

MÉMOIRE CITOYEN

présenté à la Commission d'examen conjointe

du Bureau des audiences publiques sur l'environnement

et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

portant sur un projet d'implantation d'un terminal méthanier à Gros-Cacouna

par le consortium *Énergie Cacouna*

formé par les compagnies *Petro-Canada* et *Transcanada Pipelines*

par



Corporation des propriétaires
de l'Île pour la conservation
de l'Île Verte

JUIN 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. NOTRE REGROUPEMENT CITOYEN	4
2. MISE EN CONTEXTE DE L'ÎLE VERTE.....	5
3. JUSTIFICATION DU PROJET	7
4. DES AUDIENCES GÉNÉRIQUES	8
5. L'INDUSTRIALISATION LOURDE DE LA RÉGION.....	10
6. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	11
7. LA SÉCURITÉ MARITIME	13
8. POLLUTION DU MILIEU (atmosphérique, bruit, visuelle)	14
9. LES MARAIS DE L'ISLE VERTE ET DE CACOUNA.....	17
10. VOIE DE NAVIGATION DANS LE CHENAL SUD (sécurité, activités sportives et d'écotourisme, espèces menacées et mammifères marins, érosion des berges)	19
11. LE PONT DE GLACE DE L'ÎLE VERTE.....	23
CONCLUSION.....	24

INTRODUCTION

Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte ici pour nous exprimer relativement au projet d'implantation d'un terminal méthanier à Cacouna.

Nous sommes devant vous en qualité de citoyens de la Terre, citoyens du Québec, citoyens du Bas Saint-Laurent, citoyens de l'Île Verte.

Les inquiétudes soulevées lors de notre rencontre initiale avec les promoteurs l'an dernier ont mené à des mois de recherches intensives, de questionnements et de participation aux séances d'information et audiences publiques entourant le projet. Les données accumulées et les conclusions tirées de nos échanges et de nos travaux en comité nous permettent de nous exprimer aujourd'hui de façon éclairée et formelle devant la Commission.

Le présent mémoire se veut un reflet de notre opposition à la réalisation du projet en cause, et de tout autre projet du même genre sur les rives du fleuve Saint-Laurent.

En ce sens, nous remercions la Commission pour l'attention qu'elle portera au contenu du présent document.

Note au lecteur : La forme masculine non marquée du texte est utilisée afin de faciliter la compréhension du texte et désigne aussi bien les hommes que les femmes.

NOTRE REGROUPEMENT CITOYEN

La Corporation des propriétaires de l'Île pour la conservation de l'Île Verte (CPICIV) existe depuis 1989. Vouée à défendre et à promouvoir les intérêts des citoyens de l'Île Verte, l'organisation vise notamment à défendre l'intégrité de l'environnement naturel, le développement culturel, la vocation durable de son développement économique et social; en clair, à défendre les qualités de notre milieu de vie, au sens large.

En créant la CPICIV, et en y adhérant année après année, les citoyens de l'Île Verte ont choisi de se doter d'une voix unique pour faire la promotion de la conservation et de la protection du territoire, des écosystèmes, de la flore et de la faune de l'Île Verte. Notre priorité est de veiller à ce que les activités touristiques – le principal moteur économique actuel de la collectivité – soient mises en œuvre en respectant autant les gens, leur histoire, leur patrimoine et leur mode vie, que le reste de l'environnement. Force est d'admettre qu'en 2006, face aux pressions incessantes exercées par le développement économique à tout crin, la tâche est complexe, mais nous sommes fiers d'y parvenir assez bien pour l'instant.

Nous sommes préoccupés par l'avenir de la planète en général et l'avenir du Bas-Saint-Laurent en particulier.

Il n'est pas question ici de nous opposer au développement, bien au contraire, mais nous souhaitons aborder la question de manière durable.

Nous sommes ici pour exprimer formellement notre inquiétude.

Pour vous transmettre notre souci de l'avenir du fleuve Saint-Laurent et du Québec qui est le nôtre;

Notre souci de l'avenir du patrimoine maritime québécois;

Notre souci de ce que le maître-pêcheur de l'Île-aux-Coudres, Alexis Tremblay, a un jour baptisé « *la suite du monde* ».

La CPICIV, que nous représentons aujourd'hui, compte parmi ses membres 87% de la population citoyenne de l'Île Verte. Des gens qui souhaitent redéfinir la notion de richesse en y incluant la qualité de vie, la beauté, la nature, le respect et l'amour.

La CPICIV, que nous représentons aujourd'hui, compte parmi ses membres 87% de la population citoyenne de l'Île Verte. Nous sommes parents, grands-parents et enfants; nous sommes agriculteurs, aubergistes, ingénieurs, électriciens, enseignants, chirurgiens, cinéastes, chômeurs, sociologues, infirmiers, traducteurs, plombiers, travailleurs de la construction, organisateurs communautaires,

écrivains, professeurs de cégep et d'université, étudiants, capitaines, muséologues, mécaniciens, cuisiniers, paysagistes, employés de bureaux, matelots, acteurs, syndicalistes, retraités, entrepreneurs.

La CPICIV compte parmi ses membres un échantillon de la société québécoise moderne, aussi préoccupé par sa condition de peuple à l'avant-garde du progrès que par son envie de protéger les richesses qui l'entoure.

MISE EN CONTEXTE – ÎLE VERTE

La réputation de l'île Verte au niveau national n'est plus à faire. Nombres de reportages et de documentaires ont été tournés ici dans les dernières années, notamment ceux de Gilles Carle et Chloé Sainte-Marie ou de Charles Binamé pour nommer les plus célèbres.

Plusieurs savent maintenant que l'Île Verte est un petit caillou de 14km avantageusement juché à la confluence du *Fleuve aux grandes eaux* et du Saguenay, là où la vie exulte et se reproduit depuis des siècles, des millénaires.

L'île Verte est un havre.

De calme.

De beauté.

De paix.

C'est pourquoi une moyenne de 10 000 personnes y débarquent chaque année pour se retirer à l'abri du temps, du bruit et des tracasseries de la vie en ville. Cette « belle visite », qui débarque majoritairement à vélo ou à pied sur notre Île, engendre des retombées économiques considérables qui permettent à plusieurs Insulaires de demeurer à l'île à l'année et d'y gagner leur vie.

Plusieurs de ces personnes provenant de toutes les régions du Québec, mais aussi d'Europe et des États-Unis, sont en fait des habitués de notre bout de pays. Plusieurs connaissent certains d'entre nous par leurs noms et deviennent des amis, *des Insulaires par alliance* en quelque sorte. Plusieurs partagent notre amour pour le fleuve, pour les mammifères marins qui fréquentent le flanc nord de l'île, notre reconnaissance pour cette impression de retraite, précieuse, rare. Tous partagent notre amour des odeurs des peupliers baumiers en mai et des framboisiers du mois d'août.

Il est difficile de nommer les ingrédients du bonheur.

Cela tient à un équilibre, à un dosage savant, planifié par les siècles et les forces, mais il semble que plusieurs de ces ingrédients coexistent ici, à l'île, comme par magie.

Mais la magie, c'est délicat; il ne faut pas la brusquer.

Il faut la reconnaître et la soigner, l'accueillir pendant qu'elle passe.

L'Île Verte est un territoire de magie perpétuelle.

Après une visite sur l'île Verte – il faut bien le dire – on devient chauvin. Combien de fois avons-nous entendu des couples, des familles, des aînés comblés repartir en soupirant d'aise : « *C'est beau le bas du fleuve, hein?* »; « *C'est beau le Québec, hein? Pas besoin d'aller bien loin pour être dépaysés, pour être en vacances...* »

Contrairement aux États-Unis où la propriété privée s'étend souvent aux côtes, aux cours d'eaux et aux plages, au Québec la sauvagerie est à tout le monde. Heureusement, dans ce pays, les berges sont encore publiques, la beauté se partage universellement.

Ce n'est pas la notion de propriété que nous venons défendre ici.

Nous sommes plutôt les héritiers et les gardiens d'un lieu sur lequel nous ne faisons de toute façon que passer. **L'Île Verte et sa batture sont un patrimoine commun** que nous tenons à partager, avec nos amis, nos familles, nos hôtes, notre visite et avec les humains qui nous suivront.

Le port méthanier de Petro-Canada et TransCanada Pipelines à Cacouna, quant à lui, est un projet privé et exclusif qui ne s'inscrit pas dans cette vision. Pour nous le choix est clair : nous sommes opposés à cette vision du développement à court terme que nous qualifions de « développement à l'ancienne ».

Infrastructure touristique – pour un développement durable

Notons que la communauté a réellement pris en charge son développement (il y a une douzaine d'années) afin de favoriser les entreprises locales, l'emploi des gens de l'île, la poursuite d'une agriculture propre à l'île Verte et respectueuse des écosystèmes (notamment le célèbre agneau de pré-salé, servi à *La Maison d'Agathe* comme aux plus grandes tables de Québec et Montréal), l'accès aux cyclistes et piétons (nous examinons d'ailleurs la possibilité de transformer l'Île en milieu piétonnier).

Bref, nous souhaitons entrer dans le troisième millénaire en accord avec les principes du développement durable. Nous préparons cela minutieusement, en concertation avec tous nos concitoyens, qu'ils soient élus municipaux, commerçants ou simples vacanciers.

Contrairement à ce que l'on croit généralement, le développement durable ne se limite pas à une prise de conscience écologique, mais vise à instaurer un meilleur équilibre entre les dimensions économique, sociale et environnementale.

Nous préparons cela chez nous avec délicatesse et précaution, depuis des années, comme il se doit. Est-ce utile de préciser que l'implantation éventuelle d'un port méthanier dans ce contexte n'est pas envisageable?

L'Île Verte est naturellement devenue une destination d'écotourisme prisée. Son économie dépend directement du *coefficient de bonheur* ressenti ici par les touristes et les Insulaires. **Nous sommes absolument convaincus que le présent projet de port méthanier est une menace directe à cette économie et à la qualité de vie des gens qui habitent à l'Île.**

JUSTIFICATION DU PROJET

Est-il pertinent pour un état qui produit une énergie propre et renouvelable, de se lancer dans les énergies fossiles, de mettre le pied dans un engrenage de dépendance à certains états instables (dictatoriaux même dans le cas de plusieurs pays du Moyen-Orient producteurs de gaz naturel)? Un engrenage qui a mené, doit-on le rappeler, plusieurs états d'Occident, surpris en flagrant délit de dépendance, à faire la guerre aux dictateurs?

Est-il pertinent pour un état qui contrôle sa richesse énergétique et la partage équitablement dans la société depuis 40 ans de laisser glisser ses intérêts entre les mains de multinationales?

Est-il pertinent pour un état clairement engagé pour la réduction des gaz à effet de serre et dont 89% des citoyens se sont déjà positionnés en faveur des Accords de Kyoto de réinvestir dans la prospection gazière et pétrolière ou dans l'import-export de ces combustibles?

Est-il pertinent, en 2006, pour un état considéré comme un bon citoyen planétaire, d'autoriser l'implantation d'un terminal méthanier qui permettrait une nouvelle émission de GES équivalente à celle de 40 000 automobiles par année? Est-il pertinent pour un état moderne et progressiste comme le nôtre d'ignorer la croissance fabuleuse (40% par année dans le monde en ce moment) du marché éolien?

Est-il pertinent de permettre l'entrée par la voie maritime du Saint-Laurent de bateaux transatlantiques chargés à bloc de combustible inflammable, du transbordement de ce combustible dans un port industriel installé en plein paradis écosystémique et finalement du transit de ce gaz vers les États-Unis par pipeline puisque personne – pas même le promoteur – n'arrive à faire la démonstration que nous avons besoin de ce gaz ici?

À toutes ces questions, nous répondons **NON**.

Nous sommes pour des investissements collectifs dans l'hydro-électricité, l'éolien et le solaire et pour un réinvestissement des profits dans le bien commun, pour une diminution des schèmes de dépendances au marché des combustibles fossiles.

Nous sommes pour une croissance économique respectueuse du Protocole de Kyoto.

Nous sommes pour une campagne nationale d'éducation de grande envergure afin de rationaliser la consommation de la société québécoise et de converger collectivement vers une plus grande efficacité énergétique.

DES AUDIENCES GÉNÉRIQUES

S'il est un facteur qui nous apparaît particulièrement anti-démocratique, c'est bien le morcellement des débats autour de l'implantation de ports méthaniers sur le territoire du Québec. Expliquons-nous.

Comme chacun le sait, trois projets sont actuellement à l'étude sur le territoire. La demande d'audiences génériques déposée par certains groupes et appuyée par plusieurs autres a été refusée. Nous voici donc avec le déplorable résultat que ces mégaprojets sont traités à la pièce, sans qu'une véritable réflexion quant à leur justification puisse avoir lieu.

En plus de la question du choix énergétique, nous sommes d'avis que les Québécois doivent être mis au courant, et de manière exhaustive, des nombreux refus des états américains de permettre l'installation de ces terminaux sur leur territoire, même en sachant que ce gaz leur est destiné. Nous refusons d'être les cobayes de projets apparemment hautement risqués pour notre sécurité, notre santé et celle de notre environnement.

Il appert de plus que chaque projet est morcellé en trois parties : les terminaux méthaniers, la sécurité maritime et les gazoducs. Puis, trois ordres de gouvernements sont appelés à se prononcer sur les différentes questions. Quelle confusion!

Le citoyen qui travaille 40h/semaine, qui a des enfants, des loisirs, et qui doit dormir huit heures par jour, n'arrive pas à suivre ce processus compliqué, parmi tant d'autres. Nous sommes tentés de penser que ce contexte de morcellement des débats – pour ne pas dire « d'éparpillement » – que le gouvernement du Québec a fait naître, permet aux promoteurs de tenter leur chance aux quatre coins du Québec (en même temps!), en plus de provoquer une série de commotions régionales qui créent des tensions et attisent les guerres de clochers et qui ont toutes les chances d'aboutir sur des projets mal conçus, mal acceptés ou mal compris par les communautés, pour ne pas dire passés en douces, grâce à des manigances stratégiques.

Ce qui ajoute à notre impression de cafouillage dans ce dossier est, par exemple, la position favorable du ministre Claude Béchard à l'implantation d'un ou de plusieurs ports méthaniers sur les rives du fleuve (Le Devoir – 2 mars 2006) alors qu'il devrait, en tant que ministre et tel que l'indique la procédure, réserver son avis sur le projet jusqu'au moment où il aura pris connaissance du rapport de cette Commission. Une telle attitude de la part d'un juge dans une cour de justice ne lui aurait-elle pas valu d'être destitué pour cause de partialité? Pour protéger l'intégrité du processus?

Citons aussi le chef de l'opposition, André Boisclair qui, lors d'une tournée chez nous le 26 mai dernier, affirmait sur les ondes de la SRC qu'il était favorable au projet alléguant que « ... le gaz naturel aiderait les entreprises locales à diminuer leurs coûts... » alors que la compagnie elle-même admet ne pas envisager desservir le marché régional!

Puis, citons finalement ce reportage entendu à l'émission *Maisonneuve en direct* de la SRC en mai dernier, où l'on mentionnait que des entrepreneurs du Saguenay se réunissait pour mettre sur pied le projet de port méthanier à Grande-Anse en spécifiant la compatibilité particulière de l'infrastructure portuaire locale et l'avantageuse profondeur du port qui en faisait un site de choix. Seul hic! au tableau : on apprenait que les entrepreneurs de la région s'activent maintenant à chercher un débouché pour le gaz puisque pour l'instant, personne n'a vraiment d'idée à quoi il pourrait bien servir!

Vous conviendrez que cela a de quoi donner des doutes sérieux quant au fondement même, à la pertinence d'un port méthanier au Québec.

D'ailleurs, d'après les documents déposés par la compagnie, le gaz n'irait nulle part (sic!). À ce jour, il n'y aurait pas de projet de gazoduc déposé. Du côté de la compagnie, on allègue que les joueurs ne seraient pas encore identifiés, mais comment ces compagnies multinationales peuvent-elles penser investir 700 millions de dollars sans auparavant identifier un marché pour le gaz?

Nous prend-t-on pour des valises à roulettes? Ou alors y aurait-il par hasard une entente confidentielle entre le gouvernement et la compagnie advenant un rapport du BAPE défavorable au gazoduc? Ou advenant une opposition du ministère des Transports à accueillir le gazoduc sur les terrains de l'autoroute 20? Ou encore advenant une opposition des agriculteurs de l'UPA de voir leurs terres de nouveau morcelées par le gazoduc?

Monsieur Yves Rochon, fonctionnaire du ministère de l'Environnement, appelé devant cette Commission en première partie des audiences, a dit que le promoteur « ... *prenait un risque en excluant le gazoduc du projet mais qu'historiquement, aucun projet de gazoduc n'avait été refusé.* »

Nous demandons que TOUS les aspects du projet, incluant les détails du gazoduc, soient déposés pour que la Commission puisse les examiner.

Nous demandons une discussion globale, une concertation entièrement publique des Commissions et ordres de gouvernement sur la question de l'implantation des ports méthaniers sur les rives du fleuve Saint-Laurent et du Saguenay.

Nous demandons donc que le dépôt du rapport de la présente Commission soit réservé afin de permettre une telle consultation publique et une telle concertation.

L'INDUSTRIALISATION LOURDE DE LA RÉGION

Même si la région de Rivière-du-Loup vit une conjoncture économique très favorable, la population du Bas-Saint-Laurent demeure néanmoins épargnée par les fléaux de la pollution atmosphérique qui rend les enfants asthmatiques à Montréal; épargnée par les différentes formes de pollutions sonore et visuelle et par la plupart des autres impacts négatifs inhérent à l'industrialisation lourde.

Le Bas-Saint-Laurent est, jusqu'à ce jour, un rare refuge pour les humains, les animaux et les oiseaux. Gérard Michaud, citoyen de Cacouna, le disait de belle manière durant les audiences de cette Commission : « *Ici, le respect du terroir est un droit acquis que se partagent les communautés locales dans une perspective de développement durable.* »

Depuis des décennies, des efforts considérables ont été consentis par les communautés afin d'assurer un développement en harmonie avec leur qualité de vie particulière. Le développement

d'infrastructures touristiques respectueuses de l'environnement et des personnes commence à faire ses preuves, à affirmer son caractère durable.

La population de la région est désormais consciente du fragile équilibre de cette économie qui tient en grande partie à cette inestimable ressource naturelle que constitue le fleuve Saint-Laurent. Durant ces années, on a notamment vu naître le Parc marin (Saguenay-Saint-Laurent), la Zone de protection marine du sud de l'Estuaire, le marais de Cacouna, la réserve nationale de faunes des Îles de l'Estuaire, et la réserve nationale de la Baie de l'Isle-Verte (auxquels nous accorderons d'ailleurs une attention particulière plus bas).

Nous croyons qu'il suffit d'un seul méga-projet du genre de celui d'Énergie Cacouna pour gâter la sauce. Le tourisme est une économie extrêmement volatile et il suffit parfois d'un simple paysage tristement industriel dans ce qui demeure l'un des plus beaux villages du pays, pour marquer l'imaginaire collectif au fer rouge de l'inhospitalité.

Il suffit d'une seule erreur pour gâcher un siècle de travail des collectivités de la région pour développer l'économie du tourisme et de la villégiature. Une seule erreur aussi, pour gâcher les siècles de travail de la nature.

Nous demandons au Gouvernement du Québec de ne pas affliger la région d'une industrie lourde. Pour nous, industrialiser le Bas Saint-Laurent de cette manière, à l'ancienne, est une véritable aberration!

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DANS LA RÉGION

Tel qu'énoncé précédemment, nous sommes intéressés par la question du développement de l'industrie touristique, parce que nous sommes d'avis que cette économie est compatible avec les objectifs d'un développement durable, à condition bien sûr qu'elle soit encadrée et planifiée de manière raisonnable. Pour nous cette industrie peut être moderne, structurante, écologique et socialement souhaitable.

Sensibles aux retombées potentielles de la période de construction pour le milieu des gîtes et autres types d'hébergement, nous avons donc enquêté.

La compagnie prétend que plus de 2 000 personnes seraient logées dans les gîtes et pensions de la région advenant la construction (ce qui confirme d'ailleurs que les gens embauchés seraient recrutés en dehors de la localité). Nous avons eu vent de l'étendue du recensement de lieux d'hébergements effectué en ce sens et la compagnie a mis cette information de l'avant afin de convaincre les gens de la région.

Or, de fait, cette question ne fait pas l'unanimité et, sans vouloir s'identifier formellement devant la Commission par peur de représailles par certains de ses pairs, des membres de l'Association des propriétaires de gîtes du Bas Saint-Laurent nous ont dit ceci :

- Aucun propriétaire n'a créé son gîte en planifiant y cohabiter à l'année longue avec les mêmes personnes durant deux ou trois ans. La plupart exploitent cette activité durant la saison touristique et vivent une vie normale, en famille, durant l'hiver;
- On craint les répercussions du projet d'Énergie Cacouna à long terme sur l'activité touristique. On pense que les touristes fuiraient l'endroit puisque personne n'a envie de passer ses vacances aux abords d'un chantier de construction. Puis, comme ils n'arriveraient plus à se loger aussi facilement dans la région durant ces deux ou trois ans, on craint que les touristes perdent leur habitude de venir ici.
- Finalement, on soulève le fait que la compagnie prétend que les ouvriers se nourriraient et contribueraient à l'économie de la région. De fait, nous a-t-on fait remarquer, il serait plus juste de dire que ces ouvriers *remplaceraient* les touristes. Pour une période relativement courte de surcroît puisque dans la perspective du développement durable, deux ou trois ans, c'est très court!

Du point de vue de l'emploi, il faut réitérer que la région de Rivière-du-Loup se targue d'être l'une des seules régions du Québec à jouir du plein-emploi. On ne cesse de le répéter dans les médias locaux. Puis, on nous annonce que cet immense projet de port méthanier, qui aura des impacts négatifs majeurs, laisserait dans la MRC, à long terme, **18 emplois** sur les 35 emplois générés!

N'est-ce pas proprement dérisoire? Quelqu'un a-t-il déjà relevé cette mauvaise blague? À titre de comparaison, un intervenant devant cette Commission faisait remarquer que la pharmacie Jean-Coutu de Baie-Comeau employait 52 personnes!

Allons-nous brader le joyau du patrimoine bâti québécois qu'est le village de Cacouna pour 18 emplois d'agents de sécurité et d'opérateur de guérite? Allons-nous condamner le paysage offert

aux touristes et aux habitants de l'Île Verte qui font le pèlerinage chaque été sur la pointe du Bout-d'en-Haut pour contempler l'amont?

Allons-nous compromettre la valeur d'une région pour 18 fois 40 000\$ par année alors que les actionnaires à Calgary, Londres, New York et Paris vont empocher des milliards sans jamais mettre les pieds dans nos villages? Sommes-nous en 1940 ou en 2006?

LA SÉCURITÉ MARITIME

Le processus d'analyse entourant les questions de sécurité maritime (TERMPOLE) ne sera complété que tard cet été et un rapport sera rendu vers le mois d'octobre, soit un mois après le rapport de la Commission du BAPE.

Pour les membres de la CPICIV, il est inadmissible que la Commission ne puisse pas examiner ces questions primordiales en concertation avec les instances concernées. À nouveau, nous pensons qu'il serait raisonnable d'exiger une harmonisation du processus consultatif et décisionnel afin de d'assurer à chaque instance une compréhension globale des enjeux liés à ce projet.

Sûreté

Se basant sur les analyses de risques menées par leurs experts-conseil, les promoteurs prétendent que les risques d'attentats terroristes sont nuls. En quoi cette affirmation est-elle compatible avec la nouvelle position du Canada en matière de lutte anti-terroriste et de l'alignement plus clair de son gouvernement en faveur d'une politique états-unienne plus interventionniste au Moyen-Orient?

Comment les risques peuvent-ils être « nuls » alors qu'une partie de ces navires gorgés de méthane viendraient précisément de pays où l'armée américaine mène des opérations militaires?

Dans le nouveau contexte mondial, les habitants de l'Île Verte, ne sont pas sans être informés par les médias canadiens et par les autorités canadiennes en matière de sécurité nationale, ont toutes les raisons de craindre pour leur sécurité.

Chacun sait qu'à Boston, par exemple, 14 navires d'urgences accompagnent un méthanier qui entre au port. Énergie Cacouna nous assure que « *ce ne sera pas le cas ici, à moins que des événements géopolitiques ne viennent modifier la situation* ». Or, nous voudrions savoir pourquoi ces précautions ne

seraient pas prises ici. Cela nous inquiète d'autant plus que la position du Canada a changé considérablement depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement conservateur, ce qui rend d'après nous caducs les propos et analyses du promoteur.

Devant la légèreté avec laquelle les représentants d'Énergie Cacouna traitent cette question et toutes les autres questions de sécurité maritime – la Commission a d'ailleurs pu constater que les efforts d'analyse ont été concentrés sur la région du terminal et pas sur le transport – les citoyens de l'Île Verte sont hautement préoccupés par les risques entourant l'implantation d'un port méthanier, au point d'avoir fait de ce sujet la question centrale d'un mémoire qui sera présenté séparément devant la Commission par le comité de santé de l'Île le 14 juin prochain.

Nous remercions à l'avance la Commission pour l'attention qu'elle portera à ce document.

Nous demandons que le rapport de la présente Commission du BAPE soit réservé afin de pouvoir procéder à l'examen des conclusions du processus TERMPOL et de pouvoir inclure ces données dans son analyse.

POLLUTION DU MILIEU

Pollution atmosphérique

La totalité des citoyens de l'Île Verte vous diront qu'ils habitent ici notamment parce que l'air y est pur. C'est pourquoi les niveaux de polluants dans l'air de notre milieu de vie nous préoccupent.

Nous sommes directement sous le vent dominant du Gros-Cacouna. Or, le spécialiste du Ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs, Yves Rochon, a dit considérer les niveaux de polluants qui seraient émis durant la construction comme étant un sujet sérieux et préoccupant.

Ce n'est pas pour nous détendre.

Mentionnons notamment les niveaux de CH₄ (méthane) envisagés qui seraient tout près des normes jugées acceptables. Ce qui induit qu'un léger écart par rapport à ces normes rendrait la situation menaçante. Nous voyons évidemment d'un bon œil qu'un système de surveillance environnementale intense soit prévu par les deux ordres de gouvernement mais c'est une chose de savoir que les écarts surviennent, et s'en est une autre des les éviter.

Concernant la pollution atmosphérique durant l'exploitation du port méthanier, les promoteurs prétendent que « *les vents dissiperont le problème, le cas échéant, loin de Cacouna... Vers l'est, dans le fleuve.* »

SUR NOUS ! À l'est, à 5km en aval sur le fleuve, il y a l'Île Verte!

(Fait à noter : L'Île Verte n'apparaissait pas sur les images utilisées par les promoteurs lorsqu'il était question de la dispersion des polluants dans l'air, lors de la première partie des audiences publiques.)

L'impact de la pollution atmosphérique sur la santé des populations n'est plus à démontrer. Particulièrement dans les villes, et il est clair que les industries sont en grande partie responsables de cette pollution. La science a prouvé que nous sommes ce que nous mangeons, ce que nous buvons, ce que nous respirons. Notre santé globale est directement affectée par notre environnement.

Qu'en est-il des impacts cumulatifs sur la santé de « traces acceptables » de polluants dans l'air après, disons 10, 20 ou 30 ans? On sait, par exemple, que certains polluants organiques persistants se bioaccumulent dans la chair de certaines espèces vivantes et qu'à un certain point, elles deviennent nocives et peuvent entraîner la mort. Ces traces difficilement perceptibles lors du suivi environnemental menaceront-elles la santé de nos enfants?

Quel recours aurons-nous si cela survient sachant bien que ni l'argent ni un jugement favorable n'ont le pouvoir de redonner la santé?

Pollution par le bruit

Les études d'impact de la compagnie ne nous ont pas du tout convaincus, notamment parce que rien de ce que nous avons entendu de la part des promoteurs ne correspond à la réalité.

NOUS VIVONS SUR LE FLEUVE.

Il est tout simplement ridicule, voire insultant, de se faire dire que nous n'entendrions pas les méthaniers, les remorqueurs, ou les secousses de dynamitage alors que, les jours de beaux temps, nous pouvons entendre un phoque ou un béluga respirer au large, à plusieurs milles marins de notre côte. Les gens qui habitent sur le flanc nord de l'Île Verte ont fait remarquer que certains bateaux naviguant dans le chenal nord (soit à plus de 12 milles marins) provoquaient une vibration et une basse fréquence clairement perceptible à l'intérieur de leurs maisons. Imaginons ce que ce serait si les bateaux passaient à deux milles nautique du Bout-d'en-Haut! Qu'on ne vienne pas nous dire qu'on n'entendrait tout simplement pas ces forteresses transocéaniques! C'est une blague.

Nous savons que les travaux de construction, le dynamitage notamment, mais aussi l'exploitation du terminal et le passage des méthaniers et des bateaux accompagnateurs représenteraient autant de sources de dérangement pour la population résidente et les touristes que pour la faune.

Nous comprenons que le silence exceptionnel qui nous entoure risque de se transformer en ambiance de port industriel! Or, au risque de nous répéter, cette qualité de silence propre à notre Île est recherchée et chérie par tous ici, les touristes comme les Insulaires.

Nous demandons à la Commission de bien considérer les arguments énoncés dans le mémoire qui sera présenté devant la commission par monsieur Bruno Vincent, océanographe et citoyen de l'Île Verte qui fera la démonstration que le modèle utilisé par le promoteur concernant les nuisances par le bruit ne tient pas la route.

Nous remercions à l'avance la Commission pour l'attention qu'elle portera à la présentation et au contenu de ce document.

Pollution visuelle

Un ingrédient incontournable lorsqu'il est question de la beauté de la vie sur l'Île Verte est la noirceur de la nuit. Qui est passé à l'Île Verte sans voir des ciels étoilés d'une clarté hallucinante, sans voir des aurores boréales en juillet, n'est tout simplement pas venu à l'Île Verte!

Il n'y a pas de lampadaires chez nous. Le *calme visuel* qu'on y trouve fait de l'Île un havre, une exception au reste du monde.

Implanter un port méthanier dans notre horizon nocturne, malgré toutes les mesures d'atténuation proposées, équivaldrait à nous confisquer cette spécificité, cette rareté, cette beauté.

Les pétroliers parfois ancrés aux abords de l'Île aux Basques et très visibles du Bout-d'en-Bas de l'Île sont d'ailleurs déjà très dérangeants en ce sens.

Nous savons qu'à Boston, on allume toutes les lumières du port 16 heures avant l'arrivée des méthaniers. Les promoteurs ont aussi confirmé qu'il est prévu que les méthaniers restent allumés plein feu au quai, en tout temps. Nous comprenons qu'il y aura des méthaniers presque en continu – si on compte la fréquence, l'aller-retour, le déchargement, l'allumage des feux d'avance – ce qui signifierait la fin du silence visuel sur cette portion du fleuve Saint-Laurent.

Cela, sans parler des remorqueurs, des *mesures d'aides à la navigation*, d'un éventuel phare (feu de positionnement) sur les battures du Bout-d'en-Haut, vierge jusqu'à aujourd'hui de toute intervention humaine (on parle ici d'une monstruosité de 10m de haut).

LES MARAIS DE L'ISLE-VERTE ET DE CACOUNA

Depuis quelques années au Québec, des efforts considérables ont été consentis pour la protection, la conservation et la valorisation des milieux humides. Ces écosystèmes fragiles ont été reconnus par les gouvernements fédéral et provincial comme des zones prioritaires de protection en raison de l'importance écologique qu'ils représentent. Ce sont en effet des milieux d'une intense productivité biologique qui sont essentiels à la survie de plusieurs espèces animales et végétales.

Les marais maritimes font partie de ces milieux humides d'importance. Au Québec, ils représentent moins de 10% des côtes du Québec maritime. Il s'agit de milieux à très forte valeur écologique caractérisés par une diversité d'habitats propices pour plusieurs espèces animales, tant pour la reproduction, la nidification que pour l'alimentation. D'une extrême fragilité, les marais maritimes sont des écosystèmes complexes dont il nous reste beaucoup à apprendre.

Les marais à spartine sont des lieux privilégiés notamment pour la faune aviaire qui les fréquente. Le marais de l'Isle Verte représente le plus imposant marais à spartine de tout l'estuaire du Saint-Laurent. Ce site, d'un grand intérêt écologique, a été classé, depuis mai 1987 parmi la liste des zones humides d'importance internationale à protéger, selon la convention Ramsar sur les lieux humides, aux côtés de 1 590 autres sites répartis à travers le monde.

Cette convention, dont le secrétariat se trouve en Suisse, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à la conservation des zones humides jugées exceptionnelles et de leurs ressources, et désigne les habitats dont la conservation est essentielle au patrimoine naturel.

Cette batture exceptionnelle constitue un habitat essentiel pour la survie du canard noir. En effet, le marais de l'Isle Verte représente le plus important site pour la reproduction de cette espèce en Amérique.

On compte également plus de 130 espèces d'oiseaux qui fréquentent ce territoire et quelques-unes d'entre elles, comme le faucon pèlerin et la pie-grièche migratrice, se retrouvent sur la liste des

espèces menacées au Québec. Il s'agit d'un véritable refuge pour les oiseaux migrateurs. Le nombre des migrateurs printaniers à l'Isle Verte est estimé à 35 000. Plus de 60 espèces d'oiseaux choisissent cette zone comme aire de nidification. On y retrouve aussi une multitude de petits mammifères terrestres, d'amphibiens et de reptiles, de nombreuses espèces de poissons, des mollusques et autres invertébrés.

Le gouvernement fédéral reconnaît l'importance de ce site et prévoit amender la Loi fédérale sur les espèces sauvages du Canada afin d'intégrer le marais de Cacouna dans la zone protégée du marais de l'Isle Verte. (confirmé durant les audiences de cette Commission par Louis Breton, personne-ressource d'Environnement Canada. M. Breton a ajouté que les sentiers et accès publics devaient être maintenus et que le gouvernement ne tolérerait aucun empiètement sur ce terrain de la part des promoteurs.)

Il est donc clair qu'un objectif de conservation est poursuivi, avec raison, pour toute cette zone, et que dans une telle situation, nos décisions collectives doivent aller dans le sens de cette conservation.

Le marais de Cacouna est le prolongement écologique du marais de l'Isle verte, et de ce fait il est impératif de lui accorder le même statut. Nous jugeons totalement incohérente cette double position favorisant d'une part la protection de cette zone écologique majeure, et d'autre part l'implantation possible d'un port méthanier à proximité de cet endroit.

Nous pensons que les zones limitrophes d'un lieu de conservation aussi fragile ne doivent subir aucune forme d'expansion ni aucune pression supplémentaire de l'activité industrielle qui risqueraient d'en dégrader l'intégrité.

Nous demandons aux deux ordres de gouvernements de faire preuve de cohérence dans ce dossier et de maintenir les efforts de conservation à l'égard de cette zone d'importance majeure.

NAVIGATION DANS LE CHENAL SUD DU FLEUVE

Sécurité

Nous sommes d'avis que le choix du tracé de navigation des méthaniers dans le chenal sud (actuellement examiné dans le cadre du processus TERMPOL) comporte plusieurs problèmes,

notamment la sécurité liée à la proximité des méthaniers de l'Île Verte et les risques inhérents à la topographie marine particulière des lieux.

Le Saint-Laurent a été, de toutes les époques, une voie navigable dangereuse et crainte par les navigateurs, qui se méfient ici des changements brusques de la météo, des forts vents, de la présence de glace, de brouillard et bien sûr, des célèbres et parfois funestes hauts-fonds.

Les centaines d'épaves qui bordent ses rives et ses îles témoignent des difficultés de navigation qu'on y trouve. L'érection du premier phare du Saint-Laurent, sur la rive nord de l'Île Verte en 1809 en fait foi. Et même depuis l'avènement du chenal nord et des outils de navigation modernes, les faits objectifs, la nature et son caractère imprévisible voire dangereux ici, n'ont absolument pas changé : la mer est très souvent mauvaise dans le coin.

Actuellement, seulement 5% du trafic maritime utilise la voie du chenal sud. L'utilisation de ce tracé par les méthaniers causerait une augmentation de 80% de tout le trafic dans ce secteur du fleuve. Nous apprenions également en consultant les archives du projet Rabaska à Beaumont-Lévis que le site de Cacouna avait déjà été examiné, puis abandonné par GazMétro et ses partenaires parce que la zone avait été considérée comme étant trop dangereuse pour la navigation.

Malgré que la corporation des pilotes du Saint-Laurent ait exprimé son appui à la compagnie, plusieurs pilotes se sont dissociés de cette position en affirmant publiquement que les risques d'échouement de tels navires étaient bien réels. À ce chapitre, nous serions les premiers sur l'Île Verte à être menacés. Le 20 septembre 2004, au large de la Norvège, une communauté de 800 Insulaires de l'île de Fedje a fait face à l'évacuation suite à la dérive d'un méthanier en panne dans une tempête près de ses côtes. Même les remorqueurs n'arrivaient pas à contenir le navire et on a craint l'explosion du méthanier qui avait alors dérivé à moins de 30 mètres de la rive. Heureusement, cette catastrophe a pu être évitée de justesse.

Imaginez maintenant que l'on prenne de tels risques quatre à six fois par semaine sur l'une des voies navigables les plus dangereuses du monde!

Nous savons que, dans l'éventualité d'un échouement, si le méthanier en cause n'était pas pourvu d'installations de liquéfaction à bord, le gaz ne pourrait être gardé sous sa forme liquide que durant une période de 12 heures au maximum, au terme de laquelle la vaporisation et le brûlage délibérés devraient être effectués.

À l'inverse, nous n'avons pas accès aux données d'impact et de sécurité concernant les activités de liquéfaction des méthaniers, ces questions n'ayant pas fait l'objet d'un examen public puisque le promoteur examine les deux possibilités. Cela nous inquiète également. Nous considérons que ces deux éventualités représentent un risque accru pour la population de l'Île Verte.

Cabotage sur cette portion du Saint-Laurent

On trouve dans l'Addenda – Transport maritime (-2-10-) que les méthaniers se maintiendraient à une « *distance sécuritaire de huit milles nautiques de la côte* » le long de la côte nord de la Péninsule gaspésienne. Or, nous aimerions savoir pourquoi cette distance « *sécuritaire* » ne serait pas nécessaire devant l'Île Verte? On prévoit actuellement une proximité aussi inquiétante que deux milles marins.

À ce propos, le tableau comparatif des avantages et inconvénients pour le promoteur à emprunter le chenal nord ou le chenal sud (Addenda-Transport maritime 2.3-1) ne contient qu'un seul point contre le chenal sud mais il est de taille : la proximité de l'Île. On peut donc conclure que le niveau de risque est plus grand.

Or, à ce jour, il n'existe aucune analyse de risque lié à la navigation et la compagnie n'a pas jugé nécessaire de mettre sur pied un plan d'urgence concernant les citoyens de l'Île Verte. Le risque accru d'événement dangereux lié au passage des méthaniers dans le chenal sud est au coeur du mémoire présenté par le comité de santé de l'Île. Nous invitons à nouveau la Commission à porter une attention particulière à ce document.

Le chenal sud et la Voie bleue

L'une des initiatives touristiques qui nous tient à cœur dans la région – parce qu'elle est respectueuse de l'environnement et des communautés et qu'elle favorise un rapprochement des citoyens avec le fleuve – est celle de *La Voie Bleue*, qui fait la promotion du tourisme par l'eau, notamment en développant les routes de kayak de mer.

Nous avons appris que les promoteurs interdiraient l'accès au site de Cacouna en établissant un périmètre de sécurité de 300m. Puis, selon leur dires, ils envisageraient mettre sur pied une navette pour transporter les kayakistes, pour contourner la nouvelle zone industrielle de Cacouna. Chose certaine, les eaux ne seraient pas sûres pour les plaisanciers « les matins-méthaniers ».

Pas sûres pour les amateurs de voiles, de pêche, de kayaks qui fréquentent notre côte et qui font de l'Île Verte une escale de choix, contribuant ainsi à notre économie locale en profitant des gîtes et

couverts. Pas sûres pour nous qui avons l'habitude de sortir en mer pour fréquenter les mammifères marins. On nous dit aussi (Michel Boulianne, Transport Canada) qu'« un zodiac avec des agents de sécurité à bord pourraient voir à écarter les plaisanciers lors des passages de méthaniers », ce qui veut dire une patrouille au moins un jour sur deux... N'est-ce pas triste comme perspective?

Espèces menacées et mammifères marins

« La proximité des sites d'observation et la relative tranquillité de la mer font de l'Estuaire du Saint-Laurent l'un des meilleurs sites au monde pour les mammifères marins. »

- Institut Maurice-Lamontagne, Pêches et Océans Canada

Les experts consultés par le promoteur le disent clairement : « Les mammifères marins, surtout des bélugas et des phoques communs, fréquentent l'Estuaire du Saint-Laurent près de Gros-Cacouna. Ces mammifères marins constituent une ressource importante en raison de leur valeur intrinsèque pour l'écosystème (ce sont les prédateurs de niveau trophique supérieur des eaux marines), en plus de l'intérêt économique, social, culturel et esthétique qu'ils représentent. Les mammifères marins bénéficient en outre de la protection des lois fédérale et provinciale. Le Comité de la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) considère la population de bélugas du Saint-Laurent comme une « espèce menacée » et l'a récemment ajoutée à l'Annexe I de la Loi sur les espèces en péril. Cette population est aussi considérée comme menacée conformément au Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats (provincial). »

Nous sommes en droit de nous poser la question : À quoi peuvent bien servir nos lois pour protéger les espèces menacées si on peut quand même les déranger dans le chenal sud, en plein sanctuaire, dans leurs derniers retranchements? Les espèces en cause (le béluga par exemple) se sont réfugiées dans le secteur. Nous autres à l'île, les côtoyons, les fréquentons, les apprécions comme une part importante de notre patrimoine, de notre paradis terrestre. Pour nous, c'est à ce refuge (cette ressource naturelle qui attire des dizaines de milliers de visiteurs - et plus de 20 millions de dollars en retombées économiques - sur le fleuve chaque année), qu'on s'attaquerait en laissant une poignée d'industriels avoir le dessus sur nos lois, sur nos priorités, sur notre patrimoine, notre bien commun.

Érosion des berges

Récemment, les observateurs spécialistes ont constaté un problème d'érosion des berges sur toute la longueur du Saint-Laurent, notamment attribuable aux exceptionnelles variations climatiques qui

semblent empêcher la banquise de se fixer assez solidement et favorisent ainsi l'érosion au moment du départ des glaces au printemps.

Cette situation est préoccupante à l'Île Verte, pour des raisons évidentes d'impact sur les écosystèmes mais aussi parce que ces marées exceptionnelles détruisent nos berges et donc, nos propriétés. Nous pensons que toutes les mesures disponibles doivent être envisagées pour ralentir ce phénomène et protéger l'intégrité des berges de l'île.

Une augmentation de 80% du trafic maritime dans le chenal sud, hiver comme été, n'est pas le type de mesure de protection auquel nous aspirons! Jusqu'à maintenant, nos questions posées en ce sens n'ont pas trouvé réponse satisfaisante.

La compagnie allègue pour l'instant que les méthaniers dans le chenal sud ne briseront pas la banquise d'avantage et ne feront pas de vagues plus hautes que les vagues moyennes du fleuve. Il ne faut pas avoir vécu longtemps sur les bords du fleuve pour savoir que cette affirmation ne reflète la réalité d'aucune façon. Nous ressentons sur le rivage, les jours de beaux temps, les vagues causées par les bateaux qui naviguent sur le chenal nord, à 12 milles marins de chez nous!

PONT DE GLACE

Les Insulaires possèdent la mémoire collective de plus de 250 hivers passés à l'Île Verte. Malgré les prétentions des promoteurs, les plus expérimentés d'entre nous sur le fleuve sont toujours d'avis que les activités reliées à l'exploitation du terminal auraient un impact négatif sur la formation du pont de glace.

Or, le pont de glace est notre seul moyen d'atteindre le continent en hiver. C'est sur le pont de glace que nous transitons avec nos vivres et autres nécessités. C'est sur le pont de glace que nous comptons en cas d'urgence ou de menace à notre vie et sécurité. Que ferons-nous en cas de danger pour l'un de nos citoyens si le pont de glace est affaibli par l'activité portuaire? Quel recours auront-nous advenant le cas où les prévisions des promoteurs s'avéraient fausses?

Même le représentant de l'équipe de chercheurs (Vladimir Koutitonsky) a mentionné devant cette Commission que le sujet des glaces « *mériterait des analyses plus approfondies mais qu'ils avaient manqué de temps* ». Manqué de temps? Comment peut-on manquer de temps pour traiter d'une

question aussi fondamentale en pays nordique dans les circonstances particulières de toute une population?

Cette préoccupation est critique pour les citoyens de l'Île Verte, au point où un mémoire traitant spécifiquement de la question du pont de glace sera présenté à la Commission par deux de nos concitoyens le 14 juin prochain.

Nous remercions à l'avance la Commission pour l'attention qui sera portée à la présentation et au contenu de ce document.

CONCLUSION

Nous demandons à la Commission de rendre compte de tous les arguments énoncés plus haut, ainsi que ceux inclus dans les mémoires en opposition au projet de terminal méthanier déposés durant les présents travaux, en réservant son rapport jusqu'à ce que tous les éléments liés au projet (études de marché de distribution, projet de gazoduc, rapport sur la sécurité maritime) aient fait l'objet d'un examen approfondi et d'audiences publiques.

Nous savons que les commissaires du BAPE ont déjà demandé, sans succès, de se voir octroyés de tels pouvoirs, mais nous espérons que le précédent créé par la tenue d'une commission conjointe d'examen rendra possible l'exercice d'un tel droit de réserve, à l'aide des mécanismes en place à l'ACÉE.

Finalement, nous souhaitons que les pressions politiques auxquelles la Commission est sans aucun doute soumise, vu les sorties publiques du premier ministre Charest et du ministre Béchar, puissent être écartées pour permettre un examen objectif de la question.

Au nom des membres de la corporation des propriétaires de l'île Verte nous vous remercions de l'attention portée à ce mémoire.