

# P01 - LE MARAIS DE CACOUNA

## PROBLÉMATIQUE NO 1

### « *Empiètement majeur* »

#### **A- Référence**

1964-1979

Secteur du marais

Un exemple d'empiètement majeur sur des terres humides sans études environnementales.

Propriétaire : Transports Canada

#### **B- Préambule**

Gros-Cacouna, un port artificiel.

1960

Les fonctionnaires de Travaux publics Canada reçoivent instruction de préparer une estimation du prix de la construction d'un quai en eaux profondes à Gros-Cacouna.

1964

À l'automne de 1964, des soumissions sont demandées pour la réalisation de la première phase.

La construction d'une chaussée reliant la route 132.

La construction de deux brise-lames.

1980

Le 26 janvier arrive Le Bellea, premier navire à s'amarrer au quai de Gros-Cacouna.

#### **C- Constat**

##### ***Effets des travaux sur l'environnement***

- Les opérations de dragage ont été effectuées sur une superficie de 185 000 mètres carrés.
- Les opérations de remblayage ont nécessité 118 352 tonnes métriques de pierres pour la construction du remblai et le nivellement du chemin d'accès au quai.
- La construction des quatre digues de retenue a requis 161 052 tonnes métriques de pierres.
- On a extrait par dynamitage 312 millions de tonnes métriques de roc dans la partie ouest de la montagne de Gros-Cacouna.

Ces travaux d'empiètement majeur dans les habitats fauniques du marais de Gros-Cacouna ont créé des modifications physiques et des impacts sur des liens hydrauliques complexes entre les eaux d'écoulement de surface et les eaux souterraines influencées par les marées dans le secteur du port de Gros-Cacouna, le grand bassin ouest et le marais à l'est de la digue.

*Sources :*

- *Cahier publicitaire (en distribution publique dans les années 1980) : «Le port de Gros-Cacouna. Une réalisation du gouvernement du Canada», Travaux publics Canada, juin 1981. Photos aériennes (Copac – Rivière-du-Loup).*
- *Carte : «Modifications physiques des habitats aquatiques... 1945-1984».*

*Habitats initiaux :*

*marais et prairie humide : site 38; estran vaseur : site 36; eau profonde : site 37.*

### **Sommaire des impacts cumulatifs**

- Empiètement sur les terres humides
- Dragage
- Assèchement
- Dépôt de matériaux dragués
- Remblayage et modification de l'écoulement des eaux
- Perte d'habitats fauniques

## **PROBLÉMATIQUE NO 2**

### **« Importance écologique et socio-économique du marais »**

#### **A- Référence**

1995

Un exemple exceptionnel de concertation.

Aménagement faunique – Restauration – Interprétation – Tours d'observation – Sentiers pédestre – Kiosque d'accueil.

Partenaires :

- Saint-Laurent Vision 2000. Contribution d'interactions communautaires : 179 203. \$
- Hydro-Québec : 75 000. \$
- Service Canadien de la Faune : 10 000. \$
- Société de Conservation de la Baie de L'Isle-Verte.

#### **B- Constats**

Le marais de Cacouna est d'importance écologique et socio-économique pour la région. Environnement Canada est propriétaire des terres humides à l'est du grand bassin en périphérie du site portuaire de Gros-Cacouna.

#### ***DROITS LÉGAUX***

*Esprit des lois actuelles, Québec – Canada.*

- Aucune perte nette des fonctions des terres humides
- Politique des terres humides durables et gestion des terres fédérales
- Application des lois et règlements
  - o Plans d'action
  - o Plans de rétablissement des espèces menacées et vulnérables
  - o Mesure prévue : Réserve d'espèces sauvagesProcédures en cours visant à inclure dans la Réserve nationale de faune de la Baie de L'Isle-Verte les terres humides de Cacouna à titre de *Réserve d'espèces sauvages*. (Source : Régistre public)

## PROBLÉMATIQUE NO 3

« *Projet de terminal méthanier sur des terres déjà perturbées et en absence de zones protégées... »*

### A- Références

#### *Projet de terminal méthanier d'Énergie Cacouna*

- Le 9 janvier 2005 : AVIS PUBLIC

Location d'un terrain par bail avec TransCanada Pipelines Ltée ou l'une de ses filiales au port de Gros-Cacouna pour un projet de terminal méthanier.

Superficie de 25 hectares (150 000 m<sup>2</sup> à 200 000 m<sup>2</sup>)

*Condition : Le promoteur devra se conformer aux exigences en matière de sécurité et d'environnement, et ce, avant que l'éventuel bail ne puisse être conclu avec Transports Canada.*

- Août 2005 : DIRECTIVES pour la préparation de l'étude d'impact du projet Énergie Cacouna (page 5). « Dans le présent document, on entend par <territoire> non seulement le secteur visé par le projet mais également les secteurs voisins qui pourraient être affectés directement ou indirectement par le projet. Dans la perspective de l'évaluation environnementale fédérale, le promoteur doit, par conséquent, considérer comme faisant partie du territoire, les terres et les eaux sur et en périphérie du site des travaux qui appartiennent ou relèvent de la responsabilité d'organismes fédéraux ».

Dans l'élaboration de son projet concernant les critères de base de sélection du site du terminal méthanier à Gros-Cacouna, le promoteur Énergie Cacouna précise que la première étape a permis d'identifier des exigences de base nécessaires pour la faisabilité d'un tel projet.

Sur le site même, sélectionné par Énergie Cacouna, le promoteur mentionne « **absence de zones protégées** (habitats sauvages, sanctuaires d'oiseaux, parcs) ». (*La justification du projet*, fiche d'information, Énergie Cacouna, mars 2005, page 6)

Par cette affirmation précise de la part du promoteur, celui-ci tente de minimiser les impacts sur l'environnement de l'implantation d'un terminal méthanier au cœur de **cinq écosystèmes protégés (fédéraux), tous situés en périphérie.**

1. Parc Marin du Saguenay-Saint-Laurent. Créé en 1990.
2. Zone de Protection Marine (ZPM). Prévues pour 2006.
3. Réserve nationale de faune des îles de l'Estuaire. Créée en 1995.
4. Marais de Cacouna. Site ornithologique, 200 hectares. Créé en 1995.
5. Réserve nationale de faune de la Baie de L'Isle-Verte. Créée en 1980.

### B- Constats

Le bail de location émis à Énergie Cacouna par Transports Canada ne stipule pas des droits de passage et ne mentionne aucunement les travaux à venir de la canalisation du gazoduc sur les terrains en périphérie du site du terminal méthanier, propriétés de Transports Canada et Environnement Canada.

La particularité exceptionnelle de ces terres et de ces eaux, **sur et en périphérie** du site du terminal, est qu'elles sont constituées d'un grand bassin d'eau saumâtre et du marais de Cacouna dont le niveau des eaux est alimenté et dépendant du flux d'infiltration souterraine des marées du fleuve à travers l'enrochement de la route d'accès au port de mer et de la digue rocheuse nord-est du marais. Cette conjoncture de dépendance de l'équilibre du niveau des eaux dans le marais est fonction des structures érigées lors de la construction des accès au port de mer dans les années 1964-1979, **sans aucune évaluation environnementale de l'empiètement sur le marais de Cacouna.**

### **QUESTION 1**

Les terres et les eaux **sur et en périphérie** du site du terminal méthanier (projet) appartiennent et relèvent de la responsabilité d'organismes fédéraux. En regard des directives fédérales pour la préparation de l'étude d'impact du projet Énergie cacouna, le promoteur est tenu de respecter les directives (1. Caractéristiques de l'étude d'impact, page 5).

Compte tenu des impacts sur le marais des travaux à venir en périphérie du site, entre autres pour le raccordement au gazoduc, comment justifier une analyse du projet sans tenir compte du même coup des impacts négatifs inévitables que le projet et ses suites nécessaires auront sur les ressources biologiques et des conséquences néfastes de ces impacts sur les usages et les développements d'écotourisme?

### **QUESTION 2**

Dans le document « La justification du projet » (fiche d'information, mars 2005, page 6), le promoteur indique : « Absence de zones protégées (habitats sauvages, sanctuaires d'oiseaux, parcs) ».

**Comment peut-il justifier un tel constat quand on sait très bien que le projet est situé au cœur de cinq écosystèmes protégés par des lois, règlements et plans de rétablissement?**

### **QUESTION 3**

Dans la « section 2.2.1 – Choix du site », le promoteur affirme : « Les terres de Transports Canada étaient préférables pour les raisons suivantes : **les terres étaient déjà perturbées par la construction du port existant** ».

En 2006, les empiètements majeurs et néfastes de jadis (1964-1979) sur les terres humides de Cacouna ne justifient pas de nouveaux empiètements et des perturbations cumulatives comme l'affirme le promoteur Énergie Cacouna dans ses études en décrivant le milieu de « terres déjà perturbées » malgré les efforts exceptionnels en 1995 d'une coalition du Service Canadien de la Faune, de Saint-Laurent Vision 2000, d'Hydro-Québec et de la Société de Conservation de la Baie de L'Isle-Verte pour restaurer et protéger les espèces menacées et vulnérables du marais de Cacouna.

**Comment le promoteur peut-il ignorer les implications de la Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) sinon pour minimiser encore une fois les impacts cumulatifs du projet?**

Le 30 octobre 2003 entré en vigueur la loi C-9, loi modifiant la *Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE).

Des modifications à la *Loi sur les espèces en péril* ont été apportées afin que la définition d'*effets environnementaux* de la LCEE englobe les effets d'un projet sur toute espèce en péril; on tient compte de cette modification dans le projet de loi C-9.

La définition des territoires domaniaux englobe désormais ceux administrés par les administrations portuaires canadiennes.

Les sociétés d'État, dont Transports Canada, sont assujetties à la LCEE à compter de juin 2006.