

**Les dangers entourant le pont de glace à l'Île Verte
par l'établissement d'un port méthanier à Cacouna**

Mémoire de Denis Cusson et Gérald Dionne jr

Présenté au BAPE

**À l'occasion des audiences publiques sur
l'établissement d'un port méthanier à Cacouna
par Énergie Cacouna**

Île Verte, 8 juin 2006

Présentation

En tant qu'insulaire, nous sentons le besoin de vous faire part de nos craintes devant la transformation d'une partie du port de Cacouna en port méthanier tel que présenté par Énergie Cacouna. Monsieur Gérald Dionne jr est un insulaire de longue date bien qu'il fasse partie des «jeunes» à l'Île. Il fait l'élevage d'agneaux de champs tout en opérant un gîte, en plus d'être le directeur général des Maisons du Phare. Monsieur Dionne s'est mérité le prix Chrysalides 2006 comme jeune entrepreneur pour son élevage d'agneaux. Monsieur Denis Cusson est un insulaire depuis cinq ans. Il occupe la gérance de la Société Inter-Rives de l'Île Verte qui opère le traversier *La Richardière* ainsi que le poste de directeur général à la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Nécessité pour les insulaires

Trois formes de transport sont utilisées durant l'année pour transporter les résidentes et les résidents de l'île, les villégiateurs et les touristes vers le continent : par bateau à marée haute, de mai à décembre, vers le village de L'Isle-Verte (traversier et bateau-taxi), par hélicoptère en décembre et de la mi-mars à la fin d'avril vers le quai de Cacouna-est, et par pont de glace de janvier à la mi-mars vers le village de L'Isle-Verte et vers le quai de Cacouna-est.

Le pont de glace permet aux insulaires, durant la période de l'année la plus difficile, d'être les plus autonomes. Le pont de glace procure aux insulaires la possibilité d'aller et venir entre le continent et l'île à toutes les heures du jour et à tous les jours de la semaine. Contrairement à la perception généralisée, c'est donc au cours de l'hiver, durant la période où l'on croirait les insulaires les plus isolés que, en fait, nous sommes les plus « indépendants ». C'est le seul moment de l'année où nous pouvons vaquer à nos occupations sur la terre ferme, sans obligatoirement tenir compte d'un horaire (marée, hélicoptère). Deux mois et demie de liberté, dans une année, c'est très précieux!!!

Le pont de glace c'est aussi pour les insulaires, le chemin balisé vers le village de L'Isle-Verte qui longe les battures de L'Isle-Verte. Ainsi il est possible d'aller au village en motoneige pour y faire son épicerie, y chercher son essence, y faire ses transactions bancaires, transporter des matériaux de construction ou même des appareils ménagers.

En matière de santé et sécurité, le pont de glace s'avère être la voie la plus rapide pour évacuer une personne malade ou blessée. En période d'hélicoptère, il faut d'abord trouver un appareil pouvant contenir une civière et attendre son arrivée, obligatoirement plusieurs heures. Aucun appareil n'est « de garde » pour desservir l'île et la disponibilité d'un tel appareil est aléatoire et imprévisible (garde côtière, SQ, privé).

Absence de pont : période d'hélicoptère

Ce service est subventionné par le Ministère des Transports du Québec. L'horaire est très restrictif pour la vie quotidienne, soit de 8 h 00 à 9 h 30 et de 14 h 00 à 15 h 30 les

lundis, mercredis et vendredis. Les conditions climatiques et les problèmes mécaniques causent assez fréquemment l'interruption du service, qui est alors remis au lendemain. Les résidents sont donc obligés de trouver un refuge pour la nuit jusqu'au lendemain et pour certains cela signifie louer une chambre et manger au restaurant. Ce moyen de transport est déjà le plus dispendieux de l'année, soit 10 dollars du voyage, donc 20 dollars aller-retour par personne.

Le transport de matières dangereuses est interdit, les insulaires doivent donc entreposer l'essence et le propane pour un minimum de deux mois à l'automne.

Cette période de l'année représente un défi pour la communauté. Certains choisissent même de quitter l'île temporairement pour éviter de vivre ces contraintes, particulièrement difficiles pour quiconque a un problème de santé nécessitant des rendez-vous réguliers ou l'accès à une évacuation médicale rapide garantie. Ce qui aide à passer à travers, c'est de savoir que ça va finir après un mois. Vivement le pont de glace !

Vivre de telles contraintes de transport au quotidien pendant un mois, est une réalité quotidienne naturelle intrinsèque à l'île. On ne peut que faire avec et s'y adapter. Par contre, devoir assumer vivre de telles contraintes pendant cinq à six mois continus, à cause de la présence d'un facteur externe - présence d'un port méthanier à proximité - changerait complètement la vie des insulaires, les résidents permanents de l'Île Verte. Non seulement la vie serait plus difficile, mais cela mettrait en jeu la survie même de notre communauté. Imaginez l'exploitation d'un commerce, d'un élevage ovins : impossible. Imaginez l'entreposage des matériaux et de la nourriture. Imaginez les risques pour la santé des écosystèmes et de la population si chacun devait entreposer de l'essence pour six mois. Imaginez les conditions de vies de la population générale dans un contexte où les échanges, dans un sens comme dans l'autre, avec la cote deviennent sporadique. Imaginez élever une famille dans de telles conditions d'isolement.

Activités économiques liées au pont de glace

Le pont de glace assure un revenu économique direct pour plusieurs insulaires et pour plusieurs résidents du village de L'Isle-Verte. Des centaines de personnes y pratiquent la pêche à l'éperlan arc-en-ciel. Certains font la location de cabanes afin de répondre à la demande de touristes toujours en croissance. Dans l'optique de la diversification du produit touristique, dont l'Association Touristique Régional (ATR) du Bas St-Laurent et la Corporation développement communautaire de la MRC de Rivière-du-Loup font la promotion, la pêche constitue une activité qui a un apport économique important pour le tourisme local qu'il faut protéger. Il en est de même pour une catégorie de motoneigistes qui cherchent de nouveaux paysages et qui peuvent venir apprécier les beautés de l'île en hiver.

De plus, des gîtes touristiques sont en opération durant la période hivernale, précisément parce qu'à cette période, grâce au pont de glace, l'accès à l'Île Verte est des plus simples... et pittoresque. À chaque année de nouvelles personnes découvrent qu'à l'Île Verte on peut pratiquer des sports d'hiver tels le ski de fond et la randonnée en raquettes et cela ...sans neige artificielle.

Description

Le pont de glace est d'une longueur d'environ six (6) kilomètres entre les deux rives et se rend aussi jusqu'au village de L'Isle-Verte. Il est situé presque en face du quai de Cacouna-est. C'est l'endroit le plus étroit entre les deux rives. Le pont de glace fait aussi le lien, via les battures de L'Isle-Verte, entre l'Île Verte et le village de L'Isle-Verte. La circulation sécuritaire sur le pont de glace est possible grâce à un chemin balisé de 1 000 balises séparées par une distance de quinze (15) pas entre chaque balise.

Confection

La formation du pont de glace se fait par l'apport des glaces venant d'est et d'ouest du chenal, qui viennent se souder entre elles et sur les rives. La prise du pont de glace est soumise à l'interaction dynamique d'un ensemble de facteurs. Premièrement le vent froid du nord qui refroidit (et gèle) l'eau que les marées nous amènent, tout en évitant que cette glace soit évacuée au baissant de la marée. Deuxièmement, il y a la température de l'eau et de l'air. Le troisième facteur est la force des courants et des marées. Un faible marnage favorise la prise des glaces. Lorsque la masse de glace est suffisamment importante et solide, un chemin est balisé. Le pont ainsi créé est nivelé par la suite afin d'enlever le plus d'imperfections, appelées «caburons» (glaces pointues).

Par la suite la solidité du pont est vérifiée régulièrement, quotidiennement à certaines périodes. S'il s'avère dangereux, il est fermé ou détourné.

Dangers

Le pont de glace demeure un lieu comportant certains dangers. Les marées et le courant continuent à opérer durant l'hiver. Contrairement à ce qu'Énergie Cacouna a pu dire ou laisser croire lors des présentes audiences, le pont de glace ne repose pas sur le fond marin. La glace flotte sur l'eau : par conséquent, le pont monte et descend deux fois par jour, à chaque marée. Le pont est donc constamment en mouvement « vertical », mis-à-part à l'étale, moment où il n'y a plus de courant de marée et où une partie de la glace repose sur la batture. Par temps doux, lorsqu'il pleut ou lors des grandes marées, il y a toujours un danger que le chenal «ouvre», ou que le pont ramollisse. Si le chenal s'ouvre, il devient alors impossible de passer.

Le réchauffement de la température atmosphérique, le fort ensoleillement et l'absence de nouvelles glaces fragilisent le pont. Énergie-Cacouna détourne l'attention en parlant des faibles vagues que feront les méthaniers et donc aucun impact sur le pont. Le véritable problème et danger n'est pas là. Le véritable danger pour le pont de glace est l'absence de glace aux alentours de l'Île et donc dans le chenal au sud de l'Île qui risque de nuire, voire d'empêcher sa formation.

Inquiétudes

Nous sommes particulièrement inquiet de l'avenir du pont de glace. Le promoteur a fait appel à des experts étrangers pour nous dire que le pont de glace ne serait pas affecté par les activités du terminal méthanier. Quelles études ont-ils fait ? Ils sont arrivés sur les lieux après la formation du pont de glace, en janvier 2006 et ils n'ont pas observé la dynamique de formation du pont sur le terrain. De plus, ils n'ont consulté aucun citoyen de l'île sur ce sujet. Ils sont venus nous dire qu'il n'y aurait pas d'impact. Comment peuvent-ils affirmer cela hors de tout doute, à partir d'une observation faite à un seul moment ? C'est pas très sérieux !

Nous savons que pour la réalisation sécuritaire de ses activités à la jetée du port et pour le transport des méthaniers, Énergie Cacouna devra maintenir un large secteur libre de glaces en permanence. Ce faisant, il ne sera pas possible d'avoir un apport de glaces venant du côté ouest et ainsi permettre la confection et le maintien du pont de glace de façon naturelle. Les insulaires de l'Île Verte savent, par expérience et par les connaissances que leurs parents et prédécesseurs leur ont enseignées, que l'absence de glace venant du côté est comme du côté ouest ne permettra pas la prise du pont de glace : dans la partie du fleuve entre l'île et le village, à la pointe est de l'île, le courant de marée montante dirige la glace vers l'ouest. À la pointe ouest de l'île, le courant de marée montante contourne l'île par la rive nord, effectue un 180 degré - se dirige vers l'est - et vient à la rencontre du courant de marée qui se dirige vers l'ouest. Par conséquent, les glaces apportées par ce dernier courant vont heurter les glaces qui se dirigent en sens contraire. Les glaces vont par la suite se déposer à marée basse et s'épaissir avec le froid, favorisant la prise des glaces dans le centre de l'île, à proximité d'un banc de sable (figure 1).

Il y aura d'abord la venue d'un méthanier au quatre jours, au minimum, donc deux par semaine. Considérant qu'il repart par là d'où il vient, il y aura donc quatre passages à chaque semaine. Il faudra donc maintenir les abords du port libre de glace sur une longue distance. Par conséquent, nous croyons que l'espace entre l'Île Verte et le port sera maintenue libre de glace. De plus, le promoteur et Transports Canada prévoient une augmentation de l'utilisation du port déjà existant, ce qui signifie une autre augmentation du trafic maritime entre l'Île Verte et Gros Cacouna.

Deuxièmement, il y aura lors de la combustion du gaz naturel dans les vaporisateurs, le rejet continu d'eau résiduelle à une température pouvant atteindre 20 degrés Celcius (entre 15 et 20 degrés Celcius, selon le promoteur). Il est question de 170 litres ou 45 gallons à la minute. Le réchauffement de l'eau, même mineur, nous inquiète énormément. L'effet peut être subtil, mais réel. L'effet cumulatif du réchauffement de l'eau, de l'air, du passage des bateaux, des brise-glaces, tout cela combiné, peut retarder ou empêcher la formation du pont. Avoir un pont « peut-être que oui, peut-être que non » ou « de temps en temps » n'est pas une option acceptable pour la population de l'Île Verte.

Sans pont de glace, la fin de la seule île habitée à l'année dans le Bas Saint-Laurent

Si le pont de glace disparaissait, comment le promoteur pourrait-il véritablement compenser les insulaires ? Comment compenser la perte d'autonomie et de liberté, données gratuitement par les forces de la nature qui servent parfaitement la communauté depuis plus de 200 ans. Bien sûr, on pourrait exiger un service d'hélicoptère sept jours sur sept, l'approvisionnement des insulaires en essence, des compensations financières pour les pertes de revenus de tourisme, etc... Il s'agit d'un minimum ! Mais l'Île Verte sans pont de glace aura perdu sa vitalité et son âme, et le risque de voir sa communauté d'hiver la quitter pour toujours ne doit pas être mis en danger au profit d'un promoteur, quel qu'il soit.