

Le port de mer de Gros-Cacouna

Richard Saindon

Volume 1, numéro 1, juin 1995

De Kamouraska à Rimouski : un fleuve qui a fait un pays

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11030ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Saindon, R. (1995). Le port de mer de Gros-Cacouna. *Histoire Québec*, 1(1), 18–25.

LE PORT DE MER DE GROS-CACOUNA

PAR RICHARD SAINDON, JOURNALISTE À RADIO-CANADA RIMOUSKI
ET ÉTUDIANT EN HISTOIRE À L'U.Q.A.R..

*(Remerciements : je désire remercier l'ex-député péquiste de Rivière-du-Loup
Monsieur Jules Boucher, qui m'a permis de consulter ses archives)*

Le projet de super-port dans la région de Rivière-du-Loup ne date pas d'hier. Voilà maintenant près d'un siècle qu'il est question d'aménager un port en eaux profondes dans le secteur compris entre Rivière-du-Loup et Cacouna. Au fil des années le projet s'est profondément modifié. Au tournant du siècle dernier les promoteurs parlaient d'un havre utilisable à l'année pour les paquebots. Mais soixante-quinze ans plus tard, c'est un projet de terminal méthanier de plus de deux milliards qui était sur les tables à dessins des ingénieurs.

Il faut bien comprendre cependant, que lorsqu'on fait allusion au super-port de Gros-Cacouna, on fait référence, souvent sans le savoir, à quatre projets bien différents, dont un seul, le plus modeste, a vu le jour jusqu'à maintenant. À l'aide de documents d'archives, le présent travail propose donc une approche chronologique de ce qu'on a qualifié de «projet du siècle» dans le Bas-Saint-Laurent. Le deuxième objectif est de démontrer que le port de mer de Gros-Cacouna a fait l'objet de tractations politiques intenses surtout entre les années soixante-dix et quatre-vingt.



Carte tirée de *Gros-Cacouna Port de transbordement. Un projet d'Havre Champlain.*

1. L'ÈRE DES ÉTUDES

Le 26 mars 1896, la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup adoptait lors d'une séance ordinaire, la résolution suivante :

Il est proposé par Jos Viel et autres, secondé par G.A. Binet, que l'on demande à la législature fédérale qu'une jetée soit construite en eaux profondes à la Pointe de Rivière-du-Loup, afin de permettre à tous les steamers de faire escale à notre port. Adopté¹.

Cette résolution simple, et naïve, est la toute première mention d'un projet de port en eaux profondes dans l'est du Québec. Il faut dire qu'à cette époque, Rivière-du-Loup, grâce au chemin de fer, connaît une croissance phénoménale. Sa population passe de 1 540 à 8 000 habitants entre 1860 et 1910 !

Toutefois, c'est à Sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada de 1896 à 1911, que revient l'insigne honneur de faire la toute première promesse au sujet du super-port. Lors d'un discours électoral prononcé à Rivière-du-Loup à la fin de 1897, il s'engage formellement à promouvoir le projet².

L'année suivante, en 1898, le ministre des travaux publics pose un premier geste concret. Un ingénieur est chargé d'étudier le mouvement des glaces aux abords de la Pointe de Rivière-du-Loup.

En 1910, autre promesse. Le ministre fédéral des travaux publics, William Pugsley, et son homologue des Postes, Rodolphe Lemieux, donnent leur appui pour la création d'un port de mer dans la région de Rivière-du-Loup. Le beau projet sombre ensuite dans l'oubli pendant 46 ans.

C'est en effet en 1956, que pour la première fois, une étude est entreprise sur l'emplacement de

l'île du Gros-Cacouna. L'année suivante, les choses commencent à se précipiter. Le ministère fédéral des Mines et Recherches techniques publie une étude sur les conditions des glaces fluviales en face de Cacouna, puis en 1958, des experts fédéraux viennent étudier sur place les possibilités d'aménagement d'installations portuaires à Gros-Cacouna.

La mobilisation

En 1959, la population commence à se mobiliser. Le projet de super-port n'est plus supporté seulement par quelques organismes. Les habitants du Témiscouata et de Rivière-du-Loup s'impliquent. Le 26 avril, on assiste à la création du Comité international des voies de communications. L'organisme se fixe comme objectif d'obtenir l'aménagement d'un port de mer ouvert à longueur d'année dans la région.

Le 7 septembre, le comité organise une manifestation spectaculaire dont le but est, pour la première fois, d'attirer l'attention des médias nationaux sur le projet portuaire de Gros-Cacouna. Un défilé monstre, formé de chars allégoriques et de véhicules transportant des représentants du Maine, de Nouveau-Brunswick, du Témiscouata, de Rivière-du-Loup et du Kamouraska, franchit la distance entre Edmundston et Rivière-du-Loup. Le gouverneur de l'état du Maine et plusieurs ministres fédéraux sont également sur place, ce qui donne lieu à de nouvelles promesses. À la fin de la journée, l'Honorable Pierre Sévigny déclare : «*Vous nous avez convaincus de la nécessité d'un tel port*»³.

Pour ne pas être en reste, le premier ministre John Diefenbaker donnera quelques jours plus tard aux promoteurs, toutes les garanties nécessaires au début des travaux⁴.

Une lueur d'espoir apparaît en 1960, quand les fonctionnaires de travaux publics du Canada, reçoivent des instructions pour préparer une estimation du coût de construction d'un quai en eaux profondes à Gros-Cacouna. L'année suivante, une maquette du projet est même construite, pour étudier le mouvement des courants, au Centre de recherche hydraulique de la Garde côtière canadienne à Ville La Salle.

Le 12 mars 1962, plusieurs centaines de résidents du KRT se rendent manifester devant le parlement d'Ottawa. Ils dénoncent la lenteur du gouvernement à mettre en branle les travaux du port de mer.

La grande promesse

En avril 1962, le maire de Rivière-du-Loup, Rosaire Gendron, est sollicité pour se présenter comme candidat libéral aux élections fédérales. Monsieur Gendron exige cependant de son chef, Lester B. Pearson, alors leader de l'opposition, qu'il prennent (sic) un engagement formel au sujet de Gros-Cacouna. Pearson acquiesce et déclare :

Le parti libéral du Canada reconnaît cet urgent besoin et s'engage, non pas seulement à poursuivre des études, mais à construire ces nouvelles installations portuaires. [...] Je suis persuadé que la réalisation de ce projet contribuera au progrès de votre région qui vous tient tant à cœur⁵.

2. L'ÈRE DES RÉALISATIONS

Enfin, à l'automne 1964, des soumissions sont demandées par le gouvernement fédéral pour la réalisation de la première phase du programme d'aménagement portuaire à Gros-Cacouna. L'annonce en est faite par le ministre des Travaux publics, Jean-Paul Deschâtelets. À l'été de 1965, les habitants de Rivière-du-Loup, et de Cacouna, voient avec stupéfaction l'île du Gros-Cacouna voler en éclats sous l'action de la dynamite. En deux ans, on a extrait 3,2 millions de tonnes de roches d'une carrière située dans l'île. Deux jetées, l'une de 800 mètres et l'autre de 550 mètres, sont aménagées. Puis, de 1967 à 1969, le bassin de 185 mille mètres carrés ainsi formé, est dragué. Un travail de titan. Pour obtenir partout dans le havre une profondeur de 12 mètres à marée basse, il a fallu enlever deux millions 750 mille mètres cubes de déblais. Le coût total des travaux ; 8 millions de dollars, une somme très importante pour l'époque. À preuve, les mêmes travaux auraient coûté 70 millions de dollars en 1976 ! Les vieux résidents versent une larme, ils verront le port avant de mourir...

Mais en 1969, c'est la consternation. Le site de Gros-Cacouna est déserté avant même que le quai soit construit entre les deux jetées.

Les groupements socio-économiques du Bas-Saint-Laurent décident de faire front commun et tout au long de 1970, ils réclament, mais sans succès, la reprise des travaux.

L'année suivante, la firme Lalonde, Valois, Lamarre, Valois et associés, dépose une étude globale sur les transports au Québec. Le rapport conclut au besoin d'un port majeur en eaux profondes dans la région.

Les méga-projets

Bien avant que l'on songe à parachever les installations déjà existantes à Gros-Cacouna, les gouvernements et quelques promoteurs privés ont lancé des projets majeurs. Pour diverses raisons, ces projets sont tous demeurés au stade des études. Le principal mérite de ces méga-projets, aura été d'occuper ministres et députés pendant quelques années, mais surtout de fournir des sujets en or aux journalistes. Ces trois projets sont : un port pétrolier, un terminal méthanier, et un port de transbordement de vrac solide.

Port pétrolier

En 1971, les gouvernements constatent que l'approvisionnement pétrolier sera insuffisant au cours des deux prochaines années pour répondre à la demande sans cesse croissante. Il faut donc trouver un moyen d'acheminer davantage de pétrole vers les grands centres, mais Québec s'oppose farouchement au projet de pipeline des Maritimes, et refuse de laisser traverser son territoire.

On en vient à la conclusion qu'il serait plus économique de construire sur la rive sud du Saint-Laurent, un terminal pétrolier avec un pipeline vers Montréal. Coût du projet, 100 millions de dollars⁶.

En vertu d'un accord franco-québécois, une mission française fait une étude en août 1972 qui propose deux emplacements. Gros-Cacouna et l'Isle-Verte. Le fédéral demande sa propre étude à la firme C.D. Howe. Déposé à l'été de 1972, le rapport affirme qu'il en résulterait une économie de 25 millions de dollars si le terminal pétrolier était construit à Gros-Cacouna. C.D. Howe favorise aussi Gros-Cacouna pour ce qui est des conditions de navigation.

Québec commande aussi sa propre étude le 14 juillet 1972. Elle sera réalisée par la Direction générale de l'énergie du ministère des Richesses naturelles⁷.

Toutefois ce nouveau rapport réfute totalement les conclusions de la firme C.D. Howe et se prononce en faveur de

l'Isle-Verte, dont le coût de construction serait de 34 millions de dollars inférieur à celui de Gros-Cacouna ! Les deux études arrivent donc à un écart de 59 millions de dollars pour un projet global de 100 millions de dollars !

Une réunion se déroule à Ottawa le 9 août 1972 entre le fédéral et le provincial. On n'aboutit à aucune conclusion pratique. Tout au plus indique-t-on que



Une partie des installations du port de Gros-Cacouna.

pour connaître toutes les implications d'un tel projet, il faudrait prolonger des études sur une période de cinq ans, soit jusqu'en 1977. La réalisation du port pétrolier prendrait également cinq ans, c'est-à-dire jusqu'en 1982.

En 1972, la société Ahsland Oil Canada de Calgary lance son propre méga-projet de terminal pétrolier évalué à 250 millions de dollars. Le président de la compagnie, H. Earl Joudrie, estime que la zone de Gros-Cacouna se prêterait bien à ce type d'installations. Ce projet n'existera toutefois que le temps de la couverture de presse.

Polémique

Le 6 octobre 1972, le ministre québécois de l'Industrie et du commerce, Guy St-Pierre, prononce une conférence à Paris, devant la Chambre de Commerce France-Canada. Il déclare qu'un port d'accueil pour super-pétroliers sera construit à

l'Isle-Verte. Il affirme que le projet a le soutien total des autorités fédérales⁸.

La nouvelle a l'effet d'une bombe. Le député fédéral de Rivière-du-Loup, Rosaire Gendron, affirme que cette annonce peut être interprétée comme une extension vers l'est du complexe portuaire «mondial» projeté à Gros-Cacouna. Déjà à l'Isle-Verte, des spéculateurs achètent des terrains.

Quelques jours plus tard, l'attaché de presse du ministre St-Pierre, François Roberge, précise à la presse québécoise qu'il s'agit tout simplement d'un lapsus. Selon lui, le ministre voulait parler de Gros-Cacouna. L'erreur, dit-il, provient du fait que les premières études du projet ont été effectuées sur l'emplacement de l'Isle-Verte. Le projet tombe alors dans l'oubli⁹.

Le CRD tente de relancer le dossier le 28 janvier 1974. Dans une lettre adressée au ministre responsable de l'OPDQ,

Gérard D. Lévesque, le directeur général de l'organisme, André Lavoie, veut savoir où en est toute cette histoire. Le CRD demande notamment au ministre si la construction du port pour super-pétrolier est lié au prolongement de l'oléoduc entre Sarnia et Montréal¹⁰.

Mais le projet n'a pas que des alliés. Jacques Parizeau y va même d'une déclaration fracassante : «*Québec n'a pas besoin d'un super port pour pétroliers*»¹¹. Il accuse le premier ministre Robert Bourassa d'entretenir ce projet pour des fins électoralistes. Il estime que le port servirait surtout aux américains qui ne veulent pas courir les risques écologiques de recevoir chez eux les «super tanker». Monsieur Parizeau estime que le terminal créera 92 emplois permanents seulement, que c'est de la «folie furieuse», et que le gouvernement Bourassa vend encore le Québec aux Américains.

Les manchettes de certains journaux inquiètent également les intervenants

du Bas-Saint-Laurent. À l'automne, *La Presse* de Montréal titre : «Le sort du port pour super pétroliers dans le Bas du fleuve est présentement inconnu. La conjoncture actuelle semble défavoriser le projet»¹².

En juillet 1974, la firme SIMULEC, remet au gouvernement du Québec, une étude dont les conclusions sont stupéfiantes : les ports de Matane et Cap-Chat devraient avoir la préférence pour l'installation d'un port pour super-pétroliers¹³. Le document précise que les ports en amont comme Gros-Cacouna, sont défavorisés à cause de la réduction des vitesses de navigation, et des primes d'assurances plus élevées dans des eaux plus achalandées. Enfin, selon SIMULEC, les risques de détérioration de l'environnement sont plus élevés à Gros-Cacouna.

Mais la crise pétrolière viendra régler le sort de ce Méga-projet. Le 15 novembre 1974, la station de télévision CJBR Rimouski amorce son bulletin de 18 heures avec la nouvelle suivante :

Le projet de construction d'un port pour super-pétroliers sur le Saint-Laurent vient d'être abandonné par le Gouvernement du Québec. [...] Les changements à la politique canadienne, l'évolution sensible de la navigation pétrolière mondiale, l'incapacité du gouvernement à trouver des contrats fermes d'approvisionnement en pétrole, et le prolongement de l'oléoduc de Sarnia à Montréal, sont les raisons invoquées pour l'abandon du projet¹⁴.

Le projet Misener

En 1972, l'armateur ontarien Ralph Misener, entreprend à son propre compte, une étude sur le potentiel de Gros-Cacouna. Le financier confie ce mandat à la firme C.D. Howe, une entreprise reconnue internationalement pour ses compétences dans le domaine. Il en coûte 3 millions de dollars à Misener. La conclusion est très claire, il faut à tout prix développer Gros-Cacouna afin d'y transborder du vrac solide¹⁵.

Le projet, selon les plans de C.D. Howe, est formidable. D'un coût global de 350 millions de dollars, il comprend trois phases principales, dont l'exécution doit

s'étaler sur treize ans. La phase 1 est conçue spécifiquement pour le transbordement des céréales. Elle comprend un quai commercial pouvant accueillir des navires de 100 mille tonnes, des élévateurs à céréales et de l'équipement pour le chargement des trains. La phase 2 prévoit l'agrandissement des installations au coût de 100 millions de dollars, pour ajouter le transbordement du minerai de fer, du charbon et d'autres produits en vrac. L'élément majeur est cependant l'aménagement d'une zone de stockage.

C'est cependant la phase 3 qui devait conférer à Gros-Cacouna, le titre de super-port, avec la construction vers le large d'une jetée de 845 mètres, permettant d'accueillir des navires de 300 mille tonnes.

Pour piloter son dossier au Québec, Misener installe un bureau à Montréal, et crée une filiale qui sera connue sous le nom de CORPORATION HAVRE CHAMPLAIN. C'est un avocat de la métropole, Marcel Piché, qui est nommé président de cette filiale par Ralph Misener.

Le 21 janvier 1974, Havre Champlain demande un bail pour louer pendant 5 ans, pour un dollar par année, les infrastructures existantes à Gros-Cacouna. La société offre même au fédéral de compléter les installations pour les utiliser. Ralph Misener écrit au ministre des Transports, Jean Marchand :

Nous demandons l'approbation du projet de Gros-Cacouna dans les plus brefs délais. Nous affirmons que la construction débutera aussitôt que votre approbation nous sera parvenue, que dans les 30 jours, cent hommes y seront employés, et que dans les 60 jours suivants, une autre centaine le sera ¹⁶.

Commencent alors de longues tractations qui dureront six ans entre Havre Champlain, le gouvernement du Québec et le gouvernement d'Ottawa pour la location des installations et des terrains qui sont désignés sous l'appellation des «lots d'eau».

D'abord, le fédéral, par le biais du ministre Jean Marchand semble faire de l'obstruction. En 1974, lors d'une visite

dans les maritimes, il déclare : «Des folies comme Gros-Cacouna, y en aura plus». Puis en octobre de la même année, il affirme lors de l'émission *Format 60* à Radio-Canada, qu'il n'y avait aucun investisseur sérieux pour Gros-cacouna, et ce en dépit des lettres de Ralph Misener.

Toujours en 1974, des financiers texans visitent Gros-Cacouna. Ils se disent prêts à y investir 90 millions de dollars. L'un des promoteurs, M. McGeehee déclare : «Si vous n'aviez seulement qu'un quai, mes recherches s'arrêteraient ici»¹⁷.

Le 18 mars la même année, le président du comité de promotion du port de Gros-Cacouna, le docteur André Bourdeau, écrit au ministre Jean Marchand.

S'il-vous-plaît, donnez votre assentiment au projet Havre Champlain. Si la réponse ne doit pas nous être donnée à nous, parce que politiquement non rentable à la veille d'une élection, de grâce donnez là (sic) à l'honorable Robert Bourassa, qui lui endosse le projet sans restriction aucune ¹⁸.

Le CRD fait sensiblement la même demande au ministre le 4 juin.

Ce n'est pas pour rien que le projet Misener a été qualifié de projet du siècle. Le président de Havre Champlain, Marcel Piché, décrivait le 16 décembre dans une lettre adressée au ministre québécois du Commerce et de l'industrie, Guy St-Pierre, toute l'ampleur du projet. Il disait notamment :

Ce port engendrera éventuellement la création de quelque 15 mille emplois, produisant des salaires et gages de quelque 100 millions par an. Soixante mille personnes émargeront ainsi aux activités économiques découlant directement de l'existence du port ¹⁹.

Monsieur Piché ajoutait également que la construction pourrait débuter au printemps de 1975, et ce, si les deux gouvernements approuvaient le projet rapidement.

En 1975 cependant, la population s'impatiente. Le 10 juin, la caravane Gros-Cacouna se met en branle. Mille trois cents citoyens du Bas-Saint-Laurent manifestent sur la colline parlementaire à Ottawa. Le dossier ne débloque pas pour autant.

Annnonce importante

Enfin, le 23 octobre 1977, les ministres fédéraux Otto Lang et Jeanne Sauvé, annoncent à Gros-Cacouna que le gouvernement libéral va investir un million et demi de dollars pour construire un quai régional à l'intérieur du bassin qui avait été aménagé de 1964 à 1968. Les travaux de construction de ce quai de 186 mètres commencent dans les semaines suivantes.

Le 16 novembre 1977, le député péquiste de Rivière-du-Loup, Jules Boucher, organise une rencontre qui réunit des représentants de la société Havre Champlain, du Commissariat industriel de Rivière-du-Loup et les ministres Bertrand Landry, Jacques Léonard, Lucien Lessard et Rodrigue Tremblay. Trois éléments essentiels se dégagent de cette rencontre. D'abord, les ministres présents sont favorables au projet de Havre Champlain. Ensuite, la compagnie se dit prête à négocier directement avec le Québec pour la location des «lots d'eau». Enfin, les quatre ministres indiquent que le gouvernement fera connaître rapidement sa position ²⁰. Effectivement, dès le 24 janvier 1978, Lucien Lessard écrit à Paul Misener :

Si une entreprise privée telle que la vôtre est convaincue qu'il existe un potentiel réel de développement d'un port de transbordement à Gros-Cacouna et qu'elle est disposée à en défrayer les coûts, le gouvernement ne peut dans les circonstances, s'y opposer. C'est pourquoi, nous sommes disposés à accéder à votre demande pour l'utilisation du lot en eau profonde situé à l'extérieur de la rade ²¹.

Au cours des 6 mois suivants, les négociations fédérales-provinciales pour le transfert de juridiction des lots d'eau piétinent. Le 13 novembre 1978, les maires et les porte-parole des organismes socio-économiques de la région de Rivière-du-Loup demandent une rencontre avec le premier ministre René Lévesque. Dans leur lettre, les signataires font part de leur «inquiétude de voir, si près du but, traîner en longueur les derniers détails devant conduire à la réalisation d'un projet, symbole de la volonté de tout l'Est du Québec de sortir de son marasme économique»²².



120 navires ont accosté à Gros-Cacouna en 1990.

Il faut dire que de 1975 à 1978, la Corporation de promotion industrielle de Rivière-du-Loup a consacré 50 pour cent de son temps et de son budget au projet de Gros-Cacouna.

Finalement, un an plus tard, le 13 décembre 1979, tous les médias du Québec sont invités à se rendre le lendemain à Gros-Cacouna pour assister à la signature de l'entente historique pour la construction du super-port de transbordement. La nouvelle est totalement inattendue. Les ministres Roch Lasalle et Marcel Léger doivent représenter les gouvernements du Canada et du Québec. Les frères Paul et Scott Misener, de même que Marcel Piché, président de Havre Champlain, lanceront enfin le projet du siècle.

C'est alors que survient l'ultime imprévu. À douze heures seulement de la cérémonie, le gouvernement conservateur de Joe Clark est renversé à Ottawa. Le sort semble s'acharner sur Gros-Cacouna.

Entre-temps, le quai régional a été parachévé et le 26 janvier 1980, date historique, le premier cargo vient s'amarrer à Gros-Cacouna. Le BELLEA chargera une cargaison de papier journal de la compagnie F.F. Soucy de Rivière-du-Loup.

Signature

Finalement la fameuse entente pour le super-port est signée à Québec le 31 janvier 1980. Le protocole entre le gouver-

nement fédéral, le gouvernement du Québec et la Compagnie Havre Champlain, prévoit que cette société obtient jusqu'en 2023, la gérance des installations portuaires. De plus, le gouvernement fédéral donne à Havre Champlain jusqu'en 1993 pour réaliser son projet de 330 millions. Les dernières informations dans ce dossier datent de juillet 1980. À ce moment, le président de la compagnie Havre Cham-

plain, Marcel Piché, a déclaré qu'il cherchait des investisseurs associés pour conclure le financement du projet de super-port.

Le terminal méthanier

À la fin des années 1960, PANARTIC OIL Ltd découvre à l'Île Melville, au large des Territoires du Nord Ouest, des réserves de gaz naturel évaluées à 150 milliards de mètres cubes. C'est en 1976 que naît le projet pilote de l'Arctique, qui consiste à extraire 9 millions de mètres cubes de gaz naturel par jour des puits de l'Île Melville. Ce gaz, une fois liquéfié dans une usine spéciale, doit être acheminé par des méthaniers brise-glace géants, jusqu'à un terminal de réception dans l'Est du Canada. À ce terminal, le gaz liquéfié est entreposé, pour être ensuite regazéifié, puis introduit dans un gazoduc et acheminé vers les marchés. Le coût du projet sur 20 ans : 2 milliards 320 millions de dollars.

Les associés du projet pilote de l'Arctique étaient Pétro-Canada Exploration inc. (37,5%), NOVA (25%), Dome Petroleum (20%), et Melville Shipping Ltd (17,5%).

En juin 1980, après des études poussées sur de nombreux sites, Pétro-Canada retient le port de Gros-Cacouna pour la construction du terminal de réception du gaz naturel liquéfié²³.

Le début des travaux est fixé à 1981, et on estime à 640 emplois permanents les retombées du terminal.

Jamais cependant, dossier économique n'est devenu un enjeu politique aussi rapidement que le projet de terminal méthanier. Plus encore, il est devenu la cause d'un affrontement majeur entre le Québec et la Nouvelle-Écosse d'une part, et entre le Québec et Ottawa d'autre part.

L'affaire commence le 9 octobre 1980. Dans une note de service portant la mention «confidentiel», un fonctionnaire de la Direction générale des énergies conventionnelles au gouvernement du Québec, met en garde le ministre Yves Bérubé. Il lui apprend que Gros-Cacouna n'est plus le seul site envisagé dans le cadre du Projet pilote de l'Arctique, et que le Québec devra maintenant se battre contre des promoteurs de Canso en Nouvelle-Écosse. Le fonctionnaire va même plus loin : «Tout ceci ne nous paraît pas étranger au fait que Canso se trouve dans le comté du ministre fédéral des Finances»²⁴.

La lettre contient une autre note très importante. Deux des actionnaires du projet de l'Arctique, DOME PETROLEUM et NOVA, appuient le choix de Canso. Ce fonctionnaire particulièrement bien informé, précise au ministre Bérubé :

Enfin je vous souligne que le président de Pétro-Canada ne nous a pas caché que le choix naturel fait par la société pour l'implantation de son port méthanier était Gros-Cacouna, mais que la décision finale concernant le choix du site, était foncièrement politique²⁵.

Une semaine plus tard, le 16 octobre 1980, les informations du fonctionnaire sont confirmées. Trans-Canada Pipelines, conjointement avec la direction du Projet pilote de l'Arctique, dépose au ministère de l'Environnement du Québec une demande de certificat d'autorisation, visant la construc-

tion à Gros-Cacouna, d'un terminal de réception de gaz naturel liquéfié. On lit cependant dans la requête :

Le terminal sud de regazéification sera situé, soit à Gros-Cacouna, Québec, soit à Melford Point, Nouvelle-Écosse. S'il est décidé en temps opportun de construire un

gazoduc vers les maritimes, le requérant considérera (sic) de façon égale, les sites de Gros-Cacouna et de Melford Point ²⁶.

Or, en novembre 1980, le ministre des Finances du Canada et député de la circonscription de Cape Breton Highlands-Canso, Allan McEachen, annonce dans son discours du budget, la construction du gazoduc vers les Maritimes...

Au Québec, c'est la panique. Le responsable du caucus régional des députés ministériels, Alain Marcoux, expédie un télégramme au ministre de l'Expansion économique régionale et président du caucus des députés fédéraux de l'Est du Québec, Pierre De Bané, lui demandant une rencontre dans les plus brefs délais, pour, dit-il : «joindre unanimement nos efforts pour le maintien au Québec de cet important investissement»²⁷.

Le ministre De Bané refuse la rencontre et déclare : «En tant que fédéraliste, je ne peut (sic) pas engager une bataille, mon objectif est de servir un pays et non pas une province»²⁸.

Deux jours plus tard, le député de Rimouski, Alain Marcoux, rétorque dans un long communiqué de presse : «Les députés du caucus sont déçus d'une telle réponse où l'on sent que la partisanerie politique passe encore une fois avant les intérêts économiques de la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie»²⁹.

Pendant ce temps, le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, John Buchanan, poursuit un puissant lobby auprès d'Ottawa.

Dans la capitale fédérale, le ministre de l'Énergie Marc Lalonde se veut rassurant. Il affirme : «Les députés fédéraux du Québec, et particulièrement le «père de Gros-Cacouna», Rosaire Gendron, sont pleinement capables de voir à ce qu'aucun préjudice ne soit porté aux intérêts de votre région»³⁰. Par ailleurs, Monsieur Lalonde qualifie de «prématurée et inutile», la campagne menée par le parti québécois, qui tend, selon lui, à semer la peur dans la région par de fausses allégations au sujet de Canso en Nouvelle-Écosse.

Malgré tout, le dossier suit son cours normal et franchit une étape cru-

ciale au début de 1981 avec les audiences publiques de l'Office national de l'énergie qui se tiennent à Ottawa, Canso et Rivière-du-Loup. En fait, l'ONE doit se prononcer sur deux principaux points. Premièrement, déterminer si l'ensemble du Projet pilote de l'Arctique est réalisable, et ensuite, choisir un site préférentiel entre



L'église de Gros-Cacouna.

PHOTO : Gilles Boileau.

Gros-Cacouna et Melford Point dans le détroit de Canso.

Des dizaines d'intervenants se font entendre. Le dossier du Québec à lui seul, lors des audiences de Rivière-du-Loup, compte plus de mille pages. La bataille s'annonce serrée.

Le samedi 13 juin 1981, soit quelques jours après les audiences de Canso, et quelques semaines avant celles de Rivière-du-Loup, *Le Soleil* titre : «Gros-Cacouna P.Q. vs Canso Nouvelle-Écosse, un choix politique avant tout»³¹. On explique que les maritimes redoutent la force de frappe des 74 députés et ministres libéraux du Québec, tandis que dans le Bas-Saint-Laurent, on craint l'influence du vice-premier ministre des Finances, Allan McEachen.

De son côté, le ministre québécois de l'Environnement, Marcel Léger, menace

d'utiliser la loi sur la qualité de l'environnement pour bloquer le projet d'extension du gazoduc aux Maritimes, si Ottawa, dit-il : «tente de passer par-dessus la tête du Québec et de Gros-Cacouna dans le cas du terminal méthanier»³².

3. L'ÈRE DU RÊVE

La tenue des audiences de l'Office national de l'énergie à Rivière-du-Loup, inaugure l'ère du rêve pour la population de la région. On a en effet révélé lors de ces audiences, que la présence d'un terminal méthanier entraînerait à coup sûr l'installation dans le parc industriel de Gros-Cacouna de plusieurs entreprises qui utilisent la technologie reliée au froid, la cryogénie. Voici pourquoi. Le gaz naturel liquéfié arrive à destination à la température extrêmement basse de -161 degrés Celsius. Une pareille disponibilité de froid, représente par exemple, pour un entrepôt frigorifique, une réduction de 65% de sa consommation énergétique.

Dans un document déposé devant l'Office national de l'énergie, le ministre de l'Agriculture du Québec prévoyait des retombées importantes pour l'industrie agro-alimentaire, avec la présence du terminal ³³.

Le document précise les entreprises qui s'installeraient en deux ans dans le parc industriel.

- Une usine de re-transformation des produits marins. Un investissement de 3 millions de dollars créant 180 emplois.
- Une usine de congélation de l'anguille.
- Un entrepôt frigorifique d'une capacité de 1 700 000 livres de poisson pour l'exportation outre-mer. Un investissement de 500 000 dollars.
- Une usine de congélation ou de déshydratation de légumes.
- Un entrepôt frigorifique pour la réception et l'expédition de dix mille conteneurs de produits surgelés annuellement.

- Une usine d'entreposage de jus concentré, soit pour le reconstituer, soit pour l'emballer sous forme congelée.

L'étude du ministère indiquait de plus que les agriculteurs du Bas-Saint-Laurent pourraient augmenter leurs revenus en se lançant dans la culture maraîchère, puisqu'ils auraient dorénavant un excellent débouché pour leurs légumes.

Mais ce n'était qu'un début. Un autre document déposé devant l'ONE, précise qu'une des premières entreprises à s'installer près du terminal méthanier de Gros-Cacouna, sera une usine de liquéfaction de l'air, pour la production d'azote et d'oxygène liquide³⁴. En profitant du froid disponible sur place, une telle usine réaliserait des économies d'électricité de plusieurs millions de dollars par année. Le prix de revient des gaz diminuerait de 30%. Le ministère assure que ce facteur attirerait d'autres usines qui consomment de grandes quantités d'air liquide. Par surcroît, il s'agit d'entreprises qui génèrent beaucoup d'emplois. On parle notamment d'une aciérie de deux milliards de dollars créant 600 emplois.

Malheureusement, la croissance du marché du gaz naturel au Canada dans les années 80 fut nettement inférieure aux prévisions. Le beau Projet pilote de l'Arctique a donc été mis en veilleuse.

CONCLUSION

En conclusion, Gros-Cacouna on l'a vu, est un projet qui a fait couler beaucoup d'encre et qui a suscité énormément d'espoir dans une région où le taux de chômage est élevé. Si tous les projets mis de l'avant s'étaient réalisés, on aurait assisté à la création de 15 000 emplois directs !

Malgré ces rêves de grandeur et tous les ballons politiques, les installations portuaires beaucoup plus modestes de Gros-Cacouna connaissent néanmoins un bon achalandage. Le havre peut accueillir des navires de 40 000 tonnes, ce qui est le double du port de Rimouski-Est et depuis son inauguration le 7 juin 1981, le port de mer ne cesse de se développer. En cinq ans, le tonnage des marchandises trans-

bordées s'est multiplié par 13, passant de 44 835 tonnes en 1985 à 600 000 tonnes en 1990. Les statistiques révèlent également que 120 navires ont accosté à Gros-Cacouna en 1990, ce qui a généré des revenus de 354 261,00\$.

Enfin une toute première entreprise, la cimenterie Miron a construit en 1990, dans le parc industriel voisin du port, une usine de broyage. Le complexe, qui donne du travail à 20 personnes, produit des boulettes de pierre d'un diamètre variant entre un et cinq centimètres, servant à la fabrication du ciment.

Le projet du siècle ne s'est pas concrétisé à Gros-Cacouna mais la population qui a manifesté à plusieurs reprises pour obtenir un port en eau profonde n'a pas tout perdu. ■

NOTES

1. Rapporté par le supplément du *Saint-Laurent Écho*, numéro du 2 juin 1981.
2. *Op. cit.*
3. *Op. cit.*
4. Propos rapportés par le *CRD Information*, numéro du 4 février 1976, p. 1.
5. Lettre en date du 19 avril 1962, adressée à Rosaire Gendron par le chef de l'opposition Lester B. Pearson. Copie archives journal *Le St-Laurent*, Rivière-du-Loup.
6. Résumé synthèse préparé par le président du CRD, Claude Jourdain. Archives du CRD.
7. Copie de l'étude préparée par René Laganière Ing. Archives du CRD.
8. *Le Soleil*, 7 octobre 1972.
9. *Le Soleil*, 13 octobre 1972.
10. Lettre de André Lavoie à Gérard D. Lévesque, archives du CRD.
11. *Québec Presse*, 18 novembre 1973, p.11.
12. *La Presse*, samedi 24 novembre 1973, p. E 19.
13. Étude SIMULEC Inc. archives du CRD.
14. Texte diffusé à CJBR le 15 novembre 1974, archives Radio-Canada.
15. Copie de l'étude C.D. Howe, archives du CRD.
16. Traduction de la lettre de Ralph Misener à Jean Marchand par le *CRD Information*, numéro du 4 février 1976. Archives du CRD.
17. Propos rapportés par le *CRD Information*, le 4 février 1976.
18. Lettre de André Bourdeau à Jean Marchand, archives CRD.

19. Lettre de Marcel Piché au ministre Guy St-Pierre, 16 décembre 1974. Copie, archives du CRD.
20. Extrait d'un document préparé pour la presse régionale par le secrétaire du député Jules Boucher, le 7 décembre 1978. Archives Radio-Canada.
21. Lettre de Lucien Lessard à Paul Misener, copie archives Radio-Canada.
22. Lettre de la Corporation de promotion industrielle au premier ministre René Lévesque. Copie, archives Radio-Canada.
23. Lettre adressée au sous-ministre de l'environnement du Québec, André Caillé, par la direction de Pétro-Canada. Archives Jules Boucher.
24. Lettre de Monsieur Denis L'Homme au ministre de l'Énergie et des Ressources Yves Bérubé. Copie archives Jules Boucher.
25. *Ibid.*
26. Copie de la requête de Trans-Canada Pipelines, archives Jules Boucher.
27. Copie du télégramme d'Alain Marcoux, archives Jules Boucher.
28. *Le Soleil*, 9 décembre 1980.
29. Communiqué du caucus des députés péquistes en date du 11 décembre 1980. Archives Jules Boucher.
30. *La Presse*, Montréal, 19 décembre 1980.
31. *Le Soleil*, Québec, samedi 13 juin 1981, p. B 1.
32. *Ibid.*
33. Jean-Guy Dionne, *Étude des retombées économiques potentielles sur le secteur de l'agriculture des pêches et de l'alimentation résultant de l'implantation éventuelle d'un port méthanier à Gros-Cacouna*, Archives, Radio-Canada.
34. Jacques St-Cyr, *Possibilité de fabrication industrielle reliée à un terminal méthanier*, Document du ministère de l'Industrie du Commerce et du Tourisme, Archives Radio-Canada.

SOURCES

Ce travail a été réalisé essentiellement à partir de trois fonds d'archives.

- Les archives du Conseil régional de développement de l'Est du Québec.
- Les archives de Radio-Canada Rimouski.
- Les archives de l'ex-député de Rivière-du-Loup à l'Assemblée Nationale, Jules Boucher.

Source : *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, Vol. XV, No 1 (40), Décembre 1991, pp. 17-24.

BASQUES, Pêcheurs

Très tôt ils vinrent pêcher la baleine sur les bancs de Terre-Neuve et dans le Saint-Laurent, au large des Escoumins. Les bateaux des pêcheurs basques étaient beaucoup plus gros que ceux des Bretons et des Normands, pouvant atteindre les 400 tonneaux et porter de 40 à 70 hommes. Les Basques fournissaient en général le pilote et l'équipage, mais faisaient aussi souvent affaires avec les Rochelais et les Bordelais pour l'argent et l'armement. Après la traditionnelle bénédiction de la flottille de baleiniers et de morutiers à Saint-Jean-de-Luz, en Pays Basque, et la traversée de l'Atlantique qui demandait deux mois en moyenne, les pêcheurs arrivaient en mai au Labrador et sur la côte ouest de Terre-Neuve pour la pêche à la morue, puis poursuivaient les baleines dans leur migration saisonnière jusque dans le Saint-Laurent. Le retour se faisait en septembre ou en octobre. Les pêcheurs basques ont laissé des traces de leur passage sur l'île aux Basques, au large de Trois-Pistoles.

BOUCANNERIE

C'était la petite cabane de bois que l'on retrouvait dans chaque village, sur la plage habituellement, où l'on fumait le poisson. On le fume encore en certains endroits, mais les boucaneries ont quitté la plage pour un lieu plus commode pour le commerce. Après avoir laissé le poisson quelques heures dans la saumure, on l'enfilait par les ouïes sur des baratons et on le laissait enfumer, au bran de scie aujourd'hui ou au bois de grève jadis, le temps nécessaire à son bon goût.

BOURGAULT, Médard, Jean-Julien et André

C'est en 1665 que l'intendant Talon et Mgr de Laval ont créé à Saint-Joachim une première école d'arts et métiers. En 1685, avec la venue de deux maîtres français, s'amorce une tradition de sculpteurs. Après une longue période faste pour la sculpture sur bois, suivit à partir du milieu du XIX^e siècle une période d'oubli. Ce sont les frères Bourgault, de Saint-Jean-Port-Joli, qui peuvent être considérés à juste titre comme les artisans de la renaissance de ce grand art. Médard, avec ses frères André et Jean-Julien, ont fait revivre un art et ont assuré la sauvegarde d'une tradition. Avec Alain Duhamel (*Gens de bois*, 1975), reconnaissons qu'il n'est plus possible d'évoquer le nom du village de Saint-Jean-Port-Joli sans penser à la sculpture sur bois et aux frères Bourgault.



La Maison Chapais à Saint-Denis.
PHOTO : Gilles Boileau.

CHAPAI, Thomas et Jean-Charles

Il y en eut plusieurs, tous illustres. Né le 2 décembre 1811, à Rivière-Ouelle, Jean-Charles Chapais fut d'abord marchand, comme son père, avant d'aborder la carrière politique. En plus d'avoir été l'un des administrateurs du Grand Tronc, il s'impliqua très activement dans la vie de Saint-Denis dont il fut le premier maire en 1845... et même le premier maître de poste en 1849. Député du comté de Kamouraska de 1851 à 1867, il fut l'un des pères de la Confédération canadienne. Il est décédé à Ottawa le 17 juillet 1885.

Thomas Chapais était fils de Jean-Charles. Né à Saint-Denis le 23 mars 1858, il fut professeur d'histoire à l'Université Laval de 1907 à 1934. Il eut lui aussi, comme son père, une longue carrière politique, sans compter qu'il mena aussi une très féconde carrière journalistique. Il fut nommé conseiller législatif à Québec (en 1892) et sénateur à Ottawa (en 1919). De 1936 à 1939, il fut ministre sans portefeuille dans le cabinet Duplessis. Il mourut le 15 juillet 1946, à Saint-Denis. Il avait épousé la fille d'Hector Langevin. On lui doit un cours d'Histoire du Canada en huit volumes. Au cœur du village de Saint-Denis, la Maison Chapais, devenue monument historique, rappelle l'histoire de cette grande famille.

CHINIQUEY, Charles

Cet homme controversé et légendaire est né le 30 juillet 1809 à Kamouraska. Ayant perdu son père, ivrogne reconnu, alors qu'il n'avait que 12 ans, Charles Chiniquy fut recueilli par son oncle Amable Dionne qui lui fit faire ses études au séminaire de Nicolet. Il reçut le sacerdoce en la cathédrale Notre-Dame de Québec en 1829. Nommé à Beauport le 21 septembre 1838, le nouveau curé se retrouva dans un milieu où règne l'ivrognerie. N'oublions surtout pas qu'il avait malheureusement eu un père ivrogne... Charles Chiniquy fonde alors une société de tempérance, devient un prédicateur recherché et sa réputation se répand rapidement. Nommé curé dans la «petite» paroisse —trop petite pour lui— de Kamouraska, il y demeurera de 1842 à

1846. Le bouillant curé n'ayant pas toujours un comportement apprécié de ses supérieurs, ses relations avec la hiérarchie se détériorent rapidement et durablement. À l'invitation de Mgr Bourget, archevêque de Montréal, Chiniquy part pour l'Illinois où l'évêque de Chicago l'accueille en 1851. Au cours des ans et suite à de nombreux différends avec ses supérieurs, Chiniquy est excommunié en 1856. En 1860, il devient ministre presbytérien et sa prédication est toujours aussi appréciée. Il s'éteindra paisiblement à Montréal, au milieu des siens, le 16 janvier 1899. Son testament, publié par *la Gazette*, n'est rien d'autre qu'un violent plaidoyer contre l'église catholique.

CRANS

Dans les basses terres, dans le Bas-Saint-Laurent surtout, ils correspondent à des alignements de roches dures qui ont résisté à l'érosion. Disposés longitudinalement, parallèles au fleuve et aux Appalaches, ils portent très souvent des hameaux et même des villages, comme c'est le cas à Saint-Denis. Les villages, en pays de basses terres, se sont ainsi érigés au sec, délaissant autant que possible les zones humides.

DIGUES DE ROCHES

Pour faire de la terre et mettre en valeur le terroir afin d'y trouver leur nécessaire subsistance et celle de leurs familles, les paysans, surtout ceux des hautes terres beaucoup plus que ceux de la côte, ont dû procéder à de vastes travaux d'épierrement. À la seule force de leurs bras ou à l'aide de chevaux et plus tard avec les tracteurs, les pionniers ont ramassé des tonnes de roches d'origine morainique pour les disposer en longs alignements séparant habituellement les terres ou les parcelles en culture. Parfois, lorsqu'elles étaient moins abondantes, ces roches ont été disposées, en une succession de petits tas en plein milieu des champs cultivés. On a donné à ces amoncellements le nom de «dignes de roches». C'est ce que dans la région des Bois-Francs les paysans appellent des «cercueils».

EMPRESS OF IRELAND

L'histoire de la navigation dans les eaux du Saint-Laurent est émaillée d'une succession étonnante de naufrages. L'un des plus célèbres est survenu dans la nuit du 29 mai 1914 à quelques kilomètres au large de Pointe-au-Père. L'*Empress of Ireland* transportait 1 387 passagers. Il a coulé à pic après avoir été frappé sur son flanc gauche par un charbonnier norvégien, le *Storstad*. Presque toutes d'origine britannique, 910 personnes périrent alors que les 477 autres échappèrent à la mort grâce aux chaloupes et ceintures de sauvetage. Sur la rive, face au fleuve, un modeste monument rappelle cette nuit tragique.