'un port est relié à la prospérité économique entourant ce port et que la plaisance fait partie de cette prospérité.**

## 5.7 IMPACT SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Il faut souligner l'importance d'un port accessible en tout temps : cela signifie qu'il est accessible même à marée basse. Un port qui connaît des problèmes de sédimentation est ou deviendra inaccessible à marée basse.

Des situations dramatiques déjà vécues dans la région peuvent être évitées. Lorsqu'un accident survient, le plus souvent à cause du mauvais temps, les embarcations pouvant porter assistance sont prisonnières de la vase les deux tiers du temps selon l'exemple déjà cité. Seules des embarcations légères peuvent être mises à l'eau, elles ne peuvent affronter la forte houle ce qui limite la capacité des sauveteurs à prêter assistance.

La zone prévue pour la marina dans le port de Gros-Cacouna n'a jamais été draguée. Les profondeurs dépassent 6 mètres sous la référence marégraphique ce qui signifie que dans les marées basses de grande amplitude, la profondeur dépasse les 6 mètres. La sédimentation y est d'importance négligeable. Cette situation garantit aux plaisanciers un havre sécuritaire pour plusieurs générations.

La configuration du port, la position et la largeur de son entrée, ainsi que l'arrangement proposé pour les pontons font de la future marina un port de refuge, offrant une protection de qualité, à la disposition des plaisanciers navigant le fleuve.

## 5.8 IMPACT SUR L'AVENIR DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Dans le but de promouvoir la plaisance, la corporation du port de plaisance Gros-Cacouna s'est fixé des règles :

- Rendre accessible la navigation de plaisance en s'assurant d'une tarification minimale garantie par le travail bénévole des administrateurs et des membres. Par conséquent, les revenus générés ne serviront qu'à payer, entretenir et améliorer nos installations.
- Collaborer à la protection, à la mise en valeur de la montagne et du site d'observation des oiseaux situés à proximité du port de mer.
- Promouvoir la plaisance dans la région en exploitant une richesse négligée : le havre de Gros-Cacouna.

Elle espère ainsi limiter les coûts d'adhésion et d'exploitation par le travail bénévole et attirer ainsi les plaisanciers de la nouvelle génération. Ces derniers dont les moyens financiers sont limités y trouveront des prix défiants la concurrence. On espère ainsi attirer les plaisanciers de la région et ceux de l'extérieur en jumelant des conditions économiques avantageuses et les attraits de la navigation dans notre coin de pays.

## 5.9 IMPACT SUR LA VISIBILITÉ DU PORT

Un nouveau type de plaisancier augmente sa fréquentation du fleuve St-Laurent depuis récemment. Il s'agit d'embarcations d'envergure respectable, propriétés à majorité d'Américains et d'Européens attirés par les attraits ci-haut mentionnés et plus particulièrement le Fjord du Saguenay et l'observation des baleines. Les statistiques du climat favorable des dernières années, la faiblesse de notre monnaie et notre qualité de vie sécuritaire constituent des arguments qui influencent leur choix de destination. La longueur de leur embarcation, 20 à 30 mètres, leur interdit l'accès à des marinas conventionnelles, seuls quelques rares sites peuvent les accueillir mais la protection contre les intempéries y est mauvaise parce que la place à quai se situe dans la plupart des cas à l'entrée d'un bassin mal protégé.

Ce projet de marina propose dans sa deuxième phase, la construction d'un ponton estacade de 89 mètres de long pouvant accueillir des bateaux d'excursion et des bateaux de plaisance de ce gabarit. La protection contre les intempéries y serait exemplaire. Ces propriétaires d'embarcation luxueuses sont généralement des hommes d'affaires impliqués dans différentes sphères du domaine manufacturier ou du commerce. Les occasions d'affaires pour ces gens perspicaces se dénichent partout, il y en a peut être à Cacouna ?



Il ne s'agit pas là d'un rêve mais plutôt d'une probabilité. Si faible soit-elle, elle vaut mieux que le statu quo ou l'absence de développement.

## 6. ÉVALUATION DU PROJET

### 6.1 PREMIÈRE PHASE

Il s'agit d'une phase d'implantation : les services principaux seraient installés, les quais flottants logeant 25 bateaux seraient solidement construits et ancrés avec soin à la digue et à des blocs de béton par des chaînes. Une passerelle, d'une longueur de 15 mètres servirait d'accès aux pontons depuis la terre. Un modeste chalet monté sur des appuis, contiendrait les installations sanitaires et un bureau.

Les coût de réalisation de cette phase se chiffrent à 275 000,00\$ (voir annexe 3) .

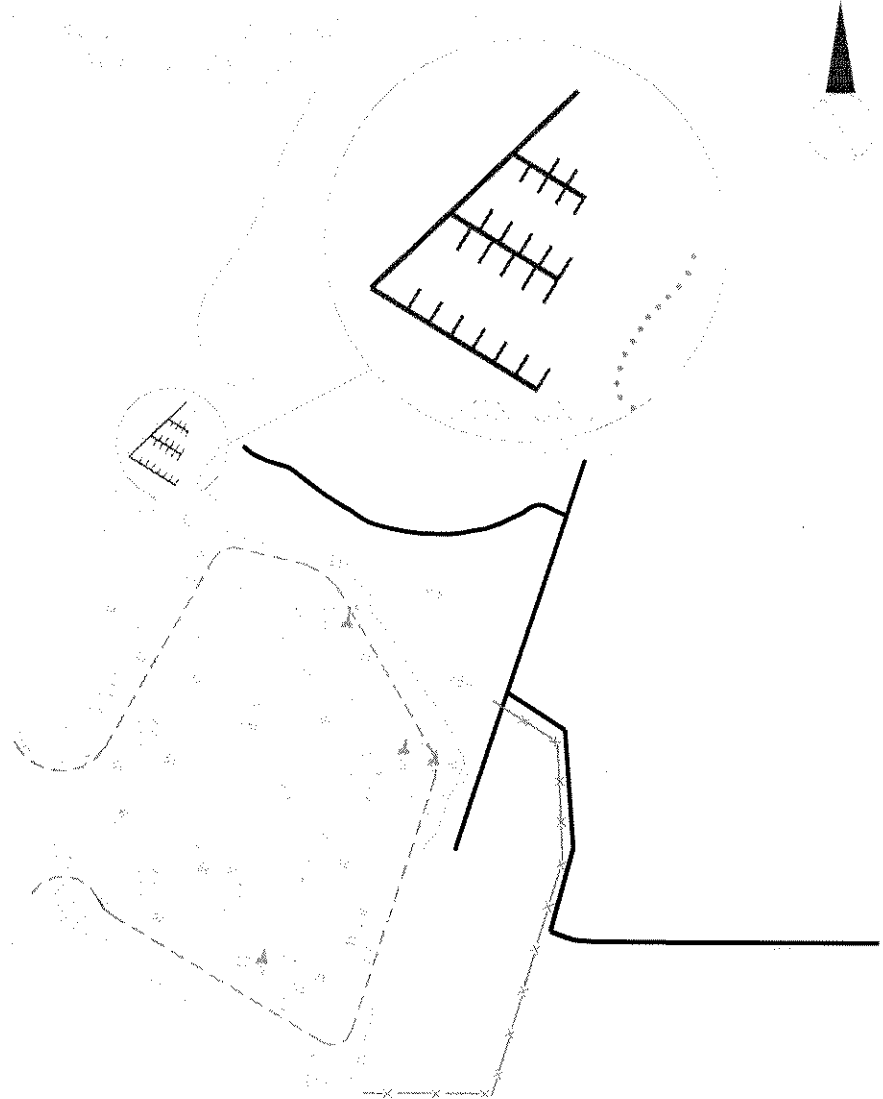
### 6.2 DEUXIÈME PHASE :

Il s'agit d'une phase d'expansion : elle permettrait d'augmenter la capacité à 55 bateaux en construisant une longue estacade qui permettra d'accueillir des bateaux de croisière aux baleines et d'augmenter les revenus de la marina. Des réservoirs de carburant ainsi qu'une descente de bateaux seraient ajoutés. Des améliorations seraient apportées au chalet et à l'aménagement.

Cette phase totalise aussi 275 000,00\$ (voir annexe 4) .

## BIBLIOGRAPHIE

1. Étude d'impact sur l'environnement, présentée par SNC-LAVALIN inc. (Procéan inc.) présentée pour le Programme de dragage d'entretien du quai de Rivière-du-Loup, octobre 2000.
2. La notion de pôle dans le développement d'un port en région périphérique : le cas de Gros-Cacouna, Étienne Malenfant, Université du Québec à Rimouski, hiver 1994.
3. Site internet : Transport Canada – Région de Québec – Transport maritime – Liste des ports, janvier 2002, ([www.tc.gc.ca/quebecregion/ports/portlist.html](http://www.tc.gc.ca/quebecregion/ports/portlist.html))
4. Site internet : Le parc du Bic
5. Site internet : Le parc marin Saguenay St-Laurent, janvier 2002, ([biosphere.ec.gc.ca/bio/road/obse/pmss/pmss\\_00000\\_f.html](http://biosphere.ec.gc.ca/bio/road/obse/pmss/pmss_00000_f.html))
6. Site internet : La route verte, janvier 2002, ([www.larouteverte.com](http://www.larouteverte.com))
7. Sondage de vérification effectué les 8 et 9 octobre 2000, havre de Gros-Cacouna, Travaux publics Canada, dessin no.: QU-00135.
8. Sondage de vérification effectué les 5 et 6 octobre 1996, havre de Gros-Cacouna, Travaux publics Canada, dessin no.: Q96048.
9. Sondage de vérification effectué en octobre 1995, havre de Gros-Cacouna, Travaux publics Canada.
10. Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement et de la Faune, fiche technique no 6 : Marina.



———— → limite de zone considérée  
 - - - - - → limite de municipalité actuelle

**ANNEXE 1**

Québec, le 10 décembre 2001

Corporation du Port de plaisance Gros-Cacouna,

Objet : Projet de marina, Havre de Cacouna.  
**Sécurité maritime.**

Messieurs,

Pour faire suite à des rencontres avec Monsieur Thibault, une étude des documents remis concernant le projet en rubrique, veuillez trouver ci-dessous mon opinion sur la question de la sécurité maritime du projet :

1. L'aménagement de la marina à l'endroit indiqué sur le plan du port/havre de Gros Cacouna ne représente aucun danger en ce qui concerne la navigation / manœuvres des navires commerciaux fréquentant le port, la marina étant localisée complètement à l'extérieur du périmètre de la zone des manœuvres d'arrivée ou de départ des navires de commerce utilisant les installations portuaires.
2. La route des plaisanciers à la sortie ou à l'entrée de la future marina se trouve aussi à l'écart de la zone de manœuvre et ne cause donc aucun problème. L'entrée /sortie du havre ( brise lame) ne nécessite que quelques minutes et l'achalandage des grands navires commerciaux est très peu fréquent en temps réel. En pratique, ce danger est inexistant.
3. De nombreux ports à l'échelle mondiale et, plus près de chez nous sur le St-Laurent, incluent dans leur zone portuaire des marinas de proportion beaucoup plus considérables et un achalandage de grands navires commerciaux beaucoup plus fréquent. Comme exemple : le Port de Québec avec quatre (4) marinas et près de mille (1000) plaisanciers et un achalandage de gros navires pouvant atteindre 30 transits majeurs par jour. La future marina de Gros Cacouna pourrait atteindre 60 membres et les transits commerciaux seraient au maximum de 2 à 3 par jour.

1. Ce projet n'affecte en rien la sécurité maritime des installations portuaires et n'a aucun impact sur la manutention des marchandises transbordées à Cacouna non plus que l'entretien des quais et de tout l'outillage portuaire.
2. Lors d'une rencontre passée tenue avec Monsieur Louis Rhéaume, président de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent à l'époque, il me confirmait que la dite Corporation n'a aucune objection au projet.

Espérant le tout conforme, je demeure à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et la poursuite du projet

L. Michel Dussault, m.m.

**ANNEXE 2**

## Corporation du port de plaisance Gros-Cacouna

### ÉVALUATION DES COÛTS-PHASE 1

Description		unité	quantité	coût unitaire	coût
1.0	Pontons				
1.1	Pontons principaux	mètres	180	300,00 \$	54 000,00 \$
1.2	Pontons secondaires	mètres	115	200,00 \$	23 000,00 \$
2.0	passerelle	lbs	5000	2,50 \$	12 500,00 \$
3.0	Emprise sur la digue	chacun	4	7 000,00 \$	28 000,00 \$
4.0	Ancrages	chacun	6	750,00 \$	4 500,00 \$
5.0	Aménagement du terrain	lot	1	15 000,00 \$	15 000,00 \$
6.0	Chemin d'accès	lot	1	5 000,00 \$	5 000,00 \$
7.0	Chalet	lot	1	25 000,00 \$	25 000,00 \$
8.0	Électricité				
8.1	Alimentation	lot	1	15 000,00 \$	15 000,00 \$
8.2	Distribution	lot	1	25 000,00 \$	25 000,00 \$
9.0	Égouts	lot	1	25 000,00 \$	25 000,00 \$
10.0	Aqueduc (puits artésien)	lot	1	6 000,00 \$	6 000,00 \$
11.0	Évaluation environnementale	chacun	1	2 000,00 \$	2 000,00 \$
	divers		1	35 000,00 \$	35 000,00 \$
				<b>TOTAL:</b>	<b>275 000,00 \$</b>

ANNEXE 3

## Corporation du port de plaisance Gros-Cacouna

### ÉVALUATION DES COÛTS-PHASE 2

Description		unité	quantité	coût unitaire	coût
1.0	Pontons				
1.1	Pontons principaux	mètres	140	300,00 \$	42 000,00 \$
1.2	Pontons secondaires	mètres	145	200,00 \$	29 000,00 \$
2.0	aménagements	lot	1	20 000,00 \$	20 000,00 \$
3.0	Emprise sur la digue	chacun	3	7 000,00 \$	21 000,00 \$
4.0	Ancrages	chacun	4	1 000,00 \$	4 000,00 \$
5.0	Descente de bateaux	lot	1	25 000,00 \$	25 000,00 \$
6.0	réservoirs de carburant	lot	1	23 000,00 \$	23 000,00 \$
7.0	Sous-bassement du chalet	chacun	1	20 000,00 \$	20 000,00 \$
7.1	modification au chalet		1	30 000,00 \$	30 000,00 \$
8.0	Électricité				
8.1	modification		1	6 000,00 \$	6 000,00 \$
8.2	Distribution		1	10 000,00 \$	10 000,00 \$
9.0	Modifications aux égouts		1	15 000,00 \$	15 000,00 \$
10,0	divers		1	30 000,00 \$	30 000,00 \$
				<b>TOTAL:</b>	<b>275 000,00 \$</b>

ANNEXE 4

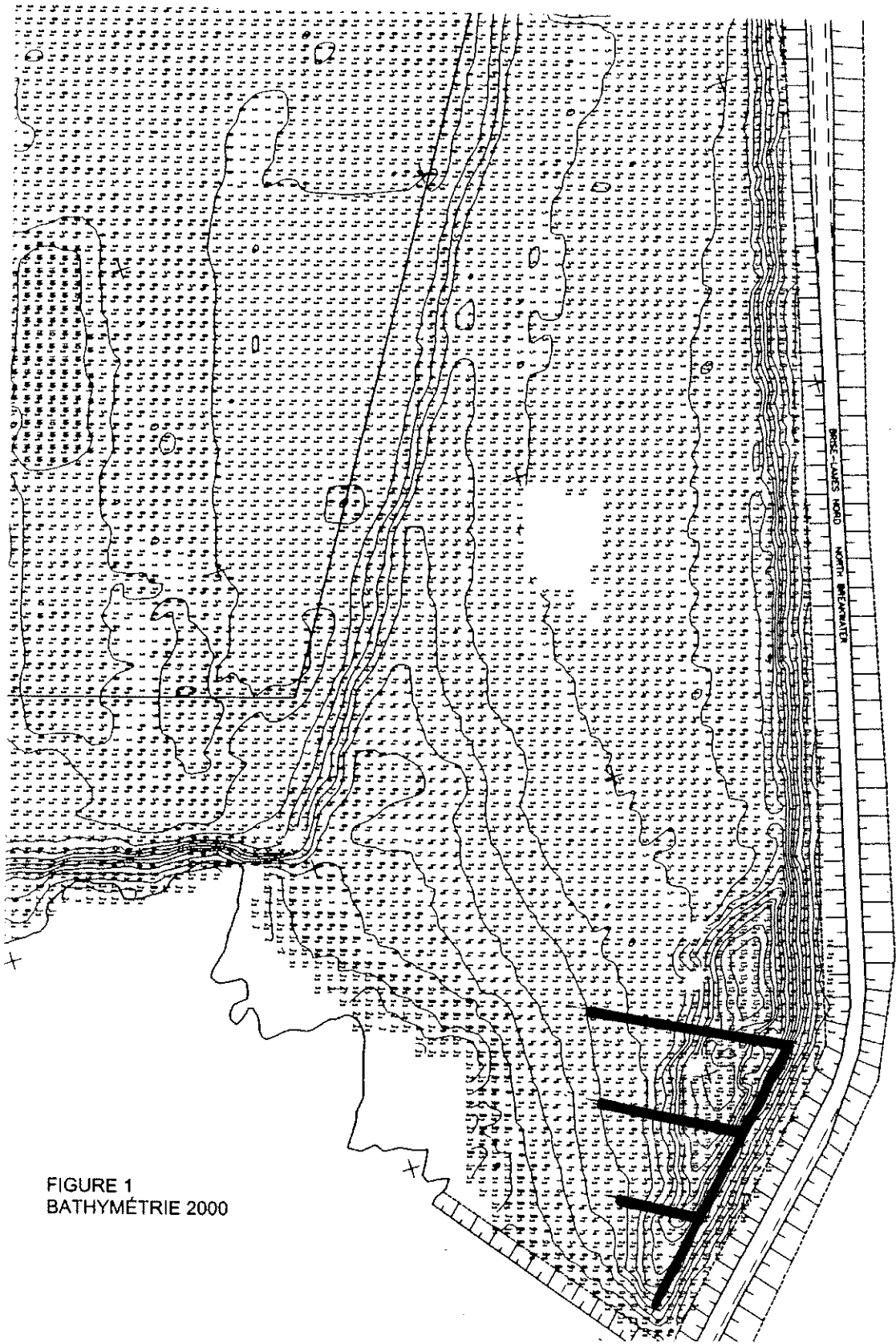


FIGURE 1  
BATHYMÉTRIE 2000