



STRATÉGIES SAINT-LAURENT

CONSULTATION PUBLIQUE 2004

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

Mémoire

Présenté à

La Société de développement économique du Saint-Laurent

Août 2004

1. PRÉSENTATION DE STRATÉGIES SAINT-LAURENT ET DES COMITÉS ZIP

Stratégies Saint-Laurent (SSL) regroupe et coordonne l'ensemble des comités de Zone d'intervention prioritaire (comités ZIP) établis tout au long du Saint-Laurent. SSL assure ainsi la promotion de la concertation des communautés riveraines aux échelles interrégionale et nationale, en vue de la protection, de la conservation et de la mise en valeur des ressources et des usages du Saint-Laurent dans une perspective de développement durable. Les comités ZIP, quant à eux, incitent le rassemblement et la participation des communautés riveraines aux tables de concertation afin d'établir des priorités environnementales locales pour lesquelles un plan d'action et de réhabilitation écologique est élaboré et mis en oeuvre.

Un second aspect de la mission de SSL est de faciliter l'implication des collectivités riveraines dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'une gestion intégrée du Saint-Laurent. En ce sens, SSL travaille pour la consolidation et l'adoption d'une gestion intégrée du Saint-Laurent, ce qui a donné lieu, en avril 2004, à la tenue du forum « Vers la gestion intégrée du Saint-Laurent ». Une gestion intégrée à travers laquelle un langage commun et une vision commune doivent être adoptés afin d'harmoniser les divers usages de l'eau dans les écosystèmes dont est constitué le Saint-Laurent. Dans le cadre d'un mécanisme de concertation d'une gestion intégrée, les décisions prises reliées aux ressources et aux usages du Saint-Laurent devront considérer les opinions des différents acteurs et les efforts investis des collectivités riveraines et des groupes d'intérêts qui se mobilisent pour la conservation, la protection, la mise en valeur et la réhabilitation des écosystèmes du Saint-Laurent.

2. PREOCCUPATIONS DE STRATEGIES SAINT-LAURENT ET DES COMITES ZIP CONCERNANT L'ÉTUDE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

De part son implication et son intérêt à développer une nouvelle gouvernance axée vers une gestion intégrée du Saint-Laurent, SSL et les comités ZIP sont particulièrement préoccupés par l'Étude des Grands-Lacs –et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GLVMSL) entreprise par le Corps des ingénieurs de l'armée américaine et Transports Canada. Certaines lacunes, présentes dans la définition de l'Étude, laisse supposer que l'optimisation de l'infrastructure du réseau GLVMSL est d'emblée priorisée au détriment des considérations d'usages multiples et des actions posées par les diverses communautés riveraines du Saint-Laurent. C'est pourquoi SSL et les comités ZIP met en garde l'Étude GLVMSL, car nous sommes soucieux du devenir des usages et des ressources du Saint-Laurent.

Pour les besoins de ce mémoire, nous exposerons nos préoccupations et notre vision face aux objectifs de l'étude. Ensuite, nous présenterons nos inquiétudes face à différents aspects de cette étude. Enfin, dans la conclusion, vous retrouverez certains commentaires généraux et recommandations.

2.1 Stratégies Saint-Laurent, les comités ZIP et les objectifs de l'Étude GLVMSL

Dans cette section du mémoire, Stratégies Saint-Laurent présente ses interrogations concernant les objectifs de l'Étude GLVMSL. Certaines préoccupations plus globales seront aussi exprimées.

Délimitation du territoire couvert par l'étude

Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP s'interroge sur la délimitation du territoire ciblé par l'Étude GLVMSL. Nous considérons que la délimitation du territoire uniquement au secteur localisé entre Montréal et le lac Ontario est relativement réductionniste. Elle ne tient pas compte du grand écosystème Saint-Laurent. Ainsi, il importe de mentionner que les impacts devraient être évalués sur l'ensemble des écosystèmes du Saint-Laurent, incluant l'aval du territoire d'étude, dont particulièrement le lac Saint-Pierre qui est un écosystème reconnu par l'UNESCO comme Réserve de la Biosphère. Selon M. Carignan (2004), le lac Saint-Pierre est un écosystème voué à disparaître d'ici quelques décennies. Cet écosystème riche et fragile a été modifié par diverses pressions, dont celle reliée à la navigation commerciale. Cette réalité confirme l'importance de scruter à la loupe tous types de modifications de l'infrastructure du réseau GLVMSL et de considérer les impacts environnementaux déjà présents reliés à la création et à l'entretien de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Une préoccupation majeure pour SSL et les comités ZIP est celle des impacts potentiels de modifications qui pourraient compromettre l'intégrité des écosystèmes présents. Ainsi, au cours des années, les comités ZIP et d'autres organismes ont investi des énergies colossales pour restaurer les secteurs fortement perturbés, du tronçon fluvial, par la création des écluses et l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Des efforts considérables ont été déployés pour promouvoir la conservation, la protection, la restauration et la mise en valeur des ressources et des usages du Saint-Laurent. Une modification, mineure ou majeure, des structures actuelles du Réseau pourrait compromettre le travail de nombreuses années afin de réhabiliter des sites ou pour retrouver des usages pour les communautés locales. Nous reviendrons sur ce point dans la section concernant les aspects de l'Étude.

Facteurs considérés par l'Étude

Parmi les facteurs considérés qui seront évalués par l'Étude, l'élément social semble complètement négligé de la part des autorités canadiennes et américaines. Pour Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP, cette lacune est majeure, étant donné que nous représentons la volonté des collectivités riveraines du Saint-Laurent. Nous traiterons plus en détail de ce point à la section suivante du mémoire.

SSL est également préoccupé par les objectifs de l'Étude qui sont principalement orientés vers la navigation commerciale et l'infrastructure dont elle dépend, sans tenir compte des divers autres usages du Saint-Laurent qui devraient être considérés dans une approche de gestion intégrée. Ainsi, tout porte à croire que le développement de la navigation commerciale est non seulement privilégiée dans cette étude, mais elle représente le seul usage considéré au détriment des autres usages du Saint-Laurent. Cette façon d'aborder l'optimisation de la Voie maritime va à l'encontre des principes d'une gestion intégrée, où l'ensemble des usages reliés au Saint-Laurent devrait être pris en considération, afin d'assurer l'harmonisation des usages sur la totalité du territoire pris en compte. Ainsi, les objectifs de l'étude démontrent une vision restreinte des autorités canadiennes et américaines responsables de l'étude GLVMSL face au partage et à l'harmonisation des usages.

En ce qui concerne le deuxième objectif de l'étude, soit celui relatif aux aspects (ingénierie, environnemental, économique) qui seront évalués selon les besoins actuelles et à venir du réseau GLVMSL, il nous semble inconséquent que ces aspects soient basées sur des **besoins** encore **mal définis**. Cependant, on peut comprendre, selon la description des tâches relatives à chacun des aspects, que la définition des besoins actuels et à venir du réseau représente l'essence même du contenu de l'Étude. Toutefois, il est inquiétant que la majeure partie de

l'étude repose sur les besoins actuels et à venir du réseau, décrits comme étant des besoins mal définis dans le document d'information *Étude des GLVMSL* (USACE et Transports Canada, 2004). C'est pourquoi SSL suggère fortement de reformuler le deuxième objectif de façon plus cohérente relativement aux aspects.

2.2 Stratégies Saint-Laurent et les aspects de l'étude

Dans cette section, Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP expriment leurs commentaires en tenant compte des principes de gestion intégrée et de développement durable.

Selon SSL, les trois aspects qui décrivent les tâches de l'équipe de gestion de l'Étude GLVMSL manquent de concordance avec les principes d'une gestion intégrée dans une perspective de développement durable. Plus précisément, certains points importants des composantes environnementales et économiques du développement durable sont grandement négligés. De façon impardenable, la composante sociale est complètement absente des aspects de l'étude GLVMSL. Les principes du développement durable cherche à concilier les composantes sociale, économique et environnementale afin d'assurer la pérennité des ressources et des usages présents.

2.2.1 Aspects techniques

Étant donné que Stratégies Saint-Laurent ne possède pas l'expertise nécessaire, nous n'exprimerons pas de commentaires concernant les aspects techniques de l'Étude.

2.2.1 Aspects environnementaux

En ce qui concerne les aspects environnementaux qui seront considérés dans l'Étude GLVMSL, l'ajout de certains éléments s'avère nécessaire pour adopter une approche plus globale et davantage dirigée vers une gestion intégrée. Tout d'abord, il serait important de faire un inventaire des impacts environnementaux reliés à la navigation commerciale sur le Saint-Laurent, afin d'évaluer l'ampleur et la nature des conséquences environnementales causées par d'éventuelles modifications de l'infrastructure du réseau GLVMSL. Pour ce faire, il est essentiel de considérer l'interdépendance des éléments de l'écosystème du Saint-Laurent, qui se rapportent au milieu physique, aux ressources biologiques et aux usages propres de ce cours d'eau. Ces éléments sont susceptibles d'être vulnérables dans le cas d'éventuelles modifications majeures ou mineures de l'infrastructure du réseau GLVMSL. Vu leur interdépendance, il est non seulement important de considérer les impacts environnementaux sur le milieu physique (exemple : l'érosion), mais aussi les conséquences des ces impacts qui risquent fortement d'affecter les ressources biologiques et l'ensemble des usages du Saint-Laurent par la suite. Ainsi, toute modification physique du milieu reliée au trafic maritime peut engendrer des pertes d'habitats, de ressources et d'usages du Saint-Laurent. C'est pourquoi une gestion intégrée du Saint-Laurent vise à adopter une vision globale qui encadre plusieurs éléments et acteurs interreliés afin d'assurer la pérennité des usages et des ressources du Saint-Laurent.

SSL et les comités ZIP sont préoccupés par le fait qu'il faut aussi considéré les impacts environnementaux déjà présents et connus tout au long du Saint-Laurent qui font suite à l'aménagement et à l'entretien de la Voie maritime. Il serait hautement important de tracer et de considérer le portrait actuel des conséquence environnementales de l'ensemble des écosystèmes touchés par la navigation commerciale. En ce sens, il est pertinent et primordial de se demander : Est-ce que certains écosystèmes du Saint-laurent ont-ils déjà atteint la limite en terme de capacité de support face à la navigation commerciale ? De plus, SSL et les comités ZIP redoutent cette façon nébuleuse d'évaluer les conséquences environnementales, axée particulièrement sur les besoins actuelles et à venir du réseau

GLVMSL. Enfin, les impacts environnementaux qui découleront des modifications du Réseau pourraient s'avérer irréversibles et engendrer la disparition de certaines ressources et usages du Saint-Laurent.

2.2.2 Aspects sociaux

Le fleuve Saint-Laurent est un cours d'eau de plus en plus convoité par de multiples usagers de provenance régionale et internationale. Ainsi, « *la consultation publique sur la gestion de l'eau a démontré que les usages de l'eau sont en croissance au Québec, alors que la population s'attend de plus en plus à ce que la ressource soit protégée et préservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures* » (MENV, 2202). En ce sens, il est déplorable, dans le cadre de cette étude binationale, que le contexte social des différents usages de l'eau soit complètement négligé, voire même absent des objectifs et des aspects de l'étude. De plus, l'aspect social est une composante majeure à considérer dans la gestion intégrée et le développement durable. Il est inquiétant de constater que l'Étude GLVMSL n'y porte pas d'attention. La principale et seule considération pour la navigation commerciale dans cette étude risque d'engendrer des conséquences néfastes pour les autres usagers du Saint-Laurent. Plusieurs efforts ont été investis par les comités ZIP dans le but de redonner à la population des accès au fleuve et pour restaurer des habitats perdus pour des populations animales. SSL et les Comités ZIP sont inquiets du fait que la navigation commerciale soit priorisée au détriment des autres usages du Saint-Laurent. D'où l'importance d'élaborer un plan d'harmonisation des usages du Saint-Laurent, afin de favoriser davantage le partage de ceux-ci et ainsi atténuer les risques de conflits d'usages sur ce territoire.

2.2.3 Aspects économiques

Comme pour le reste de l'Étude, les points élaborés pour l'aspect économique sont orientés principalement vers le trafic maritime et l'infrastructure du réseau en tenant compte cette fois-ci des industries, des marchés, des flottes et des frais de transport auxquels la navigation commerciale du réseau est liée. Cependant, nous considérons que l'Étude devrait inclure aussi les coûts monétaires associés, par exemple, à la perte d'habitats par d'éventuelles modifications de l'infrastructure du Réseau. SSL et les comités ZIP souhaitent que les coûts monétaires reliés aux conséquences environnementales soient évalués en fonction des pertes réelles d'usage et de ressource propres au Saint-Laurent.

3. CONCLUSION

Stratégies Saint-Laurent est conscient que l'avenir du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent constitue un enjeu majeur pour le développement des régions du Québec. Cependant, le développement de la Voie maritime ne devrait se faire aux dépens des pertes de ressources ou d'usages pour les collectivités riveraines. Encore aujourd'hui, ces collectivités tentent de retrouver les écosystèmes et les usages du passé. Les décisions qui seront prises risquent d'avoir des impacts pour les générations à venir. On cherche encore aujourd'hui à définir les besoins d'un réseau, soit disant sous-utilisé, afin d'optimiser la Voie maritime. En fait, qu'est-ce que nous entendons par optimisation ? La question ne serait-elle pas plutôt de savoir si la navigation commerciale n'a-t-elle pas déjà atteint sa rentabilité maximale envers les écosystèmes du Saint-Laurent, en terme de conséquences environnementales ?

4 RECOMMUNATIONS

Il est important voir même nécessaire d'adopter une vision globale des enjeux, afin d'assurer la pérennité des ressources et des usages du Saint-Laurent dans une approche de gestion intégrée dans une perspective de développement durable. La composante SOCIALE doit être prise en considération afin d'illustrer le contexte sociale actuelle relié au différents usagers et acteurs du Saint-Laurent. Dans le cadre d'un mécanisme de concertation d'une gestion intégrée, les décisions prises reliées aux ressources et aux usages du Saint-Laurent devront considérer les opinions des différents acteurs et les efforts investis des collectivités riveraines et des groupes d'intérêts qui se mobilisent pour la conservation, la protection, la mise en valeur et la réhabilitation des écosystèmes du Saint-Laurent.

Aussi, il est primordial que la communication des visées et la portée de l'Étude soient divulguées publiquement de façon assidue et continue afin d'informer la population. La transparence est de RIGUEUR. Elle devra être assurée par une fidèle communication des intérêts RÉELS des autorités canadiennes et américaines. Il est important d'annoncer publiquement qu'aucune étude est en cours, envisageant des modifications majeures au réseau GLVMSL.

L'étude du réseau GLVMSL devrait définir CLAIEMENT les besoins actuelles et à venir du réseau GLVMSL afin d'évaluer les conséquences environnementales RÉELLES susceptible d'affecter les ressources et les usages du Saint-Laurent.

Les études reliées aux conséquences environnementales doivent être entreprises et gérées par des organismes indépendants du domaine maritime afin d'éviter tout parti pris et que les résultats des études soient le plus impartiales possibles.

Enfin, SSL et les comités ZIP demeurent vigilants face à l'Étude du Réseau GLVMSL, étant donné qu'aucun plan de mise en oeuvre oriente la portée cette Étude.

RÉFÉRENCES

Carignan Richard. 2004. *Le lac Saint-Pierre en péril*. Revue Québec Sciences. Mai . p. 21.

Corps de ingénieurs de l'Armée américaine et Transports Canada. 2004. *Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent*, document d'information, 14 p.

Ministère de l'Environnement du Québec. 2002. *L'eau. LA vie. L'avenir. Politique nationale de l'eau*. p. 3.