



**Projet d'implantation du terminal méthanier  
Énergie Cacouna**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
À LA COMMISSION CONJOINTE  
DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
ET DE L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

**Par  
LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT**

**JUIN 2006**

## TABLE DES MATIÈRES

<a href="#">PRÉSENTATION DE L'ORGANISME ET DE SON INTÉRÊT AU PROJET</a> .....	3
<a href="#">1. LE PROJET, SA JUSTIFICATION, SON CONTENU</a> .....	4
<a href="#">La justification du projet</a> .....	4
<a href="#">Le contenu du projet</a> .....	5
<a href="#">2. LA NAVIGATION ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES</a> .....	6
<a href="#">Route de navigation</a> .....	6
<a href="#">Navigation, Pilotage, et manœuvres d'arrivées et de départ</a> .....	7
<a href="#">3. AMÉNAGEMENT ET IMPACTS SUR LE PAYSAGE</a> .....	8
<a href="#">La jetée et le quai de transbordement</a> .....	8
<a href="#">L'aménagement du site</a> .....	10
<a href="#">4. L'ENVIRONNEMENT</a> .....	10
<a href="#">5. LES USAGES</a> .....	13
<a href="#">Navigation de plaisance</a> .....	14
<a href="#">Randonnée / ornithologie / observation de la nature / contemplation du paysage</a> .....	15
<a href="#">6. LES MESURES DE COMPENSATION</a> .....	16
<a href="#">CONCLUSION</a> .....	18
<a href="#">LISTE DES RECOMMANDATIONS</a> .....	19

## PRÉSENTATION DE L'ORGANISME ET DE SON INTÉRÊT AU PROJET

*Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL)* est un organisme à but non lucratif voué à la protection et à la promotion du patrimoine que représente le fleuve Saint-Laurent. Il est engagé dans des dossiers ayant trait à des questions tant environnementales que sociales, économiques, esthétiques ou historiques. Il existe depuis 1986 et compte des membres dans tout le Québec. Ces dernières années, il s'est engagé dans des actions et des dossiers de concertation touchant l'organisation et les pratiques de la navigation, l'analyse des risques en matière de pilotage, l'exploration gazière et pétrolière dans l'estuaire et dans le golfe, l'aménagement du littoral du fleuve à Québec, l'optimisation de la voie maritime, la conservation des ressources en eau du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

L'organisme a participé à l'élaboration de la Politique de l'eau en ce qui touche le Saint-Laurent et à la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec. Il siège au Forum de concertation du transport maritime et fluvial, au Comité de concertation Navigation du Plan Saint-Laurent, au Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Il a participé à plusieurs audiences publiques consacrées à l'évaluation des impacts de projets.

Le projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna par Transcanada Pipelines Limited et Petro-Canada (désigné par la suite comme : le projet) préoccupe les AVSL à divers titres :

- par sa justification d'abord comme projet d'importation par voie maritime de gaz naturel, source d'énergie s'ajoutant à d'autres, effectivement ou potentiellement disponibles sur place;
- par ses impacts sur le Saint-Laurent ensuite, du fait de la navigation et des installations et activités portuaires qu'il suppose;
- par ses impacts, enfin, sur l'environnement fluvial et riverain ainsi que sur les usages en cours dans le milieu marin et terrestre où il s'implante.

## 1. LE PROJET, SA JUSTIFICATION, SON CONTENU

Du point de vue de l'intérêt public, la raison d'être du projet est de diversifier les sources de gaz naturel disponibles au Québec, en vue d'en sécuriser l'approvisionnement et d'en modérer les prix par le jeu de la concurrence entre les sources.

### **La justification du projet**

Dans son document *L'Énergie pour construire le Québec de demain, La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, le gouvernement du Québec écrit, page 6, sous le titre : *Devenir un leader du développement durable : Le développement énergétique privilégié par le gouvernement place au premier rang les filières d'énergie les plus propres*. Et il cite à ce titre l'hydroélectricité, l'énergie éolienne et les économies d'énergie. Il ne cite pas le gaz naturel.

Nous craignons qu'une autorisation gouvernementale qui serait donnée au projet facilite et encourage le développement du recours au gaz naturel en lieu et place du recours aux « filières d'énergie les plus propres » que le gouvernement entend privilégier. Notre crainte est d'autant plus vive que, dans sa Stratégie, le gouvernement fixe un objectif chiffré et donc limité au développement qu'il autorisera ou favorisera dans les prochaines années à ces filières dites plus propres (4500 MW d'hydro-électricité, 4000 MW d'énergie éolienne, cibles d'économie d'énergie diversifiées selon les filières), alors qu'il s'abstient, dans cette même Stratégie, d'évoquer quelque limitation que ce soit au développement de la disponibilité du gaz naturel. Il n'y parle que de sécurisation de cette filière.

Nous savons par ailleurs que le gaz naturel est une énergie moins polluante que d'autres et qu'il peut donc y avoir intérêt à ce qu'elle se substitue à certaines de ces autres, notamment pour de nouveaux développements où il ne serait concrètement pas possible de recourir à une énergie moins polluante que le gaz naturel.

### **Recommandation**

1.1- Que le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Cacouna ne soit autorisé qu'à condition que le gouvernement du Québec mette en place des dispositions pour que le gaz naturel ainsi importé ne se substitue pas à des énergies moins polluantes là où de telles énergies sont utilisées et qu'il n'y soit recouru pour des développements nouveaux que là où il ne sera pas possible de recourir aux économies d'énergie ou à des énergies moins polluantes.

L'importation de gaz naturel par navires méthaniers et terminaux méthaniers au Québec serait une réalité nouvelle et déterminante. Elle marquerait à la fois et de façon importante l'économie de l'énergie au Québec, la vie sociale des riverains des terminaux et des gazoducs et l'environnement dans lequel ce transport par navires se ferait

comme celui dans lequel ces ouvrages seraient construits et exploités. Avant de prendre cette voie nouvelle, il serait important d'examiner de manière globale et approfondie comment faire en sorte que cela s'inscrive dans la poursuite du développement durable.

### **Recommandation**

1.2- En amont du programme d'investissements énergétiques rendu public récemment dans le cadre du document *La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, que le gouvernement du Québec tienne des audiences publiques puis développe une politique d'ensemble sur l'importation et l'utilisation de gaz naturel au Québec.

## **Le contenu du projet**

### ***Le gazoduc***

Le projet a pour raison d'être, nous l'avons dit, de rendre du gaz naturel disponible aux utilisateurs du Québec. Or, tel qu'il est proposé et présenté, c'est un projet d'acheminement de gaz naturel à Cacouna seulement, pas plus loin. Il n'est pas complété par un projet de gazoduc, avec tracé cartographié et points de service localisés. Le projet est donc incomplet par rapport à sa propre raison d'être.

Un projet de gazoduc viendra sans doute un jour. Mais il sera lui aussi soumis à une évaluation de ses impacts environnementaux. Cette évaluation pourra très bien conduire au refus d'autoriser ce gazoduc. Si, entre-temps, le projet de terminal méthanier était autorisé et réalisé, on se trouverait dans la situation d'un terminal devenu inutile mais ayant inutilement détérioré l'environnement naturel et humain. Cette situation est à éviter.

### **Recommandation**

1.3- Il est recommandé que, si le projet Énergie Cacouna devait être autorisé, sa réalisation effective ne soit autorisée qu'après l'évaluation des impacts environnementaux d'un projet de gazoduc branché sur ce terminal et son autorisation.

### ***Les lignes électriques et la troisième citerne***

Pour permettre à tous d'analyser son projet de façon globale et durable, le promoteur aurait dû y inclure le parcours et les impacts des nouvelles lignes électriques de même que l'emplacement possible et les impacts liés à l'implantation d'une troisième citerne, évoquée comme une possibilité.

## **Recommandation**

1.4- Il est recommandé que la commission conjointe BAPE / ACÉE recueille les informations utiles sur la nature et le parcours des nouvelles lignes électriques nécessaires au projet de même que sur les caractéristiques et la localisation envisagées d'une éventuelle troisième citerne, et procède à l'analyse des impacts environnementaux de ces ouvrages.

## **2. LA NAVIGATION ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES**

### **Route de navigation**

Selon les informations contenues dans le document plus précis de l'*Addenda – Transport maritime ; Impacts sur l'environnement*, la route retenue pour le passage des méthaniers serait la route passant au sud de l'Île rouge. Comme il est démontré dans le document, ce trajet comporte plusieurs avantages tels l'effet moindre des vents et du courant de la rivière Saguenay, le passage moins prolongé à l'intérieur du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent ainsi que le faible nombre de bateaux touristiques d'observation des baleines dans ce secteur.

Les *Amis de la Vallée du Saint-Laurent* approuve ce choix du chenal sud pour la circulation des méthaniers, si celle-ci devait être autorisée, et ils souhaitent que cette route soit la plus souvent utilisée afin de limiter les impacts que la circulation pourrait avoir à l'intérieur de l'espace protégé du parc marin. Ces impacts mériteraient d'ailleurs d'être étudiés de façon précise et approfondie, compte tenu de la grande qualité et de la haute sensibilité écologique de cette zone.

### **Recommandations**

2.1- Advenant l'autorisation du projet, que la route maritime normalement utilisée soit celle qui passe au sud de l'Île rouge et que les raisons pour faire ce choix soient notamment tirées des impacts possibles sur le parc marin Saguenay - Saint-Laurent, principalement sur les mammifères marins.

2.2- Advenant l'autorisation du projet, que les impacts possibles du trafic maritime se rendant à Cacouna, dont principalement les impacts sur les mammifères marins, soient étudiés et établis de façon précise et approfondie et qu'ils soient portés à la connaissance des personnes chargées de la conduite des navires appartenant au projet.

Nous trouvons également à propos de souligner que malgré le fait que le chenal sud soit depuis longtemps une route maritime, il a subi une forte diminution de circulation ces dernières années avec, notamment, le ralentissement des activités du port de Gros-Cacouna. Nous pouvons penser qu'une augmentation du trafic à l'intérieur de cette voie,

et particulièrement à Cacouna même, perturbera la faune qui l'habite. Il est donc recommandé que :

### **Recommandation**

2.3- Advenant l'autorisation du projet, que les impacts de cette augmentation des activités maritimes et portuaires à Cacouna sur la faune soient étudiés et qu'ils soient considérés dans l'organisation et la conduite de ces activités.

### **Navigation, pilotage, et manœuvres d'arrivée et de départ**

La navigation des navires dans le Golfe et le fleuve Saint-Laurent, le pilotage et les manœuvres d'arrivée / départ ainsi que le déchargement des méthaniers sont des activités qui, selon les AVSL, devront faire l'objet d'une attention particulière de la part de la commission conjointe BAPE / ACÉE. En effet, le pilotage depuis la station de pilotage Les Escoumins et les manœuvres mentionnées se doivent d'être très sécuritaires et être effectués par des pilotes dûment brevetés. Pour cela, une étude exhaustive des imprévus et situations d'urgence doit avoir été réalisée, telle par exemple l'étude des alternatives à un manque / bris de l'appareil à gouverner, à une panne de moteur survenant tant lors de la navigation du navire que durant les manœuvres mentionnées. Il faut avoir envisagé aussi les aléas du climat ainsi que l'accostage de nuit, qui diffère de celui de jour.

Plusieurs de ces éléments ont été approfondis par le promoteur. Malgré cela, les AVSL recommandent que :

### **Recommandation**

2.4- Que soit fait un suivi strict du respect des normes établies conformément à la procédure TERMPOL (voir <http://www.tc.gc.ca/Securitemaritime/TP/Tp743/menu.htm>), qui a trait à la navigation et au pilotage des navires, aux manœuvres d'arrivée et de départ et au déchargement des méthaniers.

Ces normes devraient déterminer des mesures d'urgence pour différentes situations, l'obligation d'avoir à bord un pilote aviseur de glace en période hivernale durant le transit des navires dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, de même que l'utilisation de pilotes dûment brevetés pour le pilotage depuis et vers la station de pilotage de Les Escoumins (statu quo quant à la situation actuelle). De plus, ces normes devraient prévoir les remorqueurs qui devront être présents ainsi que le nombre et la qualification du personnel à bord des méthaniers et sur le quai.

Étant donné que l'industrie du transport maritime de GNL évoluera et que de nouveaux types de méthaniers apparaîtront (*Étude d'impact déposée par le promoteur, p. 2-46.*), il est important de s'assurer que la construction de la jetée et du quai soit réalisée de façon à supporter des méthaniers de tonnage important sous des conditions extrêmes afin d'en assurer la longévité et la sécurité. C'est pourquoi nous recommandons :

## Recommandations

2.5- Que les structures de la jetée et du quai soient conçues de façon à supporter la pression d'un méthanier de 216 000 tonnes accosté, combinée à des conditions de vents très importants (60 nœuds), et qu'un tonnage maximal soit recommandé pour les cas d'incertitude.

2.6- Que l'ingénierie prévue pour les installations portuaires (ducs-d'albe, digues déflectrices, jetée sur chevalets, quai de transbordement) ait été prévue pour les diverses situations critiques, dont les événements pouvant survenir 1 fois par 1000 ans.

2.7- Qu'une comparaison soit effectuée entre les structures portuaires et les méthaniers utilisés dans le cadre du projet de Gros-Cacouna avec celles de ports méthaniers nordiques utilisés dans une situation climatique comparable.

## 3. AMÉNAGEMENT ET IMPACTS SUR LE PAYSAGE

De par sa nature industrielle et les interventions qui ont transformé le site du terminal méthanier à travers le temps, nous considérons que les impacts visuels des nouvelles installations terrestres à cet endroit seraient minimales. Par contre, la jetée et le quai de transbordement auraient des impacts plus significatifs pour les résidents et les villégiateurs de Cacouna et des municipalités avoisinantes (Isle-verte, Notre-Dame des Sept Douleurs), pour les randonneurs de la presqu'île de Gros-Cacouna et pour les navigateurs, les passagers et les plaisanciers circulant sur le fleuve.

### La jetée et le quai de transbordement

Il serait difficile de diminuer l'impact visuel des structures importantes dont l'ingénierie prévoit la construction: ducs d'Albe, digues déflectrices, jetée sur chevalets de plus de 300 mètres et quai de transbordement de 80 mètres en plein fleuve, réservoirs sur la berge.

Il serait cependant intéressant de comparer la jetée proposée à Gros-Cacouna avec celle existant à Saint-Romuald, servant aux activités de la raffinerie d'Ultramar. Cette dernière a été construite il y a plusieurs dizaines d'années. Son impact visuel sur le paysage est important. Compte tenu de la sensibilité actuelle au paysage et des progrès de l'ingénierie, la jetée prévue aujourd'hui à Cacouna devrait avoir un impact considérablement moindre et mieux s'intégrer au paysage environnant.

Faute toutefois de pouvoir atténuer complètement la présence de ces structures, les AVSL sont d'avis que le projet devra favoriser leur intégration aux usages actuels ou potentiels du milieu ainsi qu'améliorer leur aspect architectural et visuel. De composantes purement négatives au plan environnemental, elles pourraient même

acquérir ainsi un certain caractère positif, tant par leur apparence que par certains usages qui en seraient faits. Cette ouverture à des usages du milieu pourrait aussi permettre à la longue, pensons-nous, une meilleure intégration et acceptabilité du projet par la population et le grand public.

### **Recommandations**

3.1- Les AVSL recommandent d'élargir la vocation de la jetée du terminal méthanier à d'autres usages connexes bénéfiques pour la communauté locale ou les touristes. Par exemple, en plus d'être une composante des infrastructures du port servant au déchargement du GNL, la jetée pourrait être aménagée de façon à devenir un lieu de promenade accessible à la population durant les longues périodes où aucun méthanier ne serait présent.

3.2- Les AVSL recommandent également que cette infrastructure qui représente un investissement important permette aussi de redonner aux gens un accès visuel impressionnant au fleuve par la construction d'un belvédère.

Cette vision est inspirée des « piers » (quais) de la côte Est américaine. Les AVSL voient la jetée devenir ponctuellement un lieu social et festif de ce type. Afin de concilier ces deux importantes vocations (industrielle et sociale), ils recommandent:

### **Recommandation**

3.3- Que la construction de la jetée puisse être améliorée afin de permettre d'y accueillir de façon agréable et sécuritaire les résidents et les touristes. Cela signifie qu'une finition devrait pouvoir être apportée à la structure, qu'un revêtement, voire une isolation puisse être installée entre les piétons et les tuyaux prenant place sous la jetée et que des normes de construction aient à être respectées, comme la mise en place de grillages ou de vitres pour sécuriser les lieux. Le travail devrait être fait de concert avec des professionnels de l'aménagement et de l'architecture afin d'apporter un caractère esthétique à la réalisation.

La visite de la jetée devrait être une « expérience ».

En ce qui touche l'accès à la jetée, deux données sont à considérer. D'une part, le promoteur envisage des périmètres d'exclusion autour des diverses installations. D'autre part, les parties de la presqu'île immédiatement adjacentes à la jetée ont un statut de zone naturelle protégée, ouverte à la promenade en sentier. Et de fait, il s'y trouve un sentier la traversant et débouchant à l'endroit où commencerait la jetée.

### **Recommandation**

3.4- Les AVSL recommandent qu'une possibilité d'accès à la jetée par le sommet de la presqu'île (par le sentier existant présentement) soit analysée, surtout s'il se confirmait qu'il serait nécessaire d'éviter la circulation des gens à travers le site du terminal méthanier.

## **L'aménagement du site**

Quoique le secteur ait une vocation industrielle, les AVSL croient qu'il serait bénéfique pour l'acceptabilité du projet et son intégration au site de faire une réflexion plus approfondie sur l'image qui doit s'en dégager. En effet, Énergie Cacouna nous présente le premier port méthanier qui pourrait s'implanter au Québec. Ce projet qui se doit d'être à la fine pointe de la technologie projetée pourtant une image relative. Pourquoi alors ne pas en faire un modèle de développement industriel de pointe ainsi qu'un modèle réfléchi d'aménagement de site et d'infrastructures ? C'est pourquoi nous recommandons:

### **Recommandation**

3.5- Que la réalisation éventuelle du terminal méthanier soit faite selon une philosophie d' « ouvrage d'art » plutôt que selon une implantation uniquement fonctionnelle des infrastructures. Que l'aménagement du site soit une réalisation conjointe des ingénieurs et des professionnels de l'aménagement et de l'architecture de façon à marier l'utilisation fonctionnelle et esthétique du site autour d'un concept d'aménagement. Ainsi, la construction (matériaux) et l'implantation des différents bâtiments sur le site seraient réfléchies et harmonieuses. L'ajout de végétation ou de matériaux inertes serait fait selon une idée globale et de façon originale.

Nous ne demandons pas de refaire le plan d'implantation du projet mais de le revoir et de le bonifier.

En ce qui concerne les infrastructures prenant place sur le site, nous déplorons le manque d'information sur le bassin de rétention qui recueillera les eaux contaminées et les eaux de ruissellement. Nous demandons :

### **Recommandation**

3.6- Que la commission conjointe BAPE / ACÉE s'assure que le bassin de rétention réponde aux normes en environnement et sécurité, en examinant la pertinence, notamment, qu'il soit couvert (émanations, débordements).

## **4. L'ENVIRONNEMENT**

Le projet se situe dans un environnement naturel riche. Une partie du fleuve bordant la presqu'île ainsi que le secteur du marais de Cacouna sont homologués *Aire de Concentration d'Oiseaux Aquatiques* (ACOA) depuis 1993 et 2005 respectivement. Le même marais de Cacouna est, avec ses environs, un site ornithologique d'importance régionale, le troisième meilleur site pour l'observation des oiseaux au Québec (<http://cacouna.net/siteornithologique.htm>).

Cet espace naturel bordant le site du terminal méthanier fait également partie de projets futurs pour améliorer la protection des espèces du secteur et de leur habitat. Ainsi, dans les prochaines années, une nouvelle forme de protection de l'habitat du Saint-Laurent pourrait voir le jour. Cette dernière est présentement en cours d'élaboration par Pêches et Océans Canada : la *Zone de Protection Maritime de l'Estuaire du Saint-Laurent*. Une grande partie de l'île de Cacouna et le marais qui la borde pourraient être également intégrés à la Réserve nationale de faune de la Baie de l'Isle-verte (décrétée site Ramsar).

Les facteurs susceptibles d'avoir des impacts importants sur les diverses faunes présentes dans le secteur sont : la réduction possible d'habitats d'espèces sensibles et le dynamitage prévu dans la falaise, de même que les rejets de gaz naturel et d'azote dans l'air, de réchauffement du gaz naturel liquide stocké dans les réservoirs. Le pompage de l'eau de ballast pourrait s'avérer aussi être très néfaste pour les jeunes éperlans arc-en-ciel (Source : DQ8.1, p.2).

Les faunes susceptibles d'être touchées sont:

- **Les oiseaux marins, du marais et de l'île de Gros-Cacouna :**

Plusieurs des espèces qu'on y retrouve ont un statut particulier : le petit blongios (espèce menacée : fédéral), le râle jaune (espèce préoccupante : fédéral), le hibou des marais (espèce préoccupante : fédéral) et le bruant de Nelson (espèce menacée : fédéral) (Source : <http://www.qc.ec.gc.ca/faune/faune/html/oiseaux.html>).

On peut y voir également deux importantes colonies : celle des guillemots à miroir et celle des bighoreaux gris. La présence, à des fins d'alimentation et de repos, d'eiders à duvet et de macreuses près du site du terminal a aussi été signalée. Aucun site de nidification, par contre, n'a été remarqué pour ces espèces. (Source : Transcriptions du 10 mai, séance de l'après-midi, page 33). Finalement, le site de la falaise est fréquenté par un couple de faucons pèlerins (espèce menacée : fédéral) et par un couple de grands corbeaux.

- **Les oiseaux migrants :**

Le marais de Cacouna est une *Aire de Concentration d'Oiseaux Aquatiques* (ACOA). La protection de ce territoire tient son importance du passage fréquent des oiseaux migrants (couloir de migration de la sauvagine).

- **Les poissons :**

Le document PR8.2 (p. 27) mentionne qu'il y a 54 espèces de poissons recensées, dont 17 espèces migratrices et trois espèces vulnérables. Il est possible que le poisson longe la côte plus en amont, mais les marées à cet endroit sont très prononcées et la pente est faible. Par ailleurs, en référence au principe d'aucune perte nette d'habitat de la Loi sur les pêches, rappelé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

(document PR 8.6, p. 36, Q-134), le promoteur a répondu (document PR8.7, onglet 7, Q-134 n.p.) qu'il va conclure une entente avec le MPO pour respecter cette politique. L'habitat en cause n'est pas très productif ni très rare; deux espèces communes y fraient. Mais il sert de voie de migration à plusieurs espèces et le couloir de migration qu'il représente est déjà fortement altéré par plusieurs ouvrages en bordure du fleuve en amont de la région. Quant à la présence de poissons à l'intérieur des bassins, selon un inventaire réalisé par le Service canadien de la faune (document DB23), il est à mentionner que quelques espèces s'y développent dont le fondule barré qui est considéré comme une espèce préoccupante par le gouvernement canadien. (Source : [http://www.speciesatrisk.gc.ca/default\\_f.cfm](http://www.speciesatrisk.gc.ca/default_f.cfm)).

- **Les mammifères marins :**

On a déjà rappelé la présence de mammifères marins sur le parcours des routes maritimes susceptibles d'être utilisées et on a formulé des recommandations à cet égard (Recommandations 2.1, 2.2 et 2.3).

### **Recommandations**

4.1- Afin de diminuer la réduction des habitats d'espèces sensibles et les impacts sur eux, il est recommandé que soit repensé l'aménagement du site de façon à y intégrer les infrastructures sans avoir besoin de dynamiter la falaise.

4.2- Afin de s'assurer que le site du marais de Cacouna conserve son statut de ACOA (conditions, document DQ8.1), nous recommandons qu'une attention particulière soit apportée aux modifications et aux compensations qui pourront être apportées aux marais afin d'en conserver autant la superficie que les caractéristiques, voire de les bonifier.

4.3- Il est recommandé à la commission conjointe BAPE / ACÉE d'étudier la problématique des rejets dans l'air de gaz naturel et d'azote sous les angles suivants : la composition et les quantités de ces rejets ainsi que l'importance, la direction et la longueur des parcours des panaches aériens portant ces rejets. En plus de la nocivité possible de ces rejets pour la population et pour la faune, il faut vérifier que les vents ne les transporteront pas dans des endroits où la combinaison du gaz avec les activités de l'homme pourraient entraîner le risque d'une inflammation, explosion ou déflagration.

4.4- Nous recommandons à la commission conjointe BAPE / ACÉE de s'assurer que l'accostage des navires méthaniers ne se fasse pas dans la zone préférentielle de passage du poisson.

4.5- Nous recommandons que l'entente qui sera prise entre le promoteur et le ministère des Pêches et des Océans vise à ne pas perturber le couloir de migration du poisson qui est déjà suffisamment altéré par plusieurs ouvrages en bordure du fleuve en amont de la région.

4.6- Nous recommandons qu'un système de surveillance soit mis en place en vue de rendre plus efficace la mesure annoncée par le promoteur selon laquelle un arrêt des travaux se fera lorsqu'un mammifère marin se trouvera près des travaux de palplanches. De même, que des observateurs soient mis en place durant les travaux afin que les embarcations évitent les mammifères marins.

4.7- Nous recommandons à la commission conjointe BAPE / ACÉE de vérifier la compatibilité du projet de port méthanier avec la possibilité d'agrandissement du Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent. Si cette compatibilité se révèle possible, que la commission vérifie que le promoteur est disposé à apporter au projet les modifications assurant cette compatibilité. Si cette compatibilité se révèle très difficile, même au prix de modifications acceptables pour le promoteur, nous recommandons que cela soit versé au bilan des raisons de mettre en doute l'acceptabilité du projet.

Finalement, des informations provenant d'Environnement Canada (DQ13-1, p.2) et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (DQ8-1, p.1) mentionnent des périodes qui pourraient être plus propices pour la réalisation des travaux (de début octobre à fin février). Durant celles-ci, les perturbations sur le site auraient un impact moindre ou nul sur les différentes activités de la faune habitant le secteur (fraie, nidification, élevage des petits). C'est pourquoi nous recommandons:

### **Recommandation**

4.8- Que les travaux du port méthanier pouvant affecter la faune terrestre, aquatique et aviaire par des bruits ou autres dérangements importants soient exécutés durant les périodes les moins dommageables.

## **5. LES USAGES**

Dans le secteur touché par le projet, plusieurs usages sociaux qui ont cours risquent d'être perturbés par la construction et l'exploitation du terminal méthanier ainsi que par les activités maritimes et portuaires qui s'y dérouleront. Nous pensons particulièrement à la chasse aux oiseaux migrateurs, à la pêche sportive, à la plaisance motorisée et non motorisée, à l'observation des oiseaux, à la promenade et la randonnée.

Selon le rapport déposé par le promoteur, la chasse à la sauvagine dans les zones marécageuses ne devrait pas être affectée à long terme par l'exploitation du terminal méthanier (Étude d'impact, p.6-63, 66). Tout comme pour la pêche, ces deux activités pourraient par contre subir des perturbations durant la construction (3 ans) et particulièrement durant la période de dynamitage (3 mois). Toujours selon le promoteur, il semble que le nombre de chasseurs et de prises soit restreint et que la pêche soit limitée à une activité plus sportive que commerciale.

Le bruit et possiblement les odeurs seront des facteurs qui pourront influencer négativement la fréquentation de l'île de Cacouna et du marais pour les activités sportives (randonnées) et d'observation. En effet, pour la pratique de l'ornithologie, le bruit peut rendre difficile l'identification par le chant.

Finalement, l'élément le plus restrictif pour certaines activités qui sont pratiquées dans le secteur est le périmètre de sécurité qu'Énergie Cacouna prévoit établir autour des installations. La mise en application de ce dernier pourrait restreindre la pratique de la navigation de plaisance autour du port, ce qui pourrait s'avérer dommageable pour le développement de la *route bleue* (kayak). Également, ce périmètre prévoit empêcher l'utilisation du sentier ouest de l'île, celui menant actuellement au sommet de la falaise. De même, certaines gens se demandent si la route du port restera accessible à la population. Bordant le bassin ouest, elle représente un lieu intéressant pour l'observation de nombreuses espèces en migration.

La plupart de ces usages font l'objet d'un minimum au moins de concertation et d'organisation de niveau local, régional et/ou national. Nous pensons à la Fédération québécoise de la faune (pour la chasse et la pêche), à Voile Québec, au Sentier maritime du Saint-Laurent, au Comité ZIP du sud de l'estuaire (mise en valeur du fleuve et concertation de ses usages), aux clubs d'ornithologie, aux offices de tourisme, aux comités locaux de loisirs.

Il y a grandement intérêt selon nous, à ce que les aménagements et les accommodements possibles et pertinents permettant d'atténuer les inconvénients que le projet risque de créer à ces divers usagers soient pensés, discutés et décidés avec les organisations qui les regroupent.

### **Recommandation**

5.1- Nous recommandons qu'en ce qui touche aux usages sociaux en cours dans le secteur qui seraient affectés par des impacts causés par le projet ou par des restrictions ou limitations liées à celui-ci, les aménagements et les accommodements possibles et pertinents soient pensés, discutés et décidés avec les organismes représentatifs.

### **Navigation de plaisance**

En ce qui concerne en particulier la petite navigation de plaisance, nous considérons comme tout à fait inadéquate la proposition mise de l'avant d'un navettage, aux frais du promoteur, pour éviter le passage des kayakistes sous ou près de la jetée du terminal. Il s'agit là d'une solution ni réaliste ni efficace. La cohabitation de ces activités est possible.

## **Recommandation**

5.2- Nous recommandons qu'Énergie Cacouna assouplisse sa « politique » de sécurité en ce qui concerne le périmètre de sécurité afin de permettre aux petites embarcations de circuler sous la jetée ou le long de celle-ci lorsqu'il n'y aura pas de manœuvre au quai (accostage/ désaccostage).

## **Randonnée / ornithologie / observation de la nature / contemplation du paysage**

La presqu'île de Gros-Cacouna est reconnue comme un site important pour l'observation des oiseaux. Les dérangements qui seraient causés par la construction puis l'exploitation du terminal risqueraient de nuire, de façon importante puis durable, à cette observation. Également, comme cela a été dit précédemment, les périmètres d'exclusion envisagés par le promoteur pourraient limiter cette activité.

La presqu'île de Gros-Cacouna est également un site que beaucoup de résidents et de villégiateurs fréquentent pour la contemplation qu'elle permet de vastes paysages fluviaux et terrestres. Les randonneurs l'apprécient aussi, pour le contact qu'elle offre avec la nature et les paysages. Résidents et randonneurs eux aussi seraient gênés par la construction puis l'exploitation du terminal ainsi que par l'impact visuel des réservoirs et de la jetée et par les bruits liés aux opérations de construction puis d'exploitation. Ils seraient également limités dans leurs déplacements par les restrictions à la circulation à proximité de ces ouvrages.

Rappelons cependant qu'il a été question de la possibilité de transformer la presqu'île en Réserve nationale de faune. En plus d'assurer une protection importante à ce secteur et d'y favoriser les activités de contact avec la nature, cette mesure impliquerait que les gens seraient invités à ne pas sortir des sentiers, ce qui irait en concordance avec certaines des exigences de sécurité du terminal méthanier et devrait permettre au promoteur d'envisager des restrictions moindres à la circulation dans la presqu'île.

## **Recommandations**

5.3- Nous recommandons que la presqu'île de Gros-Cacouna soit déclarée Réserve nationale de faune et qu'en raison des règles de circulation en vigueur dans une telle réserve, le promoteur prévoit moins de restrictions pour la circulation à la périphérie du projet à des fins d'observation des oiseaux, de contemplation du paysage ou de promenade dans la nature.

5.4- Nous recommandons également, à ces mêmes fins d'observation des oiseaux, de contemplation du paysage ou de promenade dans la nature, que les impacts physiques, auditifs ou visuels des ouvrages et des équipements soient minimisés dans toute la mesure possible au cours de la construction, puis des opérations.

## **6. LES MESURES DE COMPENSATION**

Comme nous l'avons précisé, le projet Énergie Cacouna, s'il doit se réaliser, aura des impacts environnementaux importants et de divers ordres, qu'il ne sera pas possible d'éviter complètement ou de mitiger suffisamment. Des compensations devraient intervenir, inspirées des besoins et des intérêts des personnes et des réalités affectées.

**1-** En guise de compensation des problèmes qui seront causés aux mammifères marins et à leur milieu de vie par l'augmentation du trafic maritime dans le chenal sud et par les manœuvres qui seront régulièrement déployées aux environs de Cacouna, nous proposons:

### **6.1 La création d'un fonds de recherche sur les questions touchant à la cohabitation de la navigation et de la faune aquatique.**

Ce fonds de recherche servirait à la création d'une chaire de recherche destinée à approfondir les études sur les impacts de la circulation et des bruits causés par les navires sur les mammifères marins. Peu de données existent encore à ce jour. Les résultats pourraient permettre d'aider à améliorer la gestion de la navigation dans le fleuve ainsi que les caractéristiques des navires (type de coque, de moteur, matériaux, etc.)

**2-** En compensation des impacts «sociaux» (craintes, rejet, conflit, limitations à la circulation sur le site) que le projet provoque et provoquerait dans la population, nous proposons:

### **6.2 La création d'un centre d'interprétation du gaz naturel et de son transport**

Ce centre permettrait d'informer la population sur les propriétés, les étapes de transformation et le marché du gaz naturel au Québec et dans le monde. Il pourrait également fournir un service de renseignements sur les formations et les emplois liés au domaine du gaz naturel au Québec. De plus, il pourrait faire la promotion des richesses naturelles et de l'évolution économique de la région et ainsi être un attrait touristique et un moteur de développement local. Un projet intéressant existe présentement en Nouvelle-Écosse (ville de Goldboro). Divers sites d'interprétation basés sur le développement d'autres types d'énergie (Éole, Cap-Chat) peuvent également susciter des idées intéressantes.

**3-** En compensation des impacts qui seront causés aux différentes espèces halieutiques (perte de vies, perte d'habitats, transformation du milieu de vie), nous proposons:

**6.3 Que des compensations soient assurées conformément au principe d'aucune perte nette d'habitat de la Politique de gestion de l'habitat du poisson découlant de l'application de la Loi sur les pêches.**

Ainsi, les vies qui seront perdues à l'intérieur du fleuve durant les travaux et l'exploitation du terminal méthanier pourront être compensées au niveau du fleuve et du marais. Une compensation sous forme d'ensemencement de jeunes éperlans arc-en-ciel, par exemple, pourrait être faite au niveau du fleuve. Une compensation sous forme d'aménagement, d'infrastructures et d'ensemencement pourrait être faite au niveau du marais de Gros-Cacouna afin d'augmenter sa richesse et son attrait.

**4-** En compensation des atteintes visuelles, paysagères et identitaires qui seront faites au fleuve, à la presqu'île de Gros-Cacouna et aux berges de Cacouna, nous proposons:

**6.4 Que la jetée et le quai de transbordement servent également de lieu de promenade et de rencontre et participent au nouveau paysage identitaire de Cacouna en prenant la forme d'une promenade ou « pier » accessible à la population et aux visiteurs.**

Comme il est expliqué plus longuement à la section 3, donner une seconde vocation à la jetée permettra de redonner un accès au fleuve à la population et de diminuer son impact négatif autant visuel que perceptif. Pour se faire, la transformation de la jetée nécessitera une réflexion approfondie afin d'être aménagée de façon à s'intégrer aux valeurs et au paysage Cacounois.

**5-** En compensation des impacts qui affecteraient la navigation de plaisance et le récréotourisme, particulièrement au niveau de la *route bleue*, nous proposons:

**6.5 Que des sites d'accostage, d'accueil et de repos pour les embarcations légères soient développés sur le territoire riverain.**

Il s'agirait d'achat ou de location de terrains et d'aménagement d'infrastructures afin de permettre aux kayakistes et aux autres embarcations légères d'y trouver un lieu de repos pour le jour et la nuit. Dans l'optique que le sentier maritime *la route bleue* est un projet en expansion qui favorise un développement écotouristique et l'économie locale, l'aménagement de points d'arrêt de grande qualité dans la région favoriserait le développement de ce sentier et permettrait à la région de se doter de nouvelles infrastructures touristiques et économiques de ce genre.

## CONCLUSION

En ce qui regarde l'intérêt public, l'objectif de tout projet touchant le Saint-Laurent et ses rives est qu'il s'inscrive dans la poursuite du développement durable et qu'il rencontre les intérêts du fleuve et de ses riverains.

Nous sommes d'avis qu'il est difficile actuellement d'évaluer si un projet local de terminal méthanier au Québec est en mesure de s'inscrire dans la poursuite du développement durable. Il faudrait pour cela qu'ait d'abord été traitée et résolue la question de savoir si et comment des sources d'alimentation en gaz naturel par voie maritime peuvent s'inscrire dans cette perspective. Le gouvernement n'a pas procédé à cette étude avant d'évaluer des projets particuliers comme Énergie Cacouna. Il ne nous paraît pas trop tard pour le faire et nous le recommandons.

En tout état de cause et compte tenu des enjeux actuels en matière énergétique, il nous paraît contraignant que du gaz naturel additionnel ne puisse être rendu disponible au Québec que pour prendre la place de sources d'énergie plus dommageables ou aussi dommageables à l'environnement. D'où notre recommandation en ce sens.

Nous avons examiné les impacts que le projet pourrait avoir en matière de navigation et d'activités portuaires, d'aménagement et de paysages, d'environnement naturel et d'usages et nous avons proposé des mesures susceptibles d'éviter ou de diminuer ces impacts ou des études permettant de mieux cerner ces impacts et d'identifier de telles mesures.

Enfin, compte tenu de l'importance des impacts du projet, nous avons suggéré diverses mesures de compensation propres à apporter un bénéfice important et durable aux riverains, aux usagers et à la faune terrestre et marine.

Pour conclure, nous ne pouvons mieux dire : Si toutes nos recommandations sont acceptées, nous saurons vivre avec le projet.

Québec, le 10 juin 2006

Marylène Thibault et André Stainier  
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

## LISTE DES RECOMMANDATIONS

### 1. LE PROJET, SA JUSTIFICATION, SON CONTENU

1.1- Que le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Cacouna ne soit autorisé qu'à condition que le gouvernement du Québec mette en place des dispositions pour que le gaz naturel ainsi importé ne se substitue pas à des énergies moins polluantes, là où de telles énergies sont utilisées et qu'il n'y soit recouru pour des développements nouveaux que là où il ne sera pas possible de recourir aux économies d'énergie ou à des énergies moins polluantes.

1.2- En amont du programme d'investissements énergétiques rendu public récemment dans le cadre du document *La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, que le gouvernement du Québec tienne des audiences publiques puis développe une politique d'ensemble sur l'importation et l'utilisation de gaz naturel au Québec.

1.3- Il est recommandé que, si le projet Énergie Cacouna devait être autorisé, sa réalisation effective ne soit autorisée qu'après l'évaluation des impacts environnementaux d'un projet de gazoduc branché sur ce terminal et son autorisation.

1.4- Il est recommandé que la commission conjointe BAPE / ACÉE recueille les informations utiles sur la nature et le parcours des nouvelles lignes électriques nécessaires au projet de même que les caractéristiques et la localisation envisagées d'une éventuelle troisième citerne, et procède à l'analyse des impacts environnementaux de ces ouvrages.

### 2. LA NAVIGATION ET LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

2.1- Advenant l'autorisation du projet, que la route maritime normalement utilisée soit celle qui passe au sud de l'Île rouge et que les raisons pour faire ce choix soient notamment tirées des impacts possibles sur le parc marin Saguenay - Saint-Laurent, principalement sur les mammifères marins.

2.2- Advenant l'autorisation du projet, que les impacts possibles du trafic maritime se rendant à Cacouna, dont principalement les impacts sur les mammifères marins, soient étudiés et établis de façon précise et approfondie et qu'ils soient portés à la connaissance des personnes chargées de la conduite des navires appartenant au projet.

2.3- Advenant l'autorisation du projet, que les impacts de cette augmentation des activités maritimes et portuaires à Cacouna sur la faune soient étudiés et qu'ils soient considérés dans l'organisation et la conduite de ces activités.

2.4- Que soit fait un suivi strict du respect des normes qui seront établies conformément à la procédure TERMPOL, (voir <http://www.tc.gc.ca/Securitemaritime/TP/Tp743/menu.htm>), qui a trait à la navigation et au pilotage des navires, aux manœuvres d'arrivée et de départ et au déchargement des méthaniers.

Ces normes devraient déterminer des mesures d'urgence pour différentes situations, l'obligation d'avoir à bord un pilote aviseur de glace en période hivernale durant le transit des navires dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, de même que l'utilisation de pilotes dûment brevetés pour le pilotage depuis et vers la station de pilotage de Les Escoumins (statu quo quant à la situation actuelle). De plus, ces normes devraient prévoir les remorqueurs qui devront être présents ainsi que le nombre et la qualification du personnel à bord des méthaniers et sur le quai.

2.5- Que les structures de la jetée et du quai soient conçues de façon à supporter la pression d'un méthanier de 216 000 tonnes accosté, combinée à des conditions de vents très importants (60 nœuds), et qu'un tonnage maximal soit recommandé pour les cas d'incertitude.

2.6- Que l'ingénierie prévue pour les installations portuaires (ducs-d'albe, digues déflectrices, jetée sur chevalets, quai de transbordement) ait été prévue pour les diverses situations critiques, dont les événements pouvant survenir 1 fois par 1000 ans.

2.7- Qu'une comparaison soit effectuée entre les structures portuaires et les méthaniers utilisés dans le cadre du projet de Gros-Cacouna avec celles de ports méthaniers nordiques utilisés dans une situation climatique comparable.

### **3. AMÉNAGEMENT ET IMPACTS SUR LE PAYSAGE**

3.1- Les AVSL recommandent d'élargir la vocation de la jetée du terminal méthanier à d'autres usages connexes bénéfiques pour la communauté locale ou les touristes. Par exemple, en plus d'être une composante des infrastructures du port servant au déchargement du GNL, la jetée pourrait être aménagée de façon à devenir un lieu de promenade accessible à la population durant les longues périodes où aucun méthanier ne serait présent.

3.2- Les AVSL recommandent également que cette infrastructure qui représente un investissement important permette aussi de redonner aux gens un accès visuel impressionnant au fleuve par la construction d'un belvédère.

3.3- Que la construction de la jetée puisse être améliorée afin de permettre d’y accueillir de façon agréable et sécuritaire les résidents et les touristes. Cela signifie qu’une finition devrait pouvoir être apportée à la structure, qu’un revêtement, voire une isolation puisse être installée entre les piétons et les tuyaux prenant place sous la jetée et que des normes de construction aient à être respectées, comme la mise en place de grillages ou de vitres pour sécuriser les lieux. Le travail devrait être fait de concert avec des professionnels de l’aménagement et de l’architecture afin d’apporter un caractère esthétique à la réalisation.

3.4- Les AVSL recommandent qu’une possibilité d’accès à la jetée par le sommet de la presqu’île (par le sentier existant présentement) soit analysée, surtout s’il se confirmait qu’il serait nécessaire d’éviter la circulation des gens à travers le site du terminal méthanier.

3.5- Que la réalisation du terminal méthanier soit faite selon une philosophie d’ « ouvrage d’art » plutôt que selon une implantation uniquement fonctionnelle des infrastructures. Que l’aménagement du site soit une réalisation conjointe des ingénieurs et des professionnels de l’aménagement et de l’architecture de façon à marier l’utilisation fonctionnelle et esthétique du site autour d’un concept d’aménagement. Ainsi, la construction (matériaux) et l’implantation des différents bâtiments sur le site seraient réfléchies et harmonieuses. L’ajout de végétation ou de matériaux inertes serait fait selon une idée globale et de façon originale.

3.6- Que la commission conjointe BAPE / ACÉE s’assure que le bassin de rétention réponde aux normes en environnement et sécurité, en examinant la pertinence, notamment, qu’il soit couvert (émanations, débordements).

#### **4. L’ENVIRONNEMENT**

4.1- Afin de diminuer la réduction des habitats d’espèces sensibles et les impacts sur eux, il est recommandé que soit repensé l’aménagement du site de façon à y intégrer les infrastructures sans avoir besoin de dynamiter la falaise.

4.2- Afin de s’assurer que le site du marais de Cacouna conserve son statut de ACOA (conditions, document DQ8.1), nous recommandons qu’une attention particulière soit apportée aux modifications et aux compensations qui pourront être apportées aux marais afin d’en conserver autant la superficie que les caractéristiques, voire de les bonifier.

4.3- Il est recommandé à la commission conjointe BAPE / ACÉE d'étudier la problématique des rejets dans l'air de gaz naturel et d'azote sous les angles suivants : la composition et les quantités de ces rejets ainsi que l'importance, la direction et la longueur des parcours des panaches aériens portant ces rejets. En plus de la nocivité possible de ces rejets pour la population et pour la faune, il faut vérifier que les vents ne les transporteront pas dans des endroits où la combinaison du gaz avec les activités de l'homme pourraient entraîner le risque d'une inflammation, explosion ou déflagration.

4.4- Nous recommandons à la commission conjointe BAPE / ACÉE de s'assurer que l'accostage des navires méthaniers ne se fasse pas dans la zone préférentielle de passage du poisson.

4.5- Nous recommandons que l'entente qui sera prise entre le promoteur et le ministère des Pêches et des Océans vise à ne pas perturber le couloir de migration du poisson qui est déjà suffisamment altéré par plusieurs ouvrages en bordure du fleuve en amont de la région.

4.6- Nous recommandons qu'un système de surveillance soit mis en place en vue de rendre plus efficace la mesure annoncée par le promoteur selon laquelle un arrêt des travaux se fera lorsqu'un mammifère marin se trouvera près des travaux de palplanches. De même, que des observateurs soient mis en place durant les travaux afin que les embarcations évitent les mammifères marins.

4.7- Nous recommandons à la commission conjointe BAPE / ACÉE de vérifier la compatibilité du projet de port méthanier avec la possibilité d'agrandissement du Parc marin du Saguenay – Saint-Laurent. Si cette compatibilité se révèle possible, que la commission vérifie que le promoteur est disposé à apporter au projet les modifications assurant cette compatibilité. Si cette compatibilité se révèle très difficile, même au prix de modifications acceptables pour le promoteur, nous recommandons que cela soit versé au bilan des raisons de mettre en doute l'acceptabilité du projet.

4.8- Que les travaux du port méthanier pouvant affecter la faune terrestre, aquatique et aviaire par des bruits ou autres dérangements importants soient exécutés durant les périodes les moins dommageables.

## 5. LES USAGES

5.1- Nous recommandons qu'en ce qui touche aux usages sociaux en cours dans le secteur qui seraient affectés par des impacts causés par le projet ou par des restrictions ou limitations liées à celui-ci, les aménagements et les accommodements possibles et pertinents soient pensés, discutés et décidés avec les organismes représentatifs.

5.2- Nous recommandons qu'Énergie Cacouna assouplisse sa « politique » de sécurité en ce qui concerne le périmètre de sécurité afin de permettre aux petites embarcations de circuler sous la jetée lorsqu'il n'y aura pas de manœuvre au quai (accostage/désaccostage).

5.3- Nous recommandons que la presqu'île de Gros-Cacouna soit déclarée Réserve nationale de faune et qu'en raison des règles de circulation en vigueur dans une telle réserve, le promoteur prévoit moins de restrictions pour la circulation à la périphérie du projet à des fins d'observation des oiseaux, de contemplation du paysage ou de promenade dans la nature.

5.4- Nous recommandons également, à ces mêmes fins d'observation des oiseaux, de contemplation du paysage ou de promenade dans la nature, que les impacts physiques, auditifs ou visuels des ouvrages et des équipements soient minimisés dans toute la mesure possible au cours de la construction, puis des opérations.

## 6. LES MESURES DE COMPENSATION

En guise de compensations, nous recommandons

6.1 La création d'un fonds de recherche sur les questions touchant à la cohabitation de la navigation et de la faune aquatique.

6.2 La création d'un centre d'interprétation du gaz naturel et de son transport

6.3 Que des compensations soient assurées conformément au principe d'aucune perte nette d'habitat de la Politique de gestion de l'habitat du poisson découlant de l'application de la Loi sur les pêches.

6.4 Que la jetée et le quai de transbordement servent également de lieu de promenade et de rencontre et participent au nouveau paysage identitaire de Cacouna en prenant la forme d'une promenade ou « pier » accessible à la population et aux visiteurs.

6.5 Que des sites d'accostage, d'accueil et de repos pour les embarcations légères soient développés sur le territoire riverain.