
**VOIE MARITIME ET
POLITIQUE DE TRANSPORT INTÉRIEUR**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
TRANSPORTS CANADA**

**DANS LE CADRE
DU DÉPÔT DU
RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE DES GRANDS LACS
ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**

**PAR
NATURE QUÉBEC**

Le 31 janvier 2008



Nature Québec
sensible à tous les milieux

Comment citer ce document :

Nature Québec. *Voie maritime et politique de transport intérieur*, mémoire présenté à Transports Canada dans le cadre du dépôt du rapport final de l'étude des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. 11 pages.

ISBN 978-2-923567-41-9 (imprimé)

ISBN 978-2-923567-42-6 (PDF)

© *Nature* Québec, 2008

870, avenue De Salaberry, bureau 207 • Québec (Québec) G1R 2T9

TABLE DES MATIÈRES

COMMENTAIRES SUR LE RAPPORT FINAL	1
REMARQUES SPÉCIFIQUES	3
<i>Remarques sur le manque de transparence et les ambiguïtés du rapport</i>	3
<i>Remarques sur le contenu du sommaire</i>	3
<i>Remarques sur le chapitre 2 : la voie navigable</i>	4
<i>Remarques sur le chapitre 3 : importance économique du réseau GLVMSL</i>	5
<i>REmarques sur le chapitre 4 : facteurs environnementaux</i>	5
<i>Remarques sur le chapitre 5 : entretien de l'infrastructure</i>	6
<i>Remarques sur le chapitre 6 : possibilités et défis</i>	7
RECOMMANDATIONS	10
CONCLUSION	11

COMMENTAIRES SUR LE RAPPORT FINAL

D'emblée, cette étude est un pas positif au sens où elle rend disponibles plusieurs informations pertinentes sur le secteur d'activité touchant la voie maritime des Grands Lacs et de la voie navigable du Saint-Laurent. Le regret majeur que nous éprouvons concerne l'approche négative que vous avez employée pour décrire l'état de l'écosystème actuel, de même que l'occasion ratée de positionner l'industrie maritime bien davantage à l'avant-plan comme utilisateur responsable et visionnaire de cet écosystème stratégique.

Merci aux deux organisations des deux pays de nous fournir l'occasion de commenter le rapport final de l'étude. La réalisation de votre mandat aurait été d'autant plus intéressante et utile si l'ensemble des parties intéressées de la société civile avait pu s'y impliquer dès le début et en continu jusqu'à la toute fin. Nos commentaires visent essentiellement la partie fluviale du Saint-Laurent qui contient la voie navigable et, dans une moindre mesure, la partie amont, laquelle réfère à la voie maritime des Grands Lacs.

Permettez-nous de vous féliciter d'avoir inscrit à la toute fin de ce rapport (fin de l'avant-dernier paragraphe du chapitre 8) : « Néanmoins, au bout du compte, la réussite à long terme dépendra non seulement de la participation des sept ministères et organismes originaux, mais aussi de l'implication des industries, des organismes sans but lucratif et des intervenants intéressés à l'avenir de la région ». Il s'agit d'une évidence qui vous a été mentionnée à maintes reprises par une multitude d'intervenants dès le tout début de vos travaux et que vous (les autorités en charge de l'étude) n'avez pas su reconnaître et utiliser. Nous souhaitons vivement que ceux qui pourraient un jour prendre la relève de la présente étude démontreront plus d'ouverture et de transparence afin d'éviter qu'un tel manquement ne se répète.

Dans votre rapport, les conséquences de ce manquement se reflètent avec beaucoup d'évidence par le portrait désuet que vous présentez dans plusieurs parties de votre rapport de ce que représente actuellement le fleuve Saint-Laurent aux yeux de la population québécoise et de bien des Canadiens et Américains qui le connaissent bien.

Aussi, Nature Québec tient à mentionner que, bien que l'étude dont vous faite rapport ne visait pas « directement » une quelconque forme d'expansion de la voie navigable du fleuve Saint-Laurent et de la voie maritime des Grands Lacs, avec ses écluses, à notre avis, la manière que vous avez utilisée pour décrire le patrimoine québécois représenté par l'écosystème Saint-Laurent sous-entend que les torts irréparables antérieurs ont eu leurs effets. À travers le rapport, vous ne projetez pas la beauté, l'ampleur de la vie que soutient le fleuve Saint-Laurent et ses attraits pour l'ensemble de ses usagers, y compris ses attraits environnementaux. Cela, malgré les impacts majeurs que lui ont causé la construction et l'opération de la Voie navigable. Vous avez plutôt misé sur sa dégradation.

C'est ainsi que votre rapport peut aussi être compris par des gens plus ou moins avisés, avec pour conséquence que leur jugement en vue d'importantes décisions pourrait être faussé. En fait, vous vous êtes surpassés à travailler avec « la moitié vide du verre » plutôt qu'avec « la moitié pleine ». Nous nous demandons quelle raison pourrait justifier une telle approche si ce n'est de projeter l'image dans l'esprit des lecteurs que la partie fluviale du Saint-Laurent est morte et que comme toute voie de transport asphaltée, le fleuve ne souffrira guère plus, par exemple, de possibles travaux additionnels d'expansion de la voie navigable.

REMARQUES SPÉCIFIQUES

REMARQUES SUR LE MANQUE DE TRANSPARENCE ET LES AMBIGÜITÉS DU RAPPORT

- R-1 – L’usage de termes tels : Grands Lacs et voie maritime du Saint-Laurent. Vous confondez ensemble deux éléments de navigation différents. La section québécoise de la voie maritime est connue sous l’appellation de **voie navigable du Saint-Laurent**, alors que la section en amont de Montréal est nommée **voie maritime des Grands Lacs**. La voie navigable du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, est peu profonde, étroite avec des courbes prononcées qui requièrent un contrôle serré de la navigation particulièrement lorsque les navires de 965 pieds l’utilisent. Sa configuration et sa fragilité commandent la plus grande prudence dans son usage à des fins « commerciales ».
- R-2 – Nous croyons comme vous que le trafic maritime peut servir à atténuer certaines des pressions exercées par la congestion régionale et la restructuration des échanges internationaux; en fait, c’est même souhaitable. Nature Québec affirme cependant que l’adaptation du trafic maritime devra se faire selon les configurations actuelles de la voie navigable du Saint-Laurent et de la voie maritime des Grands Lacs. Pour tout aménagement futur en rive, nous n’appuierions de tels travaux que s’ils sont soumis à des audiences publiques fédérales-provinciales et que les commentaires des citoyens sont pris en considération.
- R-3 – Nous ne pouvons nous empêcher de croire que ce que pensent les « autres » parties intéressées et la population à l’endroit de votre projet figure très loin dans vos priorités puisque vous ne prenez pas la peine de mentionner les rencontres publiques annuelles que vous avez tenues au cours de votre étude, ni d’inclure les mémoires et avis que vous avez reçus lors de ces rencontres sur vos travaux. Votre démarche aurait été plus transparente si vous aviez attaché ces informations en annexe au rapport dont il est ici question.

REMARQUES SUR LE CONTENU DU SOMMAIRE

- R-4 – Nous trouvons regrettable que vous pensiez que des mesures prises pour diminuer les agents de stress liés à la navigation n’apportent pas de gains importants quant à la qualité générale de l’environnement. Dans le contexte où vous l’écrivez, vous lancez comme message aux gouvernements et à la population que d’apporter des améliorations à la navigation sans les combiner avec les autres agents de stress n’améliorera pas vraiment la situation ; cela à notre avis est inexact comme le démontre, par exemple, les mesures volontaires de réduction de vitesse des navires commerciaux dans les zones sensibles du lac Saint-Pierre.
- R-5 – Concernant le transport des marchandises en vrac, vous misez beaucoup sur la capacité des navires et des ports du réseau dans l’avenir, mais vous ne dévoilez aucun

chiffre quant à ce que vous recommandez en terme de taille et de dimensions des navires et ouvrages qui respecteraient l'écosystème tout en répondant aux impératifs économiques.

- R-6 – L'organe binational que vous recommandez pour le suivi du réseau GLVM ne devrait pas être composé uniquement de membres des gouvernements fédéraux. Il doit aussi faire place, par exemple, aux états américains et aux deux provinces canadiennes, ainsi qu'à des représentants de la société civile. Cette ouverture améliorera la collaboration entre les parties concernées et la transparence envers le public en général pour un développement plus harmonieux de l'industrie, laquelle en a grandement besoin.

REMARQUES SUR LE CHAPÎTRE 2 : LA VOIE NAVIGABLE

- R-7 – (page 28). Dans la case **Quelques faits**, vous dites que la majeure partie des flux du trafic commercial englobe des navires de taille supérieure au maximum que peut accommoder la voie maritime. Pourquoi ne pas avoir précisé qu'il doit en être ainsi pour l'avenir également, de par les dimensions actuelles de la voie navigable du Saint-Laurent, qui ne changeront pas? Ce sont les navires qui doivent s'ajuster. À notre avis, vous manquez de leadership en ne prenant pas les devants en vue d'une position qui assurerait une meilleure protection de l'écosystème à long terme.
- R-8 – (page 28). Dans la case **Quelques faits**, vous mentionnez que ce chenal « naturel » représente l'un des écosystèmes les plus importants au Canada. Or, les déplacements des navires passent par différentes composantes d'écosystème de *fragilité variable*. Il est regrettable que la façon simpliste de tout englober dans ces deux termes noie l'importance des multiples composantes du Saint-Laurent, tel le lac Saint-Pierre qui est une des BIOSPHÈRES DE L'UNESCO, avec ses îles et la multitude d'espèces aviaires, etc. qui y habitent. Dans les faits, le Saint-Laurent dans son ensemble est d'une extrême fragilité, laquelle commande d'apporter le plus grand soin au maintien des acquis en terme d'espèces aquatiques, milieux humides, zones de fraie, etc.
- R-9 – (page 33, 1^{er} paragraphe). Prétendre que les écosystèmes aquatiques se sont adaptés à la construction de la voie navigable est un euphémisme; l'écosystème et ses composantes sont en survie et fragilisées depuis ces travaux. Pour le futur, il est impératif que les activités maritimes respectent la configuration actuelle de la voie navigable du Saint-Laurent, et nous sommes confiants que l'industrie possède tout le potentiel nécessaire afin de réussir à ce chapitre, tout en répondant à ses propres besoins futurs pour soutenir le développement économique de la région.
- R-10 – (page 33, fin du 2^e paragraphe). « *Le réseau GLVMSL possède la capacité d'accueillir le double du trafic actuel* »... Nature Québec croit cela possible, cependant, là où des ouvrages de capitalisation seraient requis au préalable en rive, dans le chenal et/ou dans les ports existants, la population doit être bien informée à chaque étape où cette évolution prendra forme, afin d'être consultée et de pouvoir y apporter ses propres recommandations et donner son aval.

REMARQUES SUR LE CHAPITRE 3 : IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU RÉSEAU GLVMSL

- R-11 – (page 44, segments du réseau, 2^e paragraphe). Vous mentionnez que les dimensions des écluses déterminent la taille possible du trafic, que les écluses du segment MLO et Welland n’accommodent pas la même échelle de trafic que celles du Sault... et que les dernières sont plus sensibles aux tendances internationales. Il y aurait eu là une autre occasion pour vous de rappeler que les écluses MLO et Welland, ainsi que la voie navigable du Saint-Laurent, ne peuvent être agrandies afin d’accommoder les navires Panamax qui transitent à l’intérieur de trois des Grands Lacs. Même constat pour les navires post-Panamax, et ainsi de suite, qui naviguent sur les océans et qui peuvent se rendre jusqu’à Québec mais pas plus loin en amont.

REMARQUES SUR LE CHAPITRE 4 : FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

- R-12 – (page 55). Vous affirmez que « *L’envergure du réseau et le volume du trafic qui le fréquente ont un effet INÉVITABLE sur son environnement* »... Cette phrase, dans le contexte où elle est écrite avec l’ensemble du texte de la page 55, véhicule un défaitisme dépassé depuis longtemps grâce aux mesures et actions de tous les paliers de gouvernement, de l’industrie, d’autres usagers, de la population en général, etc. De nos jours, les effets ne sont plus inévitables, mais bel et bien évitables, contrôlés de façon stricte et suivis de près par les gouvernements, les autorités compétentes, la population, etc.
- R-13 – (page 56, aperçu, 3^e paragraphe). « *Les eaux du fleuve Saint-Laurent permettent ... l’élimination des eaux usées* »... Dans cette phrase, vous faites un effort afin de décrire le Saint-Laurent d’une manière dépassée, qui projette l’image d’un cours d’eau recouvert de débris de toutes sortes flottant sur sa surface. Vous auriez pu ajouter le mot TRAITÉES. Le Saint-Laurent ne sert pas à l’élimination des eaux usées comme vous vous efforcez de le dire, mais reçoit les eaux usées traitées des usines de traitement des municipalités. (Mis à part les problèmes de surverses lors de fortes pluies comme vous le mentionnez plus loin)
- R-14 – (page 56, aperçu, 4^e paragraphe). « *Toutefois en l’absence de limites de prises imposées par le gouvernement, la surpêche a épuisé les stocks de poisson* »... Donc vous nous dites qu’il n’y a plus de poissons dans le fleuve. Encore une fois, vos spécialistes en environnement décrivent la faune aquatique du Saint-Laurent comme « morte » au lieu de mettre en valeur les espèces vivantes qui s’y sont adaptées et prolifèrent.
- R-15 – (page 58, 59, écosystème terrestre, faune). Ce que vous dites est vrai, mais ce n’est qu’une partie de la vérité et c’est la partie qui ne concerne que les aspects négatifs. Pourquoi ne pas avoir décrit la faune sous l’angle de toute la richesse qu’elle représente, de sa présence florissante et nécessaire à la survie des multitudes d’espèces qui y abondent, et cela, malgré les impacts des activités négatives que vous vous contentez de décrire au rapport.

- R-16 – (page 59, îles, fin du 1^{er} paragraphe). « *L'état environnemental de ces îles varie également, allant d'habitats vierges dans le lac Supérieur à des îles GRAVEMENT ALTÉRÉES dans la rivière Détroit et le fleuve Saint-Laurent* »... Encore une fois, votre description de la vérité ne présente que le côté négatif de la situation.
- R-17 – (page 60, fin du 4^e paragraphe). « *Des collectivités riveraines du Saint-Laurent au Québec ont lancé un programme complémentaire de zones d'interventions prioritaires, en vue d'élaborer des plans d'action locaux et régionaux* »... Votre façon de présenter le programme ZIP comme quelque chose de vague, sans grande portée, ne rend pas justice à son importance réelle particulièrement dans le cadre des résultats concrets de plusieurs des plans d'action d'Environnement Canada sur le Saint-Laurent.
- R-18 – (page 64, évaluation des agresseurs environnementaux). Vous avez sciemment évité d'y inclure les variations climatiques et leur rôle en regard de votre activité. Alors que c'est précisément ces changements climatiques qui poussent votre industrie à changer ses façons de faire.
- R-19 – (page 64, enjeux liés à l'entretien des chenaux et des ports, fin du dernier paragraphe de la page). Ce paragraphe parle du déclin d'organismes vivants dans le lac Saint-Pierre. Encore ici, on projette uniquement l'aspect négatif d'une partie du fleuve qui est pourtant d'importance capitale, comme en fait foi sa désignation à titre de biosphère de l'Unesco.
- R-20 – (page 72, régime d'évaluation, fin du 1^{er} paragraphe). Vous dites que la possibilité existe qu'une évaluation des impacts soit demandé au Canada et au États-Unis. Vous auriez dû demander que ces études d'impacts aient lieu plutôt que de vous satisfaire qu'il ne s'agisse que d'une possibilité. Ces études visent à assurer un meilleur projet avec l'assentiment de la population, particulièrement pour des milieux fragiles et prisés comme le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

REMARQUES SUR LE CHAPITRE 5 : ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE

- R-21 – (page 83, facteurs d'entretien du chenal navigable, 2^e paragraphe). Ce que vous dites est encore vrai. Cependant, vous omettez de présenter à ce sujet l'alternative que représenterait une flotte de navires plus petits, plus performants, avec un bien moins fort tirant d'eau qui pourraient pallier à la baisse des niveaux d'eau dans la voie navigable. Ce faisant, cela permettrait à l'industrie de pallier aux baisses prolongées des niveaux d'eau tout en demeurant un mode de transport très efficace et respectueux de l'environnement.
- R-22 – (page 99, conclusions, avant-dernier point). Plutôt que de ne poser que les questions d'évolution à venir de la flotte de navires et typologie des nouveaux navires qui emprunteront la voie navigable et la voie maritime, vous auriez pu promouvoir l'idée que les nouveaux navires devront posséder un gabarit adapté aux dimensions actuelles de la voie navigable, et que leur construction devra aussi tenir compte de davantage de possibilités de baisses des niveaux d'eau. À tout le moins, vous avez omis de rayer parmi les options possibles la venue de plus gros navires et l'expansion même de certaines portions de la voie navigable. À cet égard, la population sera extrêmement vigilante.

REMARQUES SUR LE CHAPITRE 6 : POSSIBILITÉS ET DÉFIS

- R-23 – (page 110, Nouvelles technologies des navires, colonne de droite, 2^e paragraphe). Vous mentionnez que pour l’optimisation du trafic de conteneurs, les deux paramètres critiques pour le réseau GLVMSL sont la consommation de carburant et la durée du transit... Nous croyons regrettable qu’en 2008 vous ne puissiez encore unir économie avec le point de vue écologique et celui des attentes du public en matière de développement durable, car il existe d’autres facteurs critiques pour ce réseau de transport en milieu naturel : la protection des rives, celle des milieux naturels et la cohabitation avec les autres usagers en sont quelques-uns à prioriser.
- R-24 – (page 112, colonne de droite, 1^{er} paragraphe). Vous mentionnez que les navires devront maintenir une vitesse minimale de 20 nœuds en eau libre... Nous aimerions connaître vos recommandations de vitesse sur le Saint-Laurent ainsi que pour les 3 secteurs visés pour la réduction de vitesse des navires commerciaux.
- R-25 – (page 112, Facteurs environnementaux). Nature Québec ne croit pas que le simple fait de diminuer le nombre de camions sur les routes compensera pour l’augmentation des émissions atmosphériques provenant de l’augmentation du nombre de navires et de l’achalandage. En fait, nous souhaitons vivement que l’industrie aille bien plus loin dans son analyse des mesures de compensation qu’elle dit mettre en place. La population est témoin, à l’œil nu, de la suie noire et de la pollution émise par les navires lorsqu’ils sont à quai ou qu’ils utilisent, pour des raisons d’économies, des carburants très polluants. Vous devez obligatoirement vous imposer l’achat de navires dotés de technologies ultramodernes et qui auront donc un minimum d’impact lorsqu’ils seront en opération.
- R-26 – (page 112, Facteurs environnementaux). Pour contrer l’effet sur les rives des nombreux passages de navires, vous ne suggérez que la diminution de la vitesse des navires. Nature Québec croit que cette seule mesure est adéquate pour les navires actuellement utilisés. Cependant, dans la perspective de l’achat de nouveaux navires afin de combler les besoins en matière de navigation sur le réseau, nous voulons que l’industrie fasse un choix judicieux quant au type de « nouveau » navire ou de navire de nouvelle génération à se procurer, afin que leur configuration ne cause qu’un minimum d’érosion lors de leur passage.
- R-27 – (page 112, Facteurs environnementaux). L’introduction d’espèces exotiques envahissantes est une priorité majeure pour l’ensemble de la population du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs. Les membres qui composent la présente équipe de travail le savent très bien et, à la lecture de l’information minime que vous faites sur les risques d’introduction, nous ne sommes pas en accord avec vous. Nature Québec vous demande de vous assurer que les nouveaux navires océaniques qui arriveront à proximité des côtes canadiennes ou américaines, ou pour desservir le réseau, soient tous équipés de systèmes de traitements performants pour détruire les espèces exotiques envahissantes (œufs, larves, microorganismes, etc.) dans leurs eaux de ballast, cela même après avoir effectué les échanges d’eau de ballast en mer.

Ces technologies doivent nous assurer de la plus grande protection contre les effets économiques dévastateurs que l'introduction de ces espèces pourraient facilement provoquer sur les autres usages de l'eau du Saint-Laurent ainsi que sur la faune aquatique en place. Actuellement, la société civile du bassin fait montre d'une grande patience pour aider l'industrie, avec sa flotte actuelle de navires, à s'adapter aux décisions de l'OMI et aux lois que le Canada et les États-Unis mettent en place; mais toutes ces mesures n'offrent pas de protection suffisante. Le changement dans la façon de transporter les marchandises et l'arrivée de nouveaux navires offrent à l'industrie l'occasion de devenir un chef de file et d'innover en faisant usage de navires hautement performants en terme de protection de l'environnement et d'efficience pour le transport des biens à travers un milieu extrêmement fragile comme celui du Saint-Laurent / Grands Lacs. Ne ratez pas cette occasion.

- R-28 – (page 116, colonne de droite, 1^{er} paragraphe). Vous introduisez la navigation commerciale parmi l'ensemble des facteurs ayant contribué à détériorer les divers milieux écologiques du bassin... Nature Québec croit que vous avez manqué de transparence et de discernement quant à l'impact environnemental majeur causé par le creusage de la voie navigable du Saint-Laurent dans les années 50. Cela étant dit, les lois du temps ont permis la réalisation de ces travaux. Bien que toutes les autres activités énumérées aient leur lot d'impacts, il ne peuvent être placés dans le même contexte que celui de la construction de la voie navigable, qui a été un choc immense et quasi instantané alors que les autres activités impactent de manière différente en permettant à la capacité d'adaptation des espèces de s'exprimer et en permettant la mise en place graduelle de mesures de mitigation appropriées.
- R-29 – (page 116, Points saillants environnementaux, 2^e point). Vous mentionnez que la « navigation entraîne également d'autres incidences environnementales découlant du dragage de chenal », etc. Nature Québec déplore le fait que vous n'ayez pas pris la peine de préciser qu'il ne s'agit que de **dragage d'entretien**, et en aucun cas de dragage de capitalisation; comme votre façon de l'écrire le laisse sous-entendre. *Idem* pour l'usage du terme « dragage » au 4^e point. *Idem* pour l'usage du terme « dragage des chenaux » à la page 121, Durabilité environnementale, 1^{er} paragraphe.
- R-30 – (page 121, Durabilité environnementale, colonne de droite, 1^{er} paragraphe). Vous dites « bien qu'il soit important de gérer ou de modifier les agresseurs liés à la navigation, il n'en découlerait pas nécessairement des gains importants en matière de qualité globale de l'environnement à moins de les intégrer à des mesures d'autres secteurs économiques »... Cette affirmation est inacceptable. Depuis quand l'industrie (ou toute autre industrie) se base-t-elle sur la qualité globale de l'environnement pour agir afin de minimiser ou d'éliminer ses impacts négatifs sur l'environnement? Il y a des lois à respecter, des exigences auxquelles se conformer, etc. Votre comité d'étude parle comme si la responsabilité corporative et la « due-diligence » n'existaient pas nulle part. Nature Québec croit qu'une telle affirmation ou façon de présenter les possibilités d'atténuer les impacts du développement du réseau maritime ne rencontre pas l'esprit ni n'atteint la cheville des efforts consentis à ce jour par l'industrie maritime, comme par exemple la

démarche en cours de l'Alliance verte ou « Green marine » ou la « Stratégie de navigation durable » au Québec.

- R-31 – (page 120, Optimisation de l'infrastructure établie, 1^{er} paragraphe). Nature Québec assume que l'usage du terme « chenaux » réfère aussi au fleuve Saint-Laurent... Votre comité d'étude devrait faire usage d'une meilleure terminologie dans un contexte où il implique un fleuve aussi étroit et sensible que l'est le Saint-Laurent. Tellement étroit qu'à certains endroits la circulation des navires est gérée pour ne permettre le passage que d'un seul navire à la fois. De là l'importance de préciser le lien physique très étroit entre la navigation commerciale (chenal) et l'environnement (qui débute immédiatement en bordure du chenal de navigation).

RECOMMANDATIONS

- **Recommandation 1** – (page 113, Facteurs d'ingénierie). Vous mentionnez brièvement que, en ce qui concerne les travaux à faire, cela exigerait « des évaluations des incidences environnementales, selon les exigences de la compétence en cause ». Nature Québec vous recommande fortement d'exiger des gouvernements respectifs qu'ils effectuent des études environnementales approfondies pour tout projet d'expansion d'infrastructures portuaires ou pour tout nouvel aménagement portuaire ; que ces évaluations environnementales s'effectuent en respectant les mécanismes d'évaluation environnementale des provinces et états concernées et que, dans tous les cas, la participation active au processus par la population soit une condition *sine qua non*.
- **Recommandation 2** – (page 122, Surveillance des progrès et réussite, 2^e paragraphe). Vous recommandez la création d'un « organisme binational regroupant des représentants gouvernementaux ». Nature Québec vous recommande d'y ajouter des représentants de la société civile, des ONG environnementales, des représentants des États des Grands Lacs de l'Ontario et du Québec.

CONCLUSION

En conclusion, le rapport de l'étude est très intéressant bien que nous regrettons l'absence d'influence de la part de toutes les parties intéressées (autres usagers, états et provinces, ONG, villes, etc.) qui auraient pu contribuer à mieux équilibrer contenu et contexte autour des différents sujets traités. Parmi les principales « erreurs », nous soulignons (1) le fait d'avoir décrit les impacts de la construction de la voie navigable et de ses opérations au même niveau que les impacts des autres activités dans la région; (2) le fait de ne pas avoir pris en compte les impacts des changements climatiques sur votre activité par un examen environnemental; (3) le fait de ne pas avoir exigé de mesures strictes pour enrayer l'introduction d'espèces exotiques envahissantes.

Nature Québec demeure engagé envers la protection des écosystèmes et intéressé à s'impliquer envers les enjeux transfrontaliers de l'eau et ses nombreux usages. La seule façon constructive pour les autorités compétentes de travailler en collaboration et dans la transparence sur un enjeu aussi important que celui du réseau de la voie navigable du fleuve Saint-Laurent et de celui de la voie maritime sur les Grands Lacs est d'inviter la population à s'y impliquer dès maintenant.

Merci encore de l'opportunité de commenter votre rapport.



Fondée en 1981, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) est un organisme à but non lucratif devenu Nature Québec en 2005.

Nature Québec souscrit aux trois objectifs principaux de la Stratégie mondiale de conservation :

- maintenir les processus écologiques essentiels et les écosystèmes entretenant la vie;
- préserver la diversité génétique de toutes les espèces biologiques;
- favoriser le développement durable en veillant au respect des espèces et des écosystèmes.

Nature Québec réfléchit sur l'utilisation de la nature dans l'aménagement du territoire agricole et forestier, dans la gestion du Saint-Laurent et dans la réalisation de projets de développement urbain, routier, industriel, et énergétique. Les experts des commissions Agriculture, Aires protégées, Biodiversité, Eau, Énergie et Foresterie, au cœur du fonctionnement de Nature Québec, cherchent à établir les bases des conditions écologiques du développement durable.

Résolument engagé dans un processus qui vise à limiter l'empreinte écologique causée par les usages abusifs, Nature Québec participe aux consultations publiques et prend position publiquement pour protéger l'intégrité biologique et la diversité des espèces sur le territoire québécois lorsque des projets de développement fragilisent les écosystèmes et les espèces biologiques.