



Le 31 mai 2006

Madame Monique Gélinas  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**OBJET: PROJET D'IMPLANTATION DU TERMINAL MÉTHANIER ÉNERGIE CACOUNA**

---

Madame,

La présente a pour but de répondre aux questions que la commission d'examen conjoint nous a adressées par le biais de votre lettre du 19 mai dernier relativement au projet Énergie Cacouna.

**1. Le démantèlement :**

• **Question 1.1 :**

Quelles seraient les dispositions prises par Transports Canada pour s'assurer que les installations soient bel et bien démantelées à l'expiration du projet ?

• **Réponse 1.1 :**

Transports Canada négocie actuellement avec le promoteur les termes d'un bail visant une superficie approximative de 175 000 m<sup>2</sup> des propriétés portuaires de Gros-Cacouna. Le bail à intervenir comprendra une période spécifique pour le démantèlement au cours des 2 ou 3 dernières années du bail et le locataire devra procéder à une évaluation environnementale conforme à la *Loi canadienne d'évaluation environnementale* (LCÉE) préalablement à la réalisation des travaux de démantèlement et rencontrer toutes les conditions et obligations nécessaires à la remise en état des lieux loués. De plus, toutes les mesures visant le démantèlement seront aux frais du promoteur et à la satisfaction de Transports Canada.

**2. La qualité de l'eau et des sédiments :**

• **Question 2.1 :**

Peut-on savoir quelle est la fréquence de dragage au port, les quantités excavées, ainsi que le lieu de leur disposition dans les bassins est et ouest (ou ailleurs, s'il y a lieu) ainsi que les effets sur les milieux de ces bassins ? (p.41 du document étude de référence (septembre 2005), pas de dragage depuis la construction) À quand le prochain (dragage) ?

.../2

• **Réponse 2.1 :**

Il n'existe pas une fréquence continue de dragage dans le havre de Cacouna. Outre les dragages d'origine de 1968 et 1978, des travaux de dragage ont été effectués en front des postes d'amarrage du quai commercial en 1986, 1989, 1991 et enfin en 1994 dans le cadre des travaux d'élargissement de l'entrée du havre. Depuis, aucun autre dragage n'a été effectué.

Année du dragage	Volumes dragués	Emplacement de la disposition des sédiments dragués
1968 et 1978	Environ 2 000 000 m <sup>3</sup>  Pour l'ensemble des travaux de construction du havre de Gros-Cacouna, comprenant la construction des 2 brise-lames, d'un quai en caissons de béton de 187 m.	Les sédiments ont été déposés dans le marais actuel.
1986	3 050 m <sup>3</sup> Dragage d'entretien	Rejet en eau libre dans un site situé au nord-est de Rivière-du-Loup, soit vis-à-vis de l'Anse-au-Persil.
1989	10 787 m <sup>3</sup> Dragage d'entretien	Rejet en eau libre dans un site situé au nord-est de Rivière-du-Loup, soit vis-à-vis de l'Anse-au-Persil.
1991	1 116 m <sup>3</sup> Dragage d'entretien	Rejet en eau libre dans un site situé au nord-est de Rivière-du-Loup, soit vis-à-vis de l'Anse-au-Persil.
1994	Environ 35 000 m <sup>3</sup> Dragage dans le cadre du projet d'élargissement de l'entrée au havre	Rejet en eau libre dans un site situé au large de l'Île Verte.

Un dragage de certaines zones à l'intérieur du havre pourrait être requis dans un horizon de 1 à 3 ans. Cependant, des études d'avant-projet seraient nécessaires au préalable, et rien n'est encore planifié à ce sujet par Transports Canada. En ce qui concerne spécifiquement la disposition de sédiments dragués dans le futur, Transports Canada ferait l'analyse d'alternatives, dont l'utilisation du bassin ouest. Il est, toutefois, important de mentionner qu'une évaluation environnementale des impacts de l'ensemble du projet de dragage devrait être effectuée avant de faire le choix de l'alternative pour la disposition des sédiments.

**3. Les glaces :**

• **Question 3.1 :**

Transports Canada est-il satisfait des mesures proposées par le promoteur afin de contenir les bancs de glace se déplaçant en floes ?

• **Réponse 3.1 :**

Le promoteur nous a démontré qu'il comprend les enjeux relatifs aux glaces et a présenté un plan qui devrait satisfaire les besoins de contrôles et de gestion de la sécurité de la navigation à proximité des installations en période hivernale. De plus, les remorqueurs seront probablement basés à l'intérieur du havre de Gros-Cacouna et pourront favoriser la dispersion des glaces à l'entrée du havre, le cas échéant.

• **Question 3.2 :**

Combien de navires utilisent le Port de Cacouna ? En été et en hiver ?

• **Réponse 3.2 :**

Voici nos statistiques de navires entre le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et le 31 mars 2006. Mentionnons que la période hivernale s'étend du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars de chaque année; le reste de l'année étant considéré comme la période d'été.

Année	Navires en été	Navires en hiver
2004	34 navires	2 navires
2005	45 navires	1 navire
2006 (1 <sup>er</sup> janvier au 31 mars)		4 navires

**4. Les autochtones et le projet Énergie Cacouna :**

• **Question 4.1 :**

Quelles sont les préoccupations formulées par les autochtones relativement au projet ?

• **Réponse 4.1 :**

Dans une rencontre tenue en décembre 2004 avec des représentants de la Première Nation Malécite de Viger, Transports Canada a été informé que cette Nation avait des préoccupations à l'égard du projet de terminal méthanier. Au début de l'année 2005, le Ministère a reçu copie d'une lettre de la Première Nation Malécite de Viger adressée au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, confirmant les inquiétudes de cette dernière particulièrement en ce qui concerne l'incompatibilité du projet Énergie Cacouna avec le projet éco-récréo-touristique de la Première Nation.

En raison des problèmes de gouvernance interne de la Première Nation Malécite de Viger, des rencontres séparées ont été tenues, d'une part avec le Grand Chef et d'autre part avec les quatre chefs-conseillers du Conseil de bande.

- Le Grand Chef a soutenu, en novembre 2005, que l'incompatibilité du projet Énergie Cacouna avec le projet éco-récréo-touristique empêcherait le Conseil de Bande de créer des emplois propices à faciliter le retour de membres de cette Première Nation dans la région de Gros-Cacouna. En outre, il a insisté sur l'augmentation du potentiel du projet en raison de la présence d'une grotte comportant des peintures rupestres.

- Les quatre chefs-conseillers, accompagnés d'un expert-conseil, ont indiqué en septembre 2005 qu'ils n'avaient pas assez d'informations pour évaluer les impacts du projet Énergie Cacouna sur leur Nation.

Outre les points précités, Transports Canada n'a pas été informé de préoccupations environnementales des Premières Nations relativement au projet Énergie Cacouna.

● **Question 4.2 :**

Quelles actions ont été entreprises par la Couronne jusqu'à maintenant ?

● **Réponse 4.2 :**

Les autorités responsables (Transports Canada, Pêches et Océans Canada) n'ont pas finalisé leurs consultations auprès des Premières Nations.

Transports Canada reconnaît que la partie des terrains du port de Gros-Cacouna qui ferait l'objet d'un bail à intervenir avec le promoteur est située à l'intérieur d'un territoire faisant l'objet de prétentions de la part des Premières Nations Malécite de Viger ainsi que Mi'gmaq. À cet égard, Transports Canada respectera les obligations fédérales de Sa Majesté, s'il en est, et préservera l'honneur de la Couronne.

En ce qui concerne la Première Nation Mi'gmaq, Transports Canada est entré en contact avec le Secrétariat Mi'gmawei Mawiomi qui regroupe les trois communautés de la péninsule gaspésienne. Certaines informations ont été acheminées à cet organisme dont notamment les moyens de s'informer sur le projet de terminal méthanier ainsi que sur les audiences publiques de la commission conjointe.

● **Question 4.3 :**

La réalisation du projet Énergie Cacouna aurait-elle un impact sur le territoire visé par le projet au regard des ressources utilisées par les autochtones et leurs activités en cours ?

**4.3.1** Décrire l'effet appréhendé sur chaque élément concerné.

**4.3.2** Quels accommodements ont été proposés jusqu'à maintenant par la Couronne, le cas échéant ?

● **Réponse 4.3 :**

Le territoire qui fera l'objet du projet Énergie Cacouna concerne uniquement des propriétés portuaires sur lesquelles Transports Canada n'a jamais convenu de modalités permettant des activités de la Première Nation Malécite de Viger, ni été informé que de telles activités s'y déroulaient.

En plus des informations dont il est fait mention aux questions précédentes, nous vous référons à l'Étude d'impact déposée par le promoteur et, plus précisément, aux sections suivantes de ladite étude :

- section 3, description du milieu récepteur, sous-section 3.4, page 3-29;
- section 4, méthodes d'évaluation, sous-section 4.3.4.3, page 4-7;
- section 7, évaluation des impacts sur le milieu humain, sous-section 7.5.2.1, pages 7-46 et 7-47 pages 7-48, 7-51, 7-78, 7-86; et
- annexe IX.

Vous pouvez également consulter l'étude de référence sur les ressources patrimoniales effectuée par le promoteur ainsi que les réponses aux questions du Québec et du fédéral.

Il est à noter que le projet éco-récréo-touristique de la Première Nation Malécite de Viger n'a pas été considéré par le promoteur car il a été présenté après le 31 décembre 2004.

Quant aux questions 4.3.1 et 4.3.2, Transports Canada n'est pas en mesure de répondre à ces questions.

Pour le cas où vous auriez besoin d'information complémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sincères salutations.

Denis Bastien  
Gestionnaire régional  
Commercialisation et cession des ports

c. c. M. Jacques Grondin (ACÉE)