

L'impact d'un port méthanier  
sur le secteur maritime de l'île Verte et Cacouna

Mémoire  
présenté au  
bureau d'audiences  
publiques sur  
l'environnement

par

Georges Pelletier

Cacouna

5 Juin 2006

L'objet de mon intervention est le suivant : démontrer que les dangers de la circulation sur le fleuve sont sous-estimés et qu'il faudrait mieux protéger ses attraits touristiques, etc.. plutôt que de se lancer dans l'aventure hasardeuse de la construction d'un port méthanier. Nous vivons à un endroit où, par le passé, il y avait de nombreuses difficultés pour la navigation et celles-ci sont encore là. La preuve en est de la présence de nombreux phares et bouées qui sont concentrés à la jonction du Saguenay avec le Saint-Laurent, sur les îles et battures qui s'y rencontrent. Le premier phare du fleuve a été installé sur l'île Verte et mis en opération en 1809. Le fleuve s'y divise en deux chenaux et par le passé il y eut un grand nombre de naufrages, collisions et échouements. Même si les statistiques nous disent que ce sont surtout les voiliers dans la période 1850 à 1875 qui furent touchés, il y eut aussi des vapeurs, en moins grand nombre, qui s'échouèrent. Malheureusement avec un tonnage beaucoup plus important et un plus grand nombre de passagers, ils équivalent déjà à plusieurs voiliers de moindre tonnage.

Il faut noter qu'en général au Québec l'histoire maritime est méconnue. Les informations disponibles à propos des naufrages, collisions et accidents maritimes sont soit incomplètes, partiellement erronées ou encore manquantes. C'est donc un des buts de ma recherche de constituer l'histoire de notre fleuve, le Saint-Laurent. J'y consacre déjà depuis quinze ans de trois à neuf heures, et parfois plus, à chaque semaine lorsque je suis à Québec et cela avec la volonté d'écrire en bout de ligne un livre qui relaterait tous les faits rattachés aux naufrages et qui citerait les vraies dates. Ainsi, dans l'étude d'impact à l'annexe A du document déposé par le promoteur, les analystes ont recensé 7 bateaux ayant fait naufrage à Cacouna et l'île Verte. Ces indications de naufrages proviennent d'un relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1915 inclusivement. Ce document fut déposé le 19 mars 1915.

Lors de mes travaux de recherche, j'ai recensé 151 naufrages, collisions et échouements pour l'île Verte et 42 pour Cacouna. Cela fait quand même 193 bateaux touchés. Reprenons donc ce qui a été avancé à l'annexe A. La barque **Olivia** s'est échouée en 1883 et non en 1884 sur les récifs Rocher Percé. La barque **Pride of England** a bien été abandonnée dans la glace par son équipage en face de Cacouna mais s'est par la suite retrouvée échouée aux Escoumains. Pour ce

qui est des barques Ressource et Victor, elles se heurtèrent en face de Cacouna en 1883 et non en 1884 et s'en tirèrent avec des bris mineurs. Le vapeur **Canopus**, quant à lui, s'est échoué en 1890 à cause d'une erreur du pilote. Enfin, la goélette **Progress** se retrouva bien en mauvaise posture à Cacouna en 1876. Quant à la goélette **Ned**, citée pour l'année 1879. Est-ce bien l'île Verte dans le fleuve Saint-Laurent ou Green island près d'Halifax en Nouvelle-Écosse ou encore Greeny island dans le détroit de Belle-isle ? Il y a parfois des confusions.

Avec la venue des méthaniers dans ce secteur du fleuve, une de mes craintes c'est que je doive recenser pour mes archives de nouveaux incidents ou accidents et naufrages de bateaux et leurs impacts sur les populations. Les zones de courant violent, les fortes marées, les vents et les brumes sont toujours présents sur le fleuve Saint-Laurent. Avec les changements climatiques, il y a déjà plus de périodes avec des vents violents. Ainsi, l'an passé le navire **Trans-Saint-Laurent** a dû annuler plus de 108 traversées à cause des vents violents<sup>1</sup>. Déjà en 2006, quelques-unes ont été annulées.

Bien des questions me viennent. Est-ce que ces navires vont être de fabrication récente ? Vont-ils être à l'abri d'une panne de moteur ou de direction ? Est-ce que leurs appareils sophistiqués vont toujours fonctionner ? Ces navires vont remonter le fleuve et le parcourir du golfe jusqu'à Cacouna. Il ne faut donc pas juste examiner les difficultés de la navigation près de Cacouna mais aussi sur le fleuve depuis son embouchure. Ces navires vont être haut sur l'eau. Seront-ils davantage sujet au vent ? Que feront-ils dans l'espace restreint entre les îles et les récifs, nombreux dans notre région, qui limitent leur course ? De plus, la région est fréquentée par de nombreux navires s'adonnant à l'observation des baleines, en plus des nombreux navires de croisière. En 2006, plus de quatre-vingts navires sont attendus à Québec avec de 66 à 3090 passagers par navire<sup>2</sup>. Les méthaniers seront-ils escortés par des remorqueurs ? Quel va être l'impact de ces navires, venant à l'année et demeurant au large en attente, sur la circulation maritime, sur les glaces ? Par le passé, il y a eu plus de navires naufragés lorsque ceux-ci remontaient le fleuve plutôt qu'en le quittant.

Le passé du fleuve est toujours méconnu et peu d'efforts sont faits présentement pour le mettre en valeur. L'accès à Gros-Cacouna pourrait favoriser l'exploitation de cette facette méconnue du

fleuve et la construction d'un port méthanier va sûrement le limiter. La route des Navigateurs serpente le long du fleuve au Bas-Saint-Laurent invitant à la découverte à quelques endroits, malheureusement pas encore assez nombreux. Pour chaque municipalité que cette route traverse, il pourrait y avoir un développement de la thématique associé aux métiers de la mer et ainsi rappeler tous les risques que ces gens ont pris pour vivre. Même si le fleuve n'avait parfois pas pitié d'eux les noyait, coulait leurs bateaux, ou leur faisait vivre les pires expériences, ces marins, capitaines, gardiens de phare et pilotes en faisait leur vie.

---

1- Le Soleil, samedi 27 mai 2006

2- Le Soleil, samedi 13 mai 2006

