

L'ÉTUDE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Mémoire présenté à
LA CONSULTATION PUBLIQUE

dans le cadre
**DES CONSULTATIONS PAR LA SODES
ET LA COMMISSION DES GRANDS LACS**

par
L'UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE

AOÛT 2004

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	1
1. PRÉSENTATION DE L'UQCN.....	1
2. CONTEXTE DE L'ÉTUDE GRANDS LACS - VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	2
3. RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES	3
<i>QUESTION N° 1 : En quoi les objectifs de l'étude concernent-ils l'UQCN ?.....</i>	3
<i>QUESTION N° 2 : Est-ce que les objectifs de l'étude correspondent aux attentes de l'UQCN ?</i>	4
<i>QUESTION N° 3 : Est-ce que les aspects de l'étude vous semblent complets ? Sinon, quels sont vos commentaires ?</i>	4
<i>QUESTION N° 4 : Avez-vous des commentaires sur des éléments et des paramètres manquants ?.....</i>	5
<i>QUESTION N° 5 : Que peut faire l'Équipe de gestion pour produire la meilleure étude possible ?</i>	6
4. RECOMMANDATIONS DE L'UQCN	7
CONCLUSION	10

1. PRÉSENTATION DE L'UQCN

Depuis près de 25 ans, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) intervient pour faire progresser le Québec vers les trois objectifs suivants :

- Maintenir les processus écologiques essentiels à la vie;
- Préserver la diversité biologique;
- Favoriser l'utilisation durable des espèces, des écosystèmes et des ressources.

Regroupant plus de 8 000 sympathisants et 80 organismes œuvrant pour le développement durable de l'environnement, l'UQCN travaille de plusieurs façons à la rencontre de ses grands objectifs : l'éducation, la sensibilisation, la recherche, la participation aux consultations et les avis ou prises de position publics sont les principaux moyens retenus.

Depuis sa fondation, l'organisme s'est prononcé publiquement sur un grand nombre de questions environnementales: la Loi québécoise des forêts, la gestion de l'eau, la réduction de la pollution agricole, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, la Loi provinciale sur les pesticides, la consultation sur la gestion des matières résiduelles, la gestion de la faune, l'élargissement du réseau des aires protégées, etc. Elle est reconnue pour ses interventions pertinentes, exigeantes et efficaces.

2. CONTEXTE DE L'ÉTUDE GRANDS LACS - VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Cette étude canado-américaine lancée officiellement en mai 2003 a pour but d'évaluer les besoins permanents aux chapitres de l'entretien et des investissements à long terme pour garantir la viabilité continue du réseau Grands Lacs – voie maritime du Saint-Laurent, en tant que composante de l'infrastructure des transports en Amérique du Nord.

L'étude se limite à l'évaluation de l'infrastructure des transports maritimes existante et n'aborde pas l'évaluation des grandes modifications qui pourraient être apportées à l'infrastructure (expansion des écluses de la voie maritime, accroissement des dimensions du canal, etc.).

Les objectifs de l'étude GLVMSL sont :

- Évaluer l'état et la fiabilité du réseau Grands Lacs – voie maritime du Saint-Laurent, y compris les avantages relatifs à l'entretien continu de l'infrastructure actuelle des transports et les coûts que cela suppose;
- Évaluer les facteurs techniques (ingénierie), économiques et environnementaux allant de pair avec les besoins actuels et à venir du réseau Grands Lacs – voie maritime du Saint-Laurent et avec ceux de l'infrastructure des transports dont il dépend;
- Cerner les facteurs et les tendances influant les industries nationales et internationales du transport maritime qui desservent le réseau Grands Lacs – voie maritime du Saint-Laurent, y compris les liens intermodaux et les technologies des transports qui évoluent.

3. RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

L'Équipe de gestion a souhaité attirer l'attention des intervenants sur cinq questions concernant les différents aspects de l'étude GLVMSL.

QUESTION N° 1 : EN QUOI LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE CONCERNENT-ILS L'UQCN ?

- L'UQCN travaille au maintien de la biodiversité et à la protection de l'écosystème Saint-Laurent depuis des décennies;
- Par les années passées, le Corps des Ingénieurs américains (USACE) n'a jamais daigné répondre aux correspondances en provenance du Canada et plus spécifiquement de groupes environnementaux du Québec concernant leur tentative antérieure d'agrandir la Voie maritime et d'approfondir les ports. L'UQCN veut s'assurer de la transparence des décisions de cette organisation américaine sur cette question;
- L'UQCN veut s'assurer que les objectifs actuels rencontrent les besoins réels d'un projet d'optimisation englobant et transparent, comme nous avons été habitués de le faire dans le cadre de projets structurants durant les Plans d'action Saint-Laurent;
- L'UQCN est totalement convaincu que toute action impliquant la composante EAU des Grands Lacs touche essentiellement et de façon plus prononcée, la partie aval du Système;
- L'UQCN est convaincu que la population québécoise ne permettra jamais le passage de navires Panamax sur le Saint-Laurent, navires surdimensionnés pour la voie maritime, ce qui nécessiterait l'approfondissement et l'élargissement du chenal. L'exception consiste au passage actuel de trois navires de 965 pieds de long qui furent construits dans le respect des dimensions actuelles du chenal de navigation sur le Saint-Laurent. Dans ce sens, l'UQCN veut s'assurer que tout sera fait afin d'assurer le transport sécuritaire des marchandises sans jamais augmenter les dimensions de la Voie navigable, voire même les diminuer si possible;
- L'UQCN possède une vaste expertise de l'ensemble des enjeux concernant le Saint-Laurent et une très bonne connaissance des enjeux en amont du Saint-Laurent dans les Grands Lacs;
- L'UQCN reconnaît l'importance de bien travailler en réseau et veut s'assurer qu'il y a intégration des connaissances de l'amont à l'aval sur les enjeux pour chacun des modes de transport et leur interaction.

QUESTION N° 2 : EST-CE QUE LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE CORRESPONDENT AUX ATTENTES DE L'UQCN ?

- Les objectifs de l'étude ne correspondent pas aux attentes de l'UQCN, nous souhaitons une étude qui :
 - Identifiera et intégrera les différents modes de transport de marchandises en fonction des forces locales existantes dans chacune des régions;
 - Privilégiera le partenariat versus la compétitivité entre les installations portuaires dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent, de Québec, de Trois-Rivières et de Montréal, puis celles des Grands Lacs;
 - Implantera un réseau intermodal moderne et/ou de cabotage sur le Saint-Laurent afin d'aider au transit des marchandises dans le respect des dimensions actuelles ou diminuées de la Voie navigable du Saint-Laurent et de la Voie maritime;

QUESTION N° 3 : EST-CE QUE LES ASPECTS DE L'ÉTUDE VOUS SEMBLENT COMPLETS ? SINON, QUELS SONT VOS COMMENTAIRES ?

- L'UQCN note que le plus important aspect manquant de l'étude concerne l'omission totale des conditions actuelles de navigation sur le Saint-Laurent entre Montréal et Québec et de ses impacts. Pourtant, ce secteur de navigation est crucial, autant pour le maintien de la biodiversité du Saint-Laurent que pour le transport maritime des marchandises. Les deux pays ne peuvent se contenter de cibler les conditions des écluses et laisser en plan l'état de survie de ce gigantesque écosystème vivant que constitue la portion fluviale du Saint-Laurent.
- L'UQCN souhaite la reconnaissance par le gouvernement et l'industrie que le système Saint-Laurent - Grands Lacs représente un écosystème unique et vivant dont l'état de santé dépend directement du respect des gestionnaires envers ses capacités à soutenir l'ensemble des différents usages;
- Des modèles sur les impacts des variations climatiques sont manquants;
- Les volumes d'eau que les populations de l'amont sont prêtes à déverser via la Voie maritime, sans leur causer des torts indus, ne sont pas connus et doivent être identifiés (c'est à dire l'équilibre des différents usages et jouissances entre l'amont et l'aval);
- Quelles sont les garanties pour une protection maximale contre les espèces aquatiques nuisibles à long terme ?
- Quels sont les scénarios envisagés par l'industrie maritime pour permettre le transport des marchandises en vue de différents niveaux d'eau sur le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs tout en respectant les besoins en eau pour les milieux humides ? En l'absence de tels scénarios, il faudrait les développer en collaboration avec les différents usagers ainsi que la population;

- Quelles sont les garanties du maintien voire de l'amélioration de la biodiversité et de la bonne santé de l'écosystème marin/fluvial ?
- Quels critères de performance les partenaires des différents modes de transport et les différents usagers utiliseront-ils dans le but de vérifier les conséquences de leurs prises de décisions et quelles mesures seront mises en place pour corriger les erreurs ?
- Quel rôle ou rapprochement entre l'industrie maritime et la société civile anticipez-vous afin de faire le suivi à long terme des performances de l'activité du transport des marchandises ?

QUESTION N° 4 : AVEZ-VOUS DES COMMENTAIRES SUR DES ÉLÉMENTS ET DES PARAMÈTRES MANQUANTS ?

- Comment davantage mettre à profit la profondeur naturelle en eau du port de Québec ?
- Comment développer davantage l'intermodalité entre les ports de Québec, Trois-Rivières et Montréal tout en assurant des retombées économiques intéressantes pour tous ? (La même question s'applique pour les installations portuaires des Grands Lacs)
- Comment s'assurer que les dimensions actuelles du chenal de navigation entre Montréal et Québec ne seront pas augmentées mais qu'inversement, les flottes de navires futures y soient adaptées ?
- Quelles sont les garanties que l'eau présente dans le Saint-Laurent sera disponible de façon équitable en tout temps pour les différents usagers y compris pour l'environnement ?
- Quels sont les mesures envisagées afin de maintenir de l'eau en rive lors des périodes prolongées de très bas niveau d'eau dans le Saint-Laurent ? Allons-nous simplement nous contenter de la canalisation de cette eau dans la Voie navigable ou bien arrêterons-nous, par exemple, le dragage d'entretien afin de permettre une meilleure répartition de cette eau?
- Quels sont les impacts de réduire la fréquence des dragages d'entretien de la Voie navigable entre Montréal et Québec afin d'augmenter l'écoulement de l'eau en rive ?
- L'inclusion dans l'étude de plusieurs scénarios de variations climatiques offrant différents volumes ou débits d'eau disponibles dans les Grands Lacs, et plus particulièrement le Lac Ontario qui alimente à 75% le Saint-Laurent fluvial, pour, entre autre, l'activité de la navigation commerciale est incontournable;
- L'UQCN est convaincue que les dimensions du chenal de navigation (voie navigable) sur le Saint-Laurent ont atteint le seuil critique des volumes d'eau disponibles en provenance des Grands Lacs pour cet usage surtout dans le contexte actuel de la réduction de ces débits. Ainsi, tout dragage de capitalisation provoquerait un déséquilibre des volumes d'eau en amont pour l'ensemble des usages et des populations des États américains et de l'Ontario et augmenterait l'effet « canal » en aval.

QUESTION N° 5 : QUE PEUT FAIRE L'ÉQUIPE DE GESTION POUR PRODUIRE LA MEILLEURE ÉTUDE POSSIBLE ?

- L'étude actuelle ne peut, par elle seule et dans les délais accordés, apporter les éléments de réponses nécessaires à la bonne marche à long terme de l'industrie maritime et de ses partenaires entre l'Atlantique et les Grands Lacs;
- Le nombre restreint des organisations impliquées et le peu d'implication de la société civile est un manque flagrant à l'étude actuelle;
- Obtenir le mandat d'une étude beaucoup plus exhaustive;
- Prévoir un minimum de cinq ans pour réaliser une étude bilingue plus complète et compréhensive;
- Former, pour chacun des volets, un comité public aviseur indépendant. Ces comités seraient composés de représentants des différents usagers : municipalités, groupes, industries, associations, citoyens, plaisanciers, pêcheurs, Premières Nations, etc.

4. RECOMMANDATIONS DE L'UQCN

- R-1 L'UQCN demande que quelles que soient les décisions prises suite à l'étude d'optimisation en cours sur la Voie maritime, la protection et l'amélioration de l'environnement immédiat et des usages existants soient assurées tout au long de la Voie maritime et de son réseau d'écluses.
- R-2 L'UQCN demande qu'une information plus détaillée apparaisse dans le document concernant la Voie maritime section Montréal-Grands Lacs et la Voie navigable section Montréal-Québec et plus particulièrement celle relative aux dimensions actuelles du chenal de navigation (234 m x 11,3 m) section Montréal-Québec. Comme si, tel que le figure le document actuel, sa configuration actuelle n'influe pas sur l'étude en cours ou sur toute autre avenue future que pourrait générer le Corps des ingénieurs américains pour la Voie maritime dans la région des Grands Lacs. Pourtant, les creusages de capitalisation de la Voie navigable au fil des décennies, qui ont contribué au commerce maritime vers les Grands Lacs, ont fini par créer un mur invisible infranchissable sous la surface de l'eau pour plusieurs espèces aquatiques tellement la vitesse d'écoulement de l'eau est grande. Cela en plus de modifier le régime hydrologique du Saint-Laurent en canalisant l'eau disponible en tout temps vers le chenal de navigation (VN) au centre, en provoquant une érosion du chenal lui-même à plusieurs endroits et en causant une baisse permanente du niveau de l'eau à proximité des rives, favorisant ainsi l'envasement graduel du lac Saint-Pierre et l'érosion même du chenal de navigation.
- R-3 L'UQCN demande d'élargir la composition du comité directeur afin d'y intégrer des représentants des autres usages tels que ceux décrits au point précédent du document, particulièrement le peuple des Premières Nations; idem pour la composition des équipes d'étude, afin d'en augmenter l'expertise externe. L'UQCN souhaiterait que la Commission Mixte Internationale (CMI) soit invitée à siéger sur le comité directeur ainsi qu'à participer à chacun des volets de l'étude.
- R-4 L'UQCN reconnaît la valeur des « institutions » québécoises comme le Forum du transport maritime et sa façon intégrée d'aborder le transport des marchandises sous tous ses aspects, incluant les différents modes de transport; c'est pourquoi, nous aimerions qu'il soit représenté sur le comité directeur.
- R-5 L'UQCN souhaiterait qu'au minimum quelques ministères du gouvernement du Québec, le MENV, le MRNFP et Transport Québec, soient invités à siéger sur le comité directeur ainsi qu'à participer à chacun des volets de l'étude.

- R-6 L'UQCN demande d'inviter au minimum deux groupes environnementaux (1 des États-Unis et 1 du Canada) sur le comité directeur de l'étude ainsi que de leur offrir deux sièges sur chacune des équipes de travail et encore mieux, d'inviter un groupe environnemental par État et par Province.
- R-7 L'UQCN propose que le mandat de l'étude examine des pistes qui permettront à l'industrie du transport des marchandises de travailler bien davantage de façon complémentaire plutôt que compétitive et de faire des recommandations.
- R-8 L'UQCN demande l'examen approfondi de tous les questionnements relatifs aux impacts environnementaux perçus par les collectivités le long du système Grands Lacs Saint-Laurent (GLSL) et le dépôt des rapports de ces études simultanément dans les deux langues officielles du Canada.
- R-9 L'UQCN souhaite une étude qui :
- Écarterait le besoin d'effectuer du dragage de capitalisation et diminuerait le dragage d'entretien dans le chenal maritime et la voie navigable;
 - Intégrerait plus efficacement les différents modes de transport;
 - Développerait un véritable réseau de stations de transfert de marchandises adaptable aux variations du niveau de l'eau consécutives aux variations climatiques.
- R-10 L'UQCN désire la présence d'une industrie maritime québécoise, canadienne et internationale florissante et durable qui sache:
- Supporter les emplois locaux et régionaux;
 - Créer et maintenir des liens interactifs avec la société civile;
 - Faciliter le transport régional des marchandises;
 - Mettre à profit l'expertise des comités multipartites travaillant sur les activités des milieux maritimes afin de développer en concertation avec les membres des pistes de développement respectueuses de l'environnement et des autres usages;
 - Faire partie d'un réseau de transport intégré et efficace, qui favorise des mesures d'adaptation non structurelles afin de développer l'industrie;
 - Prévenir efficacement l'introduction d'espèces nuisibles exotiques;
 - S'adapter aux fluctuations du niveau de l'eau sans dragage de capitalisation;
 - Empêcher la pollution de l'eau en évitant les déversements de cargo sec, eaux usées, eaux huileuses et autres polluants;
 - Respecter l'équilibre établi de l'écosystème GLSL.

- R-11 L'UQCN demande que toute avenue d'expansion du système de navigation soit écartée à jamais et que les mesures soient prises pour réparer l'érosion de la voie navigable.
- R-12 L'UQCN demande que le comité directeur de l'étude envoie de façon régulière, mensuellement, aux médias, un état d'avancement de l'étude ainsi que ses conclusions et recommandations à la toute fin.
- R-13 L'UQCN demande que chacune des études menées soit livrée dans les deux langues officielles du Canada, revue par les pairs et le résultat rendu disponible en même temps dans les deux langues.
- R-14 L'UQCN désire la plus totale transparence dans l'examen du devenir du système GLSL. À titre d'exemple sur une ambiguïté : Pourquoi le projet de construction de la super-écluse au SOO n'est aucunement mentionné, son financement étant approuvé ?

CONCLUSION

L'UQCN désire témoigner que l'écosystème Saint-Laurent survit et continue de s'adapter avec difficultés non sans l'aide constante des collectivités, gouvernements, usagers et citoyens, après avoir été sévèrement atteint par le creusage de la Voie navigable et de la Voie maritime à une époque où le terme environnement n'existait pas, où les usages n'étaient aucunement développés et où les gouvernements et multinationales pouvaient concrétiser des mégaprojets sans rendre compte à la population de leurs impacts environnementaux. Nous ne pouvons retourner en arrière et empêcher les torts causés, mais tout en sachant apprécier l'immensité des retombées économiques que continue de nous apporter la Voie navigable et la Voie maritime, nous avons le devoir de préserver ce qui a pu survivre aujourd'hui de la construction il y a 50 ans de ce géant.

Un bel exemple de cela provient d'un des secteurs les plus sensibles du Saint-Laurent fluvial : Le lac Saint-Pierre, qui soit dit en passant, recèle le seul site de dépôt des sédiments dragués du Saint-Laurent (S16-A). Celui-ci, a reçu le titre de Réserve mondiale de la biosphère de l'UNESCO après que les populations de cette région ont démontré sa grande richesse faunique, la diversité de sa flore, son apport à l'économie ainsi que sa très grande fragilité. La survie même du Lac Saint-Pierre est actuellement en cause de par :

- L'apport important de sédiments provenant de l'érosion en amont qui accélère son « envasement »;
- La canalisation de la majorité de l'eau du fleuve dans la voie navigable;
- La pollution agricole (ce point ne concerne pas l'étude actuelle, mais est un facteur important à considérer en relation aux autres difficultés qui impactent l'écosystème utilisé par l'industrie maritime).

L'UQCN croit qu'en ces temps modernes, la prise de conscience des gouvernements, des différents secteurs d'activités, des communautés riveraines et de la population en général, garantit un usage dans le respect des capacités physiques actuelles du système GLSL, tout en permettant le maintien et la survie de l'écosystème et de ses composantes pour les générations futures.

L'UQCN reconnaît la valeur de la réflexion et des acquis des dernières années par le comité de concertation sur la navigation du programme Saint-Laurent Vision 2000 phase III, lieu de débat sur les enjeux relatifs à la navigation. Les intervenants y ont découvert la grande variété des usages, les enjeux relatifs à ceux-ci, l'importance qu'a le Saint-Laurent dans le cœur de la population et celle du milieu maritime qui a fait et continue de faire des efforts pour adapter son activité aux conditions qu'offre le Saint-Laurent.

L'UQCN ne croit pas que la population des Grands Lacs et particulièrement celle du Québec, acceptent que les investissements en recherche, restauration, mise en valeur et protection élaborés au cours des dernières décennies, en impliquant les communautés riveraines ainsi que la société civile, pour la sauvegarde de ces grands plans d'eau et du Saint-Laurent fluvial, soient mis en péril d'une quelconque manière, tout en reconnaissant que le commerce par voie maritime a été bénéfique au développement économique des régions. Le Saint-Laurent et les Grands Lacs fournissent de nos jours, une panoplie d'autres services à une multitude d'usagers. Pensons à tout ce qui entoure l'activité de pêche sportive et commerciale, une eau potable de qualité, le nautisme, la plaisance, les habitats aquatiques, les milieux humides, bref c'est notre qualité de vie qui en dépend largement. Cette ressource doit bénéficier à tous les citoyens et pas seulement à un seul intérêt particulier.

Enfin, plusieurs, en amont, nourrissent l'idée que Montréal devienne une station de transfert des marchandises transitées d'outre-mer cela afin de prévenir l'introduction dans les Grands Lacs, d'espèces nuisibles exotiques via les échanges d'eau de ballast. L'UQCN ne s'oppose pas à l'examen de tous les scénarios possibles, pour autant que l'ensemble des études requises afin de répondre, entre autres, aux questions des citoyens des parties amont et aval du système soient effectuées et rendues disponibles avant toute prise de décision. De plus, l'UQCN et la population du Québec n'accepteront jamais que le fardeau d'adaptation de mesures de prévention et de réparation d'une telle évolution du système de navigation GLSL soit subi par le Saint-Laurent fluvial. L'UQCN reconnaît l'existence d'un respect mutuel entre les populations de la partie amont et des populations de la partie aval du système concernant le maintien d'un équilibre juste entre les usages, leurs impacts et les mesures de compensation potentielles.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) a été fondée en 1981. Au cours des ans, cet organisme à but non lucratif s'est prononcé publiquement sur un grand nombre de questions environnementales.

L'UQCN appuie ses activités sur les trois objectifs principaux de la Stratégie mondiale de conservation soit : le maintien des processus écologiques essentiels à la vie; la préservation de la diversité génétique et l'utilisation durable des espèces et des écosystèmes. Elle s'est engagée résolument dans un processus qui vise à influencer vers ces trois objectifs les attitudes et les comportements de l'ensemble des Québécois et des organisations québécoises tant publiques que privées.

À long terme, l'UQCN vise à ce que les changements des perceptions des individus et des organisations se traduisent en actions positives et continues en faveur d'une consommation plus avisée et de l'amélioration des écosystèmes.

La mission de l'UQCN est inspirée par une vision de la Vie où la diversité joue un rôle essentiel à tous les niveaux de son organisation et de son expression.

Elle travaille de plusieurs façons à la rencontre de ces grands objectifs: l'éducation auprès des jeunes et des adultes, les campagnes de sensibilisation, la recherche, la participation aux consultations et les avis ou prises de position publics sont les principaux moyens retenus.