

# Mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

OBJET :

Programme de dragage  
d'entretien au Port de  
Gros-Cacouna

PHOTO : EDDY MÉTIVIER

28 novembre 2024

PAR :

**QSL International Ltée**

961 boulevard Champlain, Québec QC G1K 4J9  
200 avenue du Port, Cacouna QC G0L 1G0



## Table des matières

1. Introduction .....	3
2. À propos de QSL.....	4
3. Analyse du projet et contexte .....	4
3.1 Le rôle stratégique du port de Gros-Cacouna .....	4
3.2 L'importance de la profondeur d'eau .....	5
4. Les impacts économiques et environnementaux du manque de profondeur d'eau .....	5
4.1 Augmentation des distances de camionnage et des GES .....	5
Impacts environnementaux .....	6
Impacts économiques .....	6
Impacts sociaux .....	6
4.2 Optimisation des cargaisons.....	6
4.3 Maintien de l'économie locale .....	7
5. Recommandations.....	7
1. Maintenir un programme régulier de dragage d'entretien.....	7
2. Prendre en compte les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques liés au transport maritime .....	7
3. Renforcer les infrastructures portuaires existantes.....	7
4. Poursuivre la concertation avec les parties prenantes .....	8
6. Conclusion .....	8
Annexe A : Des opérations portuaires au service de la région .....	9
Annexe B : Scénario logistique en cas de non-dragage .....	10

## 1. Introduction

Le Port de Gros-Cacouna est un pilier stratégique pour les activités économiques et logistiques du Bas-Saint-Laurent. QSL, opérateur portuaire à Cacouna depuis 1984, est bien à même d'observer le rôle clé que cette infrastructure joue pour des entreprises comme le Groupe Lebel, Berger (tourbe), CRT Construction et d'autres acteurs économiques locaux. Il s'agit d'un maillon essentiel de la chaîne logistique régionale notamment pour la fabrication de la tourbe et les cargaisons de projet pour le nord, mais aussi pour la sécurité routière et la transition énergétique.

En effet, chaque année près de 100 000 tonnes métriques de sel de route y sont déchargées et entreposées en vue de l'épandage hivernal sur les routes environnantes. Au fil des 20 dernières années, 30% des projets d'éoliennes du Québec ont transité par ce port. D'ici 2028, plus de 200 éoliennes seront appelées à être transbordées au Port de Gros-Cacouna en raison de la position géographique stratégique de ce port pour plusieurs projets d'Hydro Québec. Ce port est également un important point d'export pour les granules de bois fabriqués localement destinés aux infrastructures thermiques européennes qui les utilisent pour réduire leur bilan carbone.

Ce mémoire souhaite mettre en lumière l'importance du dragage d'entretien, essentiel pour maintenir ces activités et ainsi éviter des impacts environnementaux et économiques majeurs associés à la délocalisation des activités vers des ports plus éloignés des entreprises et projets actuellement desservis.

## 2. À propos de QSL

Acteur clé de la chaîne logistique, QSL, dont le siège social est situé à Québec, développe des solutions sur mesure pour la manutention innovante des marchandises tout en contribuant activement au bien-être des collectivités où elle opère. Son équipe de plus de 2000 employés déployés sur 66 terminaux portuaires répartis au Canada et aux États-Unis joue un rôle majeur dans les secteurs économique, social et environnemental. L'étendue de cette empreinte géographique illustre l'importance stratégique des installations portuaires dans les chaînes logistiques locales, régionales, nationales et internationales.

Fière participante à la certification Alliance verte, QSL se distingue par ses certifications de pointe, notamment ISO 14001 (environnement) et ISO 45001 (santé et sécurité), qui couvrent une part importante de ses activités. Lauréate de la catégorie Or des Sociétés les mieux gérées au Canada, QSL est également la première entreprise maritime au Canada à avoir adhéré au Pacte Mondial des Nations Unies en 2021. Ces engagements témoignent de son ambition d'excellence et de durabilité dans toutes ses opérations.

Pour plus d'informations, visitez : [www.qsl.com](http://www.qsl.com)

## 3. Analyse du projet et contexte

### 3.1 Le rôle stratégique du port de Gros-Cacouna

Lorsqu'à profondeur d'eau de 10,2 mètres et grâce à ses infrastructures intérieures et extérieures, le Port de Gros-Cacouna permet de bénéficier pleinement des atouts suivants :

- Une proximité immédiate entre les expéditeurs et les utilisateurs locaux (voir carte en Annexe A).

- Une réduction des distances de camionnage, contribuant à des économies en termes de coûts et d'émissions de gaz à effet de serre (GES)<sup>1</sup>.

### 3.2 L'importance de la profondeur d'eau

Le maintien de la profondeur minimale requise pour la navigation commerciale sécuritaire au port dépend de dragages réguliers. Sans cette intervention, les opérations deviendraient impossibles, obligeant les industries locales à se tourner vers des ports alternatifs comme celui de Matane ou de Belledune, en fonction des cargos.

Actuellement, la sédimentation occasionne déjà des pertes financières à nos clients car la profondeur d'eau est sous la barre des 10,2 mètres, ce qui rend impossible le chargement sécuritaire des navires à pleine capacité, soit 25 000 tonnes. Cette situation a pour conséquences une augmentation des coûts logistiques et des impacts environnementaux.

## 4. Les impacts économiques et environnementaux du manque de profondeur d'eau

### 4.1 Augmentation des distances de camionnage et des GES

Si la sédimentation se poursuit sans intervention de dragage, cette infrastructure deviendra impraticable. Les entreprises devront alors se tourner vers un autre mode de transport.

Les granules de bois exportés par le Groupe Lebel démontrent clairement cet enjeu (voir Annexe B). Actuellement, ils parcourent 4 km aller-retour entre leur site de

---

<sup>1</sup> <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/le-transport-maritime-est-moins-polluant-4-choses-a-savoir/>

production et le port. Sans infrastructures portuaires locales, ces granules devraient alors être transportés sur 740 km aller-retour jusqu'au Port de Belledune, seul endroit où les infrastructures permettraient l'entreposage et la manutention de ce produit pour cette entreprise. Ce changement aura des impacts environnementaux, économiques et sociaux.

#### Impacts environnementaux

- L'ajout de plus de 3600 camions supplémentaires (7200 passages) par an sur la route 132.
- Augmentation significative des GES, incompatible avec les engagements climatiques du Québec dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030<sup>2</sup>.

#### Impacts économiques

- Fiabilité réduite du transport vu les conditions hivernales régionales, hausse des coûts pour les entreprises locales, baisse de la compétitivité, baisse de l'attractivité touristique.

#### Impacts sociaux

- Coûts sociaux du camionnage (détérioration des infrastructures routières, congestion, risques accrus d'accidents routiers)<sup>3</sup>

Des impacts similaires seraient à prévoir pour les autres cargaisons manutentionnées à Cacouna, notamment pour le sel de route, qui devraient être déchargé à Rimouski, Québec ou Matane, et ce, pour être ensuite « ramené » par camion dans la région de Cacouna.

## 4.2 Optimisation des cargaisons

Le dragage permet une meilleure utilisation des navires en augmentant leur capacité de chargement. Cela réduit le nombre de voyages nécessaires, diminuant les coûts logistiques et les émissions de GES associées au transport maritime.

---

<sup>2</sup> [Plan pour une économie verte | Gouvernement du Québec](#)

<sup>3</sup> <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/comite-consultatif-changements-climatiques/avis/decarbonation-transport-lourd.pdf>

### 4.3 Maintien de l'économie locale

Le Port de Gros-Cacouna est un acteur clé de l'économie régionale. Il soutient des entreprises locales et sera un atout logistique de taille pour la réalisation de 5 projets de parcs éoliens (PPAW, PPAW2, Madawaska, Forêt Domaniale et Saint-Paul-de-Montminy<sup>4</sup>). La perte de ces capacités opérationnelles nuirait à ces initiatives, limitant les bénéfices environnementaux et économiques pour la région.

## 5. Recommandations

### 1. Maintenir un programme régulier de dragage d'entretien

- Permettre une profondeur constante pour les activités portuaires et prévenir l'obsolescence des infrastructures.

### 2. Prendre en compte les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques liés au transport maritime

- Le maintien des activités au Port de Gros-Cacouna évite des trajets de longue distance en camion, réduisant ainsi les émissions de GES, la détérioration des infrastructures routières et la congestion.

### 3. Renforcer les infrastructures portuaires existantes

- Maximiser l'utilisation pour des projets locaux et régionaux, comme ceux liés à l'exportation des granules de bois et aux énergies renouvelables.

---

<sup>4</sup> <https://www.hydroquebec.com/achats-electricite-quebec/contrats-electricite.html>

#### 4. Poursuivre la concertation avec les parties prenantes

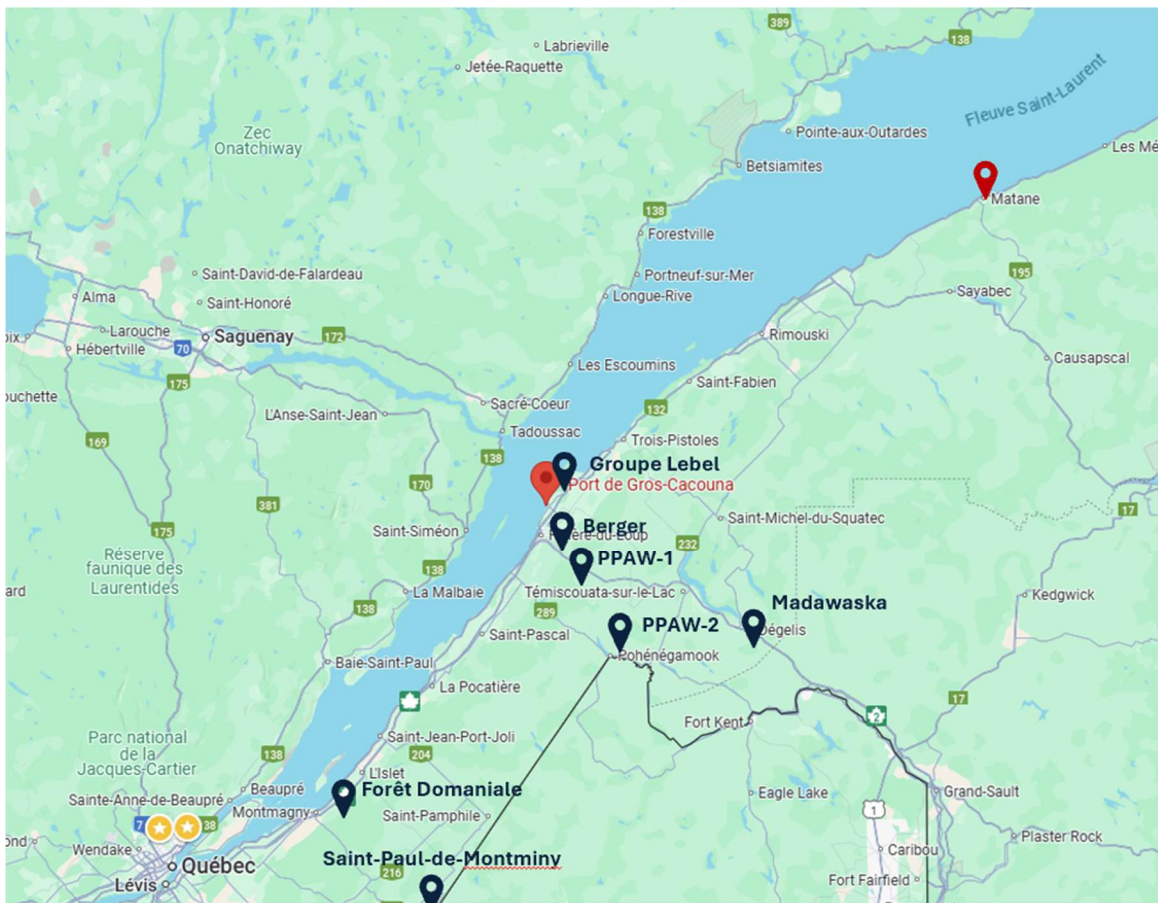
- Inclure les entreprises locales, les citoyens et les experts environnementaux dans la planification des activités de dragage pour garantir un développement durable.

#### 6. Conclusion

Le Port de Gros-Cacouna est une infrastructure essentielle pour le développement durable du Bas-Saint-Laurent. En garantissant un dragage d'entretien régulier, l'économie locale sera mieux soutenue et les objectifs environnementaux du Québec plus rapidement atteints. Nous demandons au BAPE de reconnaître ces enjeux critiques et de prioriser les mesures qui assurent la viabilité et la durabilité de ce port stratégique.

## Annexe A : Des opérations portuaires au service de la région

### Des opérations portuaires au service de la région



## Annexe B : Scénario logistique en cas de non-dragage

### Scénario alternatif pour les granules de bois

Dans l'éventualité où les granules de bois ne pourraient plus être manutentionnées à Cacouna, elles devront être expédiées du Port de Belledune, soit la plus proche infrastructure portuaire adaptée à ce cargo. 3600 camions devraient alors parcourir chacun **740 km** (aller-retour) sur la route 132 afin de permettre le chargement à bord de navires vers l'Europe. En ce moment, cette distance est de **4 km** (aller-retour).

