



**Fédération
québécoise
du canot et
du kayak**



**SENTIER MARITIME
DU SAINT-LAURENT**
Route bleue
du sud de l'estuaire

**Mémoire présenté par la
Fédération québécoise du canot et du kayak
et la
Route bleue du sud de l'estuaire**

**À Monsieur Claude Bécharde
ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs**

**Dans le cadre des audiences publiques sur le
*Projet de port méthanier de Cacouna***

Juin 2006

RÉSUMÉ

Ce mémoire est présenté par la Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK) et la Route bleue du sud de l'estuaire (RBSE). Il répond à la demande du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Claude Béchar, de participer aux audiences publiques en vue de la mise en place d'un port méthanier à Cacouna.

La première partie du mémoire explique le concept et les objectifs du Sentier maritime du Saint-Laurent ainsi que la pertinence du projet. Les retombées économiques et sociales sont démontrées en donnant quelques statistiques sur le nombre d'usagers potentiels du Sentier maritime.

La deuxième section est consacrée aux impacts que causerait la mise en place d'un port méthanier sur les usagers de la RBSE. Les conditions maritimes du secteur de Cacouna sont d'abord décrites pour démontrer que le périmètre de sécurité suggéré dans l'étude d'impact pourrait mettre la vie des kayakistes en danger. Les autres aspects abordés traitent de l'impact sur la qualité de l'expérience des kayakistes, soit l'impact visuel causé par la jetée et les réservoirs de gaz naturel ainsi que l'impact sonore engendré par la construction de ces infrastructures maritimes. La perte du pouvoir attractif de la RBSE est ensuite clairement exposée.

Dans la troisième section, des recommandations sont émises en vertu des mesures d'atténuation possibles pour diminuer les impacts d'un tel projet. Nous demandons au promoteur d'offrir un service de navette pour assurer la sécurité des kayakistes, d'élaborer un mécanisme de communication efficace pour que les kayakistes soient informés de l'existence du périmètre de sécurité, de mettre gratuitement à la disposition des usagers des concepts d'aménagement originaux et innovateurs, de supporter les primes d'assurance associées à l'ajout de sites privés dans le réseau existant et de financer des actions de promotion pour compenser le désagrément causé par le port méthanier. Nous suggérons également au promoteur de procéder aux constructions bruyantes en dehors de la période touristique achalandée.

TABLES DES MATIÈRES

LES SIGNATAIRES	4
La Fédération québécoise du canot et du kayak	4
La Route bleue du sud de l'estuaire	4
PREMIÈRE PARTIE – LE SENTIER MARITIME DU SAINT-LAURENT	6
Le concept	6
Les objectifs	6
Le Guide bleu et les cartes	7
Les retombées économiques	7
Les retombées sociales	8
DEUXIÈME PARTIE – LES IMPACTS DU PORT MÉTHANIER	9
Les contraintes maritimes du secteur	9
L'impact de la zone d'exclusion	9
L'impact sur la qualité de l'expérience	11
L'impact pour la Route bleue du sud de l'estuaire	11
TROISIÈME PARTIE – RECOMMANDATIONS LIÉES AUX USAGERS DE LA ROUTE BLEUE	13
La sécurité	13
La qualité de l'expérience	13
Les retombées économiques	13
CONCLUSION	14

LES SIGNATAIRES

La Fédération québécoise du canot et du kayak

La Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK) est un organisme sans but lucratif qui a pour mission de faciliter la pratique des activités de canot et de kayak poursuivies comme loisirs, hors de toute compétition. Depuis 1969, la FQCK ouvre l'accès aux rivières à tous les amateurs de plein air : ouverture de portages et de sites de camping, aménagement, négociation de droits d'accès, etc. Dans cette perspective, elle agit également pour la préservation des lacs et des rivières dans leur état naturel.

La FQCK assure la formation d'enseignants du canot et du kayak de mer, la promotion de la sécurité et du respect de l'environnement ainsi que la production de documentation utile à la pratique de ses activités (cartes des rivières, guide des parcours canotables, rapports d'excursions, cartes topographiques annotées, etc.). Elle publie également un bulletin officiel, *Le Courant*, dans lequel les membres peuvent trouver des informations relatives aux activités du canot et du kayak de mer.

La FQCK est gestionnaire de l'activité canot-camping dans la Réserve faunique La Vérendrye en partenariat avec la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ), du Festival d'eau vive de la Haute Gatineau et du Fonds pour la préservation des rivières.

La FQCK se finance grâce aux cotisations de ses membres et à la vente de ses produits et services. Elle est partiellement subventionnée et reçoit notamment le soutien financier et la reconnaissance officielle du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Elle compte actuellement 6 500 membres individuels et une quarantaine d'organismes membres, dont des clubs affiliés, des camps de vacances et des municipalités.

Depuis la publication de la politique nationale de l'eau en novembre 2002, la FQCK est devenue le gestionnaire du Sentier maritime du Saint-Laurent. Elle s'assure d'uniformiser le développement des différents tronçons du Sentier maritime du Saint-Laurent, désignés Route bleue. En collaboration avec le ministère du Tourisme, la FQCK a réalisé des outils de développement pour les routes bleues (site Internet, Cadre conceptuel, Cadre opérationnel, Guide de développement d'une route bleue). La FQCK publie présentement le Guide bleu et les cartes des routes bleues qui contiennent l'information nécessaire à l'élaboration d'un itinéraire sécuritaire sur le Saint-Laurent. Au cours de la prochaine année, elle procédera à la conception d'un programme de sensibilisation dédié aux milieux fragiles du Sentier maritime du Saint-Laurent.

La Route bleue du sud de l'estuaire

La Route bleue du sud de l'estuaire (RBSE) est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de transmettre aux usagers du fleuve des attitudes et comportements sécuritaires et respectueux de l'environnement en plus d'animer le dialogue entre les membres, les propriétaires riverains, les intervenants économiques et les intervenants environnementaux. La RBSE couvre le territoire entre Berthier-sur-Mer et Les Méchins. L'organisme a été fondé en 2004 même si un comité de développement et plusieurs organismes locaux et régionaux soutenaient l'initiative depuis 2001. Parmi ses partenaires, on compte entre autres l'Association touristique régionale du

Bas-Saint-Laurent et le Comité ZIP du Sud-de-l'Estuaire qui ont réalisé les premières études nécessaires à la mise en place de la RBSE. En juin 2005, la RBSE a procédé à son ouverture officielle qui a connu un véritable succès.

En 2006, la Corporation PARC Bas-Saint-Laurent est mandatée pour participer à la gestion et au développement de la RBSE. Une coordonnatrice a été engagée en janvier 2006 pour assurer la mise à jour des cartes et coordonner toutes les actions de promotion. Les organismes qui financent présentement la RBSE sont Développement Économique Canada, les Associations Touristiques Régionales du Bas-Saint-Laurent et de Chaudière-Appalaches, la Conférence régionale des élus du Bas-Saint-Laurent, les caisses populaires Desjardins ainsi que tous les Centres Locaux de Développement du territoire concerné.

Même si les actions de promotion étaient peu nombreuses en 2005 en raison du manque de ressources, la RBSE comptait déjà 170 membres dont les 2/3 provenaient de l'extérieur de la région. L'ouverture de la première Route bleue a créé un véritable engouement au Québec et la RBSE sert de modèle aux 5 autres routes bleues en développement. La fréquentation du site Internet du Sentier maritime du Saint-Laurent démontre qu'il s'agit d'un projet très prometteur puisque 45 000 visiteurs ont été enregistrés depuis sa mise en ligne en avril 2005.

PREMIÈRE PARTIE – LE SENTIER MARITIME DU SAINT-LAURENT

Le concept

Un sentier maritime est un réseau de mises à l'eau, d'arrêts d'urgence, d'aires de repos, de services d'hébergement et d'alimentation, de campings rustiques et commerciaux. Il s'agit d'une voie navigable conçue pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement pour le kayak de mer. Les sentiers maritimes sont cartographiés mais non balisés.

Les sentiers maritimes sont généralement conçus en fonction des kayakistes de mer, ce qui n'exclut pas la possibilité d'y voir d'autres utilisateurs. En effet, l'expérience américaine démontre que les plaisanciers amateurs de voile, de canot et de divers types d'embarcation s'intéressent de plus en plus au développement des sentiers maritimes.

Depuis une dizaine d'années, le kayak de mer a connu une progression significative et le Saint-Laurent attire de plus en plus d'adeptes. Cette popularité crée parfois des problèmes reliés au manque de préparation et d'information disponible. La plupart des usagers du Saint-Laurent agissent au mieux de leurs connaissances à défaut de savoir où ils ont le droit de débarquer. Ils ne sont pas toujours conscients des impacts de leurs activités sur l'environnement. Malgré eux, et souvent par ignorance, les usagers dérangent parfois certains propriétaires riverains et affectent le comportement de la faune. Trop de personnes s'aventurent sur le Saint-Laurent sans expérience significative alors que les conditions de navigation varient énormément d'une région à l'autre. Les réalités de l'estuaire maritime, comme la température de l'eau et l'exposition aux vents, risquent de mettre en péril les adeptes habitués à des conditions de navigation plus calmes. Ce manque d'information a motivé les intervenants du milieu à évaluer la pertinence de créer le Sentier maritime du Saint-Laurent.

Considérant que le Saint-Laurent compte plus de 2 500 kilomètres de rive, il est donc nécessaire de développer le Sentier maritime par sections en appuyant les initiatives locales. Afin de proposer un concept uniforme aux futurs usagers du Sentier, la même désignation a été utilisée pour qualifier les différentes sections du Sentier maritime du Saint-Laurent, soit « Route bleue ».

Les objectifs

Les objectifs du Sentier maritime du Saint-Laurent :

- ⇒ Mettre en valeur le Saint-Laurent et le rendre plus accessible;
- ⇒ Prévenir la détérioration des milieux naturels en les protégeant d'une utilisation intensive et désordonnée;
- ⇒ Favoriser les relations harmonieuses entre les usagers et les propriétaires riverains;
- ⇒ Développer un intérêt pour la protection des écosystèmes au sein de la population riveraine et des utilisateurs;
- ⇒ Favoriser la sécurité des usagers;

⇒ Générer une nouvelle source d'attraction, de visibilité et de retombées économiques pour l'industrie touristique.

Le Guide bleu et les cartes

Le Guide bleu et les cartes constituent le principal outil d'éducation et de sensibilisation des usagers du Sentier maritime du Saint-Laurent. Le Guide bleu a pour but d'inciter les usagers à respecter la propriété privée et les milieux fragiles. Le Guide bleu présente tous les aspects communs à toutes les routes bleues, soit la planification d'une excursion, la sécurité nautique, la réglementation et l'éthique de l'usager. Les cartes des routes bleues proposent les itinéraires possibles, les conditions de navigation locales, les attraits particuliers et les services disponibles (hébergement, ravitaillement, entreposage des kayaks, producteurs en tourisme d'aventures).

Les retombées économiques

Le Sentier maritime du Saint-Laurent est un projet qui aura de multiples impacts positifs pour la collectivité locale et régionale, à la fois en matière d'éducation environnementale et de développement. Il deviendra une infrastructure complémentaire aux autres réseaux de sentiers et parcs linéaires en privilégiant l'utilisation d'aires communes et en contribuant à la diversification de l'offre et de la clientèle touristique.

Tous les pourvoyeurs de kayaks ainsi que les boutiques de plein air offrant des services de location de kayaks pourront bénéficier à long terme d'une augmentation de leur clientèle. Les membres des différents clubs de kayak au Québec sont directement visés par le développement de ce projet puisqu'ils possèdent généralement les compétences nécessaires pour découvrir de nouveaux milieux maritimes. Toutes les entreprises oeuvrant dans le domaine du tourisme profiteront d'une clientèle plus diversifiée. De multiples entreprises ont été identifiées sur les rives du Saint-Laurent, on compte notamment des propriétaires de terrain de camping, des aubergistes et des restaurateurs.

Nous appréhendons d'importantes retombées économiques puisque la pratique du kayak de mer augmente de 15 % par année au Québec selon les données de la FQCK. Nous visons également la clientèle américaine qui est beaucoup plus familière avec le concept de sentier maritime. Aux États-Unis, on remarque une augmentation de 12 % (Outdoor Industries Association). Quelques statistiques démontrent la clientèle potentielle lorsque la traduction des différents outils rendra le Sentier accessible aux anglophones :

Québec	Canada	États-Unis
16 600	664 000	7,3 millions

Les routes bleues se développent beaucoup plus rapidement que prévu. La volonté des régions de se servir de ce projet original pour attirer de nouvelles clientèles se traduit en appui financier et moral. Les investissements des différents partenaires, de la FQCK et de toutes les routes bleues totalisent désormais plus d'un million de dollars et mobilisent plus de 50 bénévoles.

Les retombées sociales

Ce projet relève aussi d'une volonté de mettre en valeur ce majestueux cours d'eau. Il suscite l'implication des communautés riveraines qui désirent faciliter et améliorer l'accès au Saint-Laurent dans un contexte de développement durable. Il favorise aussi une meilleure cohabitation entre les propriétaires privés et les usagers du monde aquatique. Il contribue à l'encadrement des usagers du Saint-Laurent ainsi que leur engagement envers le respect des milieux fragiles et de la propriété privée. Par l'intermédiaire d'un programme de sensibilisation, nous souhaitons atteindre les différents groupes qui contribuent à influencer le comportement des usagers du Saint-Laurent. Le principe du programme est d'insister sur une « norme sociale » afin que la majorité des usagers du Saint-Laurent adoptent un comportement exemplaire face aux milieux fragiles. À long terme, cette démarche permettra de consolider un sentiment d'appartenance chez les usagers du Sentier qui sauront profiter du Saint-Laurent tout en ayant à cœur sa sauvegarde et sa bonification. Nous considérons que les retombées sociales de ce projet sont tout aussi importantes que les retombées économiques puisqu'il permettra de protéger le Saint-Laurent tout en le rendant plus accessible. Il contribuera également à l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

DEUXIÈME PARTIE – LES IMPACTS DU PORT MÉTHANIER

Les impacts que causerait la mise en place d'un port méthanier pour les usagers de la RBSE sont beaucoup plus importants que le prétend l'étude d'impact. Les contraintes maritimes du secteur rendent la zone d'exclusion très problématique.

Alors que l'impact visuel de la jetée et des réservoirs de gaz naturel sera négligeable pour les résidents de Cacouna, ceux-ci auront un impact majeur sur la qualité de l'expérience des usagers de la RBSE.

Les contraintes maritimes du secteur

Ce secteur maritime se caractérise par une topographie sous-marine complexe, des marées de grande amplitude et une forte variation spatiale des conditions physiques et chimiques. On retrouve un mélange des eaux douces du fleuve et des eaux salées du golfe.

Un éventuel dessalage (chavirement) peut être très dangereux puisque la température de l'eau varie entre 8 et 12°C. Même en juillet, une baignade dans les eaux de l'estuaire entraînera une perte de dextérité après sept (7) ou huit (8) minutes et risque de causer la mort après une immersion de vingt (20) à trente (30) minutes. L'immersion en eau froide n'est pas le seul risque. La conjugaison de plusieurs facteurs tels la fatigue, la déshydratation, la faim, le vent, la pluie et la température de l'air peut aussi être dangereuse. S'il est moins visible, le danger n'en est pas moins présent.¹

Le secteur de Cacouna se caractérise souvent par de forts vents qui rendent la navigation parfois difficile. La présence de vents forts a été mise en évidence dans une étude sur l'inventaire du potentiel éolien exploitable au Québec. En effet, la région du Bas-Saint-Laurent est la 4^e région au Québec à offrir un potentiel intéressant.² Cette étude n'inclut pas le potentiel éolien en mer alors que les conditions météorologiques sur les plans d'eau sont souvent plus accentuées que celles rencontrées à terre.

Dans le Guide de météo marine, on mentionne également qu'il se forme de forts clapots et de forts remous de marée lorsque les vents soufflent à contre-courant près du rocher de Cacouna à l'extrémité Sud-Ouest de l'île Verte.³ Toutes ces évidences démontrent qu'il s'agit parfois d'un secteur problématique, dépendamment du moment choisi pour le parcourir.

L'impact de la zone d'exclusion

L'étude d'impact du port méthanier de Cacouna mentionne que les périmètres de sécurité prévus autour des installations maritimes pendant l'exploitation pourraient affecter les kayakistes, en particulier les débutants, qui restent à proximité des berges.⁴ D'autre part, il est important de

¹ Fédération québécoise du canot et du kayak, Parcs Canada, Garde côtière canadienne (2003). Kayak de mer guide de sécurité. 56 pp.

² Hélimax Énergie inc. (2005). Inventaire du potentiel éolien exploitable du Québec. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec. 60 pp.

³ Les secrets du Saint-Laurent, Guide de météo marine : http://www.qc.ec.gc.ca/Meteo/secrets_stlaurent/quebec_pointedesmonts_f.htm

⁴ Projet Énergie Cacouna (2005). Étude d'impact sur l'environnement. Référence électronique : http://www.energiecacouna.ca/fr/eis_fr.html (section 7 p.11).

préciser que la tendance de longer les berges n'est pas exclusivement réservée aux kayakistes débutants, surtout lors de conditions plus difficiles. En raison de l'eau froide, tous les types de kayakistes (débutants à experts) n'ont pas intérêt à s'éloigner de la rive lorsque la météo ne le permet pas.

Tel que décrit dans l'étude d'impact, les kayakistes devront, lors de la phase de construction, contourner la zone des installations maritimes pour des raisons de sécurité. Un périmètre de sécurité de 650 mètres devra aussi être respecté pendant l'amarrage d'un méthanier et le départ du point d'amarrage. Cela obligera les kayakistes à parcourir plusieurs centaines de mètres de plus sur l'eau vers le large pour demeurer en dehors du périmètre de sécurité.⁵ Cette contrainte pourrait se révéler pénible et avoir de graves conséquences sur la sécurité des kayakistes.

Lorsqu'il y aura des vents, la zone d'exclusion causera un véritable obstacle aux kayakistes. Des kayakistes expérimentés, qui ont parcouru ce secteur à plusieurs reprises, suggèrent deux scénarios possibles :

- Par un vent d'Est, le périmètre de sécurité nécessitera plus d'une heure de détour, qui peut mener à une grande fatigue chez les moins expérimentés, sans parler d'une exposition plus grande à des conditions plus fortes au large. De plus, le vent d'Est apporte généralement une température plus froide, on parle donc de risques d'hypothermie par fatigue, déshydratation et éclaboussures d'eau combinés à une température ambiante qui ne permet pas de se réchauffer.
- Par un vent d'Ouest, un kayakiste peut se faire déporter vers la zone prohibée malgré lui puisqu'il devra se diriger en direction Nord et changer ensuite en direction Est. Il aura ainsi le vent de dos et le risque de dessalage (chavirement) est plus grand lorsqu'un kayak est en position de "surf". Les risques d'hypothermie sont encore plus importants puisque la possibilité de rejoindre la rive à la nage ne sera plus envisageable avec cette voie de contournement. Les contraintes occasionnées par la zone d'exclusion augmenteront inévitablement les risques de noyade.

Un incident, survenu à l'été 2005, laisse supposer qu'un obstacle, comme un périmètre de sécurité, pourrait avoir des conséquences dramatiques pour certains kayakistes. Au début juin, deux groupes de 4 kayakistes composés en partie de kayakistes expérimentés se dirigeaient vers l'île Verte par un vent d'environ 15 nœuds (Force 4 sur l'échelle de Beaufort, apparition de moutons réguliers à la surface de l'eau). Un groupe s'est rendu sur l'île et dans le 2e groupe, deux des quatre kayakistes ont chaviré. La femme a réussi à remonter dans son kayak. Un kayakiste expérimenté de ce groupe a réussi à récupérer l'autre personne à deux reprises mais il a dessalé une troisième fois. Les kayakistes qui l'accompagnaient ont appelé la Garde-Côtière et lorsque les secours sont arrivés de Tadoussac, l'homme était couché sur son kayak toujours aidé du kayakiste d'expérience. Les secouristes ont retrouvé la victime dans un état d'hypothermie avancée. L'homme a eu plusieurs immersions consécutives et il est resté couché sur son kayak pendant près de 45 minutes. Il a eu un arrêt respiratoire à l'hôpital et on a retrouvé de l'eau dans ses poumons.

La victime n'avait pas l'expérience nécessaire pour s'aventurer dans ce milieu par des conditions semblables mais elle avait toutefois la chance d'être accompagnée de personnes expérimentées. Les kayakistes sans expériences qui auront à détourner les infrastructures maritimes du port

⁵ Projet Énergie Cacouna (2005). Étude d'impact sur l'environnement. Référence électronique : http://www.energiecacouna.ca/fr/eis_fr.html (section 7 p.69-70).

méthanier s'exposent à rencontrer les mêmes conditions. Ceux-ci ne seront pas toujours accompagnés de personnes expérimentées, ce qui les expose à des conséquences très graves. Avec un vent de 15 nœuds, la mer peut sembler bien inoffensive à partir de la rive si on se prépare à l'affronter à bord d'une embarcation à moteur. Mais un kayak de mer est dépendant des compétences et de l'endurance de son occupant et ce dernier est beaucoup plus vulnérable qu'on ne puisse le croire. Seul des gens expérimentés sont en mesure d'anticiper les conditions de mer du large à partir de la rive. D'autre part, un kayakiste qui chavirerait en contournant le périmètre de sécurité risque fort de dériver à l'intérieur de la zone proscrite et de se retrouver à proximité des installations de transbordement.

Dans l'étude d'impact, on mentionne que l'intensité de l'impact est faible étant donné qu'il n'y a pas beaucoup de kayakistes dans ce secteur.⁶ Même si des observations ont été effectuées sur le terrain pour déterminer le faible nombre de kayakistes, il faut être conscient que la fréquentation deviendra beaucoup plus importante puisque les efforts de promotion pour le Sentier maritime seront multipliés au cours des prochaines années. De plus, nous ignorons si les observations sur le terrain dans le cadre de cette étude d'impact ont été effectuées lors de température propice à la pratique du kayak de mer.

D'autre part, même si le nombre de kayakistes restait stable au cours des prochaines années, une seule vie sacrifiée aurait un impact majeur sur l'industrie du kayak de mer. Si on démontrait qu'une noyade était causée par la présence du port méthanier, Énergie Cacouna sera inévitablement pointé du doigt.

L'impact sur la qualité de l'expérience

Pour les amateurs de kayak de mer, les bandes riveraines constituent en quelque sorte la qualité de leur expérience. Pour eux, le contact avec l'environnement est tout aussi important que l'activité elle-même. Les amateurs de plein air aiment et apprécient être dans la nature. Leurs activités demandent qu'ils s'y déplacent et qu'ils y vivent. Ils sont des amoureux de l'environnement qu'ils ont appris à connaître et à comprendre. Conscients de cette richesse, ils ont fait leur cette philosophie de l'impact minimal, croyant qu'ils doivent laisser à la nature son caractère naturel autant pour ceux qui passeront demain, que pour leurs enfants et les enfants de ceux-ci. Ils sont à la fois des usagers, des acteurs et des protecteurs de l'intégrité du territoire.

Les infrastructures maritimes d'Énergie Cacouna auront un impact marqué sur la qualité du paysage puisque les kayakistes ne retrouveront pas ce qu'ils recherchent. Cet impact ne sera pas réservé à certains résidents et aux visiteurs, il sera surtout pour les usagers de la Route bleue qui disposent d'une vue panoramique à partir de l'estuaire du Saint-Laurent. À la recherche de la tranquillité, les usagers de la RBSE risquent d'être déçus de leur expérience si celle-ci correspond à une période de dynamitage et de construction bruyante.

L'impact pour la Route bleue du sud de l'estuaire

La Route bleue du sud de l'estuaire (RBSE) a été inaugurée en 2005 au terme d'un long processus de développement et de concertation. Le ministère du Tourisme a identifié ce projet dans la politique de l'eau rendue publique en novembre 2002 et l'Association touristique régionale (ATR)

⁶ Projet Énergie Cacouna (2005). Étude d'impact sur l'environnement. Référence électronique : http://www.energiecacouna.ca/fr/eis_fr.html (section 7 p.71).

du Bas-Saint-Laurent appuie le projet depuis le printemps 2001. De toute évidence, la RBSE présente un pouvoir d'attraction important en s'inscrivant dans le développement écotouristique. En haute saison, l'affluence des sentiers maritimes du Nord-Est américain est devenue problématique. L'industrie touristique mise donc sur la RBSE pour attirer cette nouvelle clientèle dans les prochaines années.

L'installation portuaire projetée par Énergie Cacouna coupe la RBSE en plein centre. Cette barrière physique en deviendra une psychologique. À l'étape même de la planification de leur voyage, certains arrêteront leur excursion à Rivière-du-Loup ne sachant comment s'y prendre pour contourner le périmètre de sécurité ou pour éviter de voir les infrastructures, se coupant ainsi de visiter un des joyaux de la RBSE : l'Île-Verte. D'autres, voyant les conditions de mer, se verront obligés d'interrompre leur voyage à cause du danger que représente le contournement du périmètre de sécurité. Enfin, une dernière catégorie franchira l'obstacle, certains en toute connaissance de cause, d'autres sans savoir ce qui les attendent avec les conséquences que cela peut représenter.

Le port méthanier de Cacouna aura un impact significatif à la baisse sur le pouvoir attractif de la RBSE auprès des clientèles, qu'elles proviennent du Québec ou de l'extérieur. Les retombées économiques attendues par l'industrie touristique seront inévitablement plus modestes. Les attentes de nos partenaires économiques ne seront pas respectées ce qui pourrait compromettre nos futures relations avec ceux-ci. Conséquemment, on peut facilement anticiper que la viabilité financière de l'organisme (RBSE) sera affectée par la construction du projet de Énergie Cacouna.

TROISIÈME PARTIE – RECOMMANDATIONS LIÉES AUX USAGERS DE LA ROUTE BLEUE

Des recommandations seront émises en vertu des impacts énumérés dans la deuxième partie. Des mesures d'atténuation seront proposées si le ministre Béchard donne son appui au projet.

La sécurité

La sécurité constitue la préoccupation première de la FQCK et de la RBSE. Le Sentier maritime du Saint-Laurent a d'abord été élaboré en fonction des plus petits usagers du Saint-Laurent, soit les kayakistes. En effet, les besoins en matière de sécurité pour les amateurs de kayak sont beaucoup plus importants que pour les autres embarcations pouvant parcourir de plus grandes distances (petits voiliers, zodiacs, etc.).

Considérant que les conditions météorologiques idéales sont peu fréquentes dans ce secteur, que l'évaluation de conditions acceptables est très subjective, que celles-ci peuvent changer très rapidement, nous recommandons que le promoteur offre un service de navette en permanence pour ceux qui ne veulent pas prendre de risque. Un mécanisme de communication efficace doit être mis en place afin que tous les kayakistes potentiels soient au courant de l'existence du périmètre de sécurité. Les outils développés par la FQCK pourront servir à informer les membres du Sentier mais des mécanismes additionnels devront être élaborés pour aviser les kayakistes qui n'auront pas été attentifs à cette information. Nous suggérons qu'un panneau d'information soit installé sur les sites adjacents au port méthanier afin d'informer les kayakistes du périmètre de sécurité et de la démarche à suivre pour utiliser le service de navette. La démarche devrait également être communiquée à tous les pourvoyeurs en tourisme d'aventure qui risquent d'emprunter ce tronçon, des contacts effectués auprès d'Aventure Écotourisme Québec pourraient également faciliter cette transmission d'information.

La qualité de l'expérience

Afin de réduire l'impact du bruit sur tous les touristes, ainsi que les usagers de la RBSE, nous recommandons que le dynamitage soit effectué en dehors de la période touristique plus achalandée, soit avant la Saint-Jean et après la fête du travail.

Les retombées économiques

En plus de l'implantation d'un service de navette, nous recommandons que le promoteur supporte la RBSE dans l'aménagement d'infrastructures rustiques. En ayant la capacité de mettre gratuitement à la disposition des usagers des concepts d'aménagement originaux et innovateurs, nous croyons que cela pourrait compenser en partie la perte du pouvoir d'attraction anticipée.

Compte tenu des capacités financières limitées de la RBSE, le développement du sentier maritime s'est fait en évitant de considérer les propriétés privées (souvent plus attrayantes) dans son itinéraire à cause des primes d'assurance annuelles que cela représentait. Toujours dans l'objectif de compenser la perte du pouvoir d'attraction causée par le projet d'Énergie Cacouna, nous recommandons que le promoteur supporte les primes d'assurance associées à l'ajout de sites privés dans le réseau existant et finance des actions de promotion sans visibilité en contre partie.

CONCLUSION

Nous sommes conscients que le projet d'Énergie Cacouna créera plusieurs emplois ce qui engendrera des retombées économiques en région. D'autre part, il aura l'effet inverse pour la RBSE. En plus de diminuer le pouvoir attractif de la RBSE auprès de la clientèle québécoise et étrangère, un éventuel accident entraînerait des conséquences désastreuses pour toute l'industrie du tourisme d'aventure nautique.

Nous réitérons l'ampleur des impacts qu'un projet comme celui-ci peut causer sur la sécurité des usagers du Sentier maritime, la qualité de l'expérience des kayakistes ainsi que sur les retombées économiques anticipées par la RBSE. Alors que la zone d'exclusion suggérée dans l'étude d'impact est dédiée à assurer la sécurité des gens, elle risque plutôt de mettre en danger les kayakistes parcourant ce secteur. Des mesures concrètes doivent être mises en place pour réduire les risques d'accident, comme un service de navette et un mécanisme de communication efficace pour informer les kayakistes de l'existence de ce périmètre de sécurité. Afin de compenser les pertes du pouvoir attractif de la RBSE, nous souhaitons que le promoteur supporte les primes d'assurance des sites privés et qu'il participe à la promotion et à l'aménagement innovateur de sites de camping rustique.

Nous pensons que si les gens associent noyade au kayak de mer comme étant une activité dangereuse, les fabricants de kayak de mer et les boutiques de plein air vivront également une diminution de leurs ventes. Une baisse de clientèle pour les compagnies, qui offrent des excursions guidées, seront aussi prévisibles. Enfin, le Sentier maritime a pour objectif de faire la promotion d'une pratique encadrée et sécuritaire du kayak de mer, or le projet du port méthanier va à l'encontre de cet objectif. La pérennité de ce Sentier maritime, géré essentiellement par des bénévoles, est déjà très précaire. La recherche de financement à long terme constitue notre principale préoccupation. Les bénévoles sont au cœur de ce projet grandiose et plusieurs y travaillent depuis cinq ans. Passionnés, ils ont énormément travaillé à chercher le financement, répertorier les sites et en faciliter l'accès.

On sous-estime parfois l'impact d'un port méthanier sur un projet récent d'économie sociale comme celui du Sentier maritime du Saint-Laurent. Aujourd'hui, les routes bleues se multiplient (une nouvelle cette année et 4 en développement) et le kayak de mer compte de plus en plus d'adeptes. Rappelons que le Sentier maritime du St-Laurent contribue à la mise en valeur et au développement durable du St-Laurent. Ce concept unique permet de voir le Saint-Laurent d'un point de vue différent, soit de responsabiliser les utilisateurs en prenant soin de ce magnifique cours d'eau. Nous souhaitons préserver cette philosophie et créer un sentiment d'appartenance auprès des usagers et de toute la population riveraine.