

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DU DOCUMENT	1
2. MISE EN CONTEXTE	2
2.1 LA NAVIGATION INTERNATIONALE ET LE STANDARD PANAMAX	2
2.2 LE RÉSEAU GRANDS LACS - VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	2
2.3 LES ÉTUDES DU <i>US ARMY CORPS OF ENGINEERS</i> (USACE) ET LE FUTUR DU RÉSEAU GRANDS LACS -VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.	3
3. SUIVI CHRONOLOGIQUE DES ÉVÈNEMENTS MARQUANTS DU DOSSIER	5
3.1 17 AOÛT 1999, NOUVEAUX MANDATS OCTROYÉS AU <i>US ARMY CORPS OF ENGINEER</i> (USACE).	5
3.2 15 JANVIER 2001: LE USACE DÉBUTE SON RAPPORT DE RECONNAISSANCE.	5
3.3 DÈS L'ÉTÉ 2002, DES GROUPES ENVIRONNEMENTAUX DE LA RÉGION DES GRANDS LACS SUIVENT LE DOSSIER DE PRÈS.	6
3.4 1 ^{ER} MAI 2003 : MÉMOIRE DE COOPÉRATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS.	7
3.5 ÉTÉ 2003 : UNE COALITION SE FORME DANS LA RÉGION DES GRANDS LACS.	7
3.6 AUTOMNE 2003 : L'IMPLICATION DU GOUVERNEMENT CANADIEN SE CLARIFIE	8
3.7 DÉCEMBRE 2003, UNE COALITION SE FORME AU QUÉBEC	8
3.8 19 NOVEMBRE 2003 : LE MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC EXPRIME SA POSITION.	8
4. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	9
4.1 HABITATS FAUNIQUE ET ÉROSION DES BERGES.	9
4.2 INTRODUCTION D'ESPÈCES ENVAHISSANTES	9
4.3 ÉLARGISSEMENT DE LA VOIE MARITIME ET NIVEAUX D'EAU	9
DOCUMENTS ET SITES INTERNET DE RÉFÉRENCES	10

1. PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Au cours des décennies, le développement économique du Québec a été grandement lié aux modifications de la Voie maritime du Saint-Laurent pour favoriser le transport de marchandises. Pour permettre le passage de navires imposants, des travaux considérables de creusement du Saint-Laurent et la mise en place d'écluses d'envergure ont été nécessaires. Ces aménagements ont eu des impacts environnementaux majeurs que l'on peut encore percevoir.

Beaucoup d'efforts ont été investis pour restaurer des secteurs fortement perturbés, pour recréer des habitats pour des espèces affectées, ou encore pour retrouver des usages passés pour les populations riveraines. La société québécoise a appris à ses dépens l'importance d'avoir une vision globale à long terme quant à l'utilisation de ses ressources naturelles, comme celles associées au Saint-Laurent. C'est dans cet esprit que le Québec s'est doté dernièrement d'un outil de développement durable pour le fleuve Saint-Laurent, la Politique de l'eau. Aussi, très prochainement, une stratégie fédérale-provinciale de navigation durable sera officiellement lancée.

Lors de la dernière année, certains politiciens ont relancé l'idée de pousser plus loin le développement de la voie maritime du Saint-Laurent. En effet, le 1^{er} mai 2003, le ministre des Transports du Canada, monsieur David Collenette, et le secrétaire américain aux Transports, monsieur Norman Y. Minet, ont signé un mémoire de coopération pour assurer la rentabilité à long terme du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent. Quelques mois après cette entente, nous apprenions les implications réelles de cet accord. Le Canada a donné son accord au *US Army Corps of Engineer* en 2003 pour participer à une étude de pré-faisabilité portant sur différents scénarios de modification du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent.

Une bonne partie de la population québécoise ne semble pas être au courant des implications économiques et environnementales d'un tel projet. Pour éclairer le positionnement des comités ZIP dans ce dossier, et pour favoriser le transfert de connaissances vers les collectivités riveraines, Stratégies Saint-Laurent a préparé une trousse d'informations sur le sujet.

La section 2 de ce document propose une mise en contexte de la navigation internationale qui favorise la compréhension des pressions économiques qui poussent les gouvernements canadiens et américains à envisager ces travaux d'élargissement de la voie maritime. La section 3 consiste en un survol chronologique du dossier qui renvoie à sur une série de documents (articles, communiqués et rapports) présentés en annexe. Enfin, la section 4 traite des impacts fréquemment associés au dragage et qui pourraient être occasionnés par un éventuel élargissement de la voie Maritime.

Veuillez prendre note que cette trousse d'information ne se veut pas une revue de littérature exhaustive et scientifique. Elle constitue simplement un outil de suivi dans lequel pourront être archivés éventuellement plusieurs autres documents relatifs au dossier. Enfin, bien que le survol historique du dossier soit présenté de façon factuelle, nous vous invitons à vous référer toujours aux documents officiels afin que vous puissiez faire votre propre lecture des idées qui y sont exprimées.

Bonne lecture!

2. MISE EN CONTEXTE

2.1 La navigation internationale et le standard Panamax

Le transport maritime supporte la majorité des mouvements internationaux de marchandises. Son importance économique n'est plus à démontrer. Les contraintes géographiques et les pressions économiques ont amené la construction de structures imposantes pour améliorer les voies maritimes internationales.

Sur le continent américain, le canal de Panama, qui fût ouvert officiellement à la navigation le 15 août 1914, joue un rôle majeur pour la navigation internationale. Pour le traverser, les navires doivent respecter les dimensions des écluses et du chenal maritime. Les dimensions maximales des bateaux pouvant traverser ce canal sont:

- 294,1 mètres (964 pieds 9 pouces) de longueur
- 32,3 mètres (106 pieds) de largeur
- 12 mètres (39 pieds 4 pouces) de tirant d'eau (en eau douce tropicale)
- Poids maximal admis sur les bateaux traversant le canal de 65 000 tonnes

Ces dimensions constituent au niveau international le standard Panamax. Ces dimensions imposent des contraintes aux armateurs qui veulent faire du commerce d'une côte à l'autre des Amériques par l'entremise du canal de Panama.

Pour plus d'informations, voir les sites Internet de références **1,2 et 3**.

1- <http://www.pancanal.com/eng/general/asi-es-el-canal.html>

2- <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch5fr/conc5fr/ch5c1fr.html#2>

3- <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/shipsize.html>

Les contraintes en terme de taille des navires posent de plus en plus de problèmes pour le développement du commerce maritime. En effet, l'avènement du conteneur a totalement changé le monde du transport maritime. En très peu de temps, les armateurs ont dû changer leurs méthodes de travail et leurs équipements en investissant dans de nouveaux navires coûteux et des flottes de conteneurs. Depuis le début de la conteneurisation, la taille des navires a augmenté régulièrement, car il est devenu plus rentable d'effectuer le transport maritime par des navires de grandes tailles. On a ainsi vu apparaître une nouvelle génération de navires dits « post Panamax » ou « over Panamax », qui sont de taille trop grande pour utiliser le canal de Panama. La tendance est donc, actuellement, à la massification des transports maritimes.

Pour plus d'informations sur la massification des transports, voir le site Internet de référence

4. <http://www.cescoma.sn/mutmaritime.htm>

2.2 Le Réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent

En Amérique du nord, les contraintes imposées par les rapides et les hauts fonds du fleuve Saint-Laurent et des rivières rejoignant les Grands Lacs ont amené la construction du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent. Ce réseau, dans son acceptation la plus étendue, est un corridor de navigation long de quelques 3700 km (2340 miles), qui va de l'océan Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs, au centre de l'Amérique du Nord. La Voie maritime fut ouverte officiellement en 1959. Les dimensions maximales des bateaux pouvant traverser cette voie sont :

- 225,5 m (740 pieds) de longueur
- 23,7 m (78 pieds) de largeur
- 8,0 m (26 pieds, 3 pouces) de tirant d'eau

Pour plus d'informations sur le réseau Grands Lacs - Voie Maritime proviennent, vous pouvez vous référer au site Internet

5. <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/home.html>

Les caractéristiques physiques du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent ont amené le développement d'une flotte de navires unique au monde. Elle est composée de :

- 1- Une flotte de lacquiers naviguant seulement à l'intérieur du système des Grands Lacs. Cette flotte est majoritairement américaine et est composée principalement de navires ayant une taille équivalente à celle des navires transocéaniques de type Panamax. Les navires de cette flotte possèdent leur propre équipement de déchargement et transportent du minerai et du charbon entre les mines, aciéries et centrales thermiques des Grands Lacs. **Les dimensions de ces navires ne permettent pas à l'heure actuelle le passage de cette flotte dans la Voie maritime, et ainsi, son accès à l'océan atlantique.**
- 2- Une flotte de navires faisant la portion Saint-Laurent / Grands Lacs. Cette flotte est majoritairement canadienne et est composée de bateaux respectant les dimensions de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette flotte transporte principalement du grain des ports du lac Supérieur jusqu'au élévateurs à grains des ports du Saint-Laurent, pour ramener par la suite du minerai aux aciéries des Grands Lacs.
- 3- Une flotte de navires qui peut naviguer (selon les besoins du marché) des ports étrangers internationaux, par la Voie maritime du Saint-laurent, jusqu'aux Grands Lacs. Cette flotte est composée de bateaux respectant les dimensions de la Voie maritime.

L'information sur la flotte de navires provient du rapport :

Reconnaissance report : Great Lakes navigation system review. US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division. Juin 2002.

Disponible sur le site Internet du *US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division.*

6. http://www.lre.usace.army.mil/index.cfm?chn_id=1483

2.3 Les études du US Army Corps of Engineers (USACE) et le futur du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent.

Les changements en cours au niveau du commerce maritime international posent de nouveaux défis relativement au réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent. À l'heure actuelle, 70% de la flotte mondiale peut utiliser la Voie maritime, mais ces navires représentent seulement 13% de la capacité de transport (en terme de masse) de la flotte mondiale et seulement 5% de la capacité de transport (en terme de masse) de la flotte mondiale de porte-conteneur.

Tout récemment, le USACE a effectué une étude préliminaire pour déterminer comment il serait possible d'augmenter le rendement économique du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent. L'une des options retenues dans ce rapport est d'élargir la Voie maritime du Saint-Laurent pour permettre le libre passage des bateaux Panamax entre l'océan Atlantique et les Grands Lacs. Selon cette étude, une voie maritime élargie permettrait d'aller chercher 34% de la capacité de transport de la flotte mondiale. Cette étude soulève beaucoup d'inquiétudes de la part de diverses organisations du Canada et des États-Unis. Ces groupes se questionnent entre autre sur les conséquences environnementales et sur la viabilité économique d'un tel projet.

Ces informations proviennent du rapport: Reconnaissance report : Great Lakes navigation system review. US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division. Juin 2002.

Disponible sur le site Internet du *US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division*.

6. http://www.lre.usace.army.mil/index.cfm?chn_id=1483

3. SUIVI CHRONOLOGIQUE DES ÉVÈNEMENTS MARQUANTS DU DOSSIER

3.1 17 août 1999, nouveaux mandats octroyés au *US Army Corps of Enginner (USACE)*.

Le 17 août 1999, le président des États-Unis signe le *Water resources revelopment Act (WRDA)* qui donne de nouveaux mandats et responsabilités au *US Army Corps of Engineer (USACE)* concernant le développement, la conservation et la restauration des ressources en eaux aux États-Unis. La section 456 de cette loi autorise et mandate le USACE, en collaboration avec le *St-Lawrence Seaway Development Corporation*, d'étudier la faisabilité de modifier les structures reliées à la navigation dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent comme moyen d'augmenter l'efficacité de la navigation dans cette zone. Pour plus de détail à propos du WRDA, vous pouvez le site Internet en référence.

Site Internet du *US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division*.

6. http://www.lre.usace.army.mil/index.cfm?chn_id=1483

3.2 15 janvier 2001: le USACE débute son rapport de reconnaissance.

Les premières actions concrètes quant au projet d'approfondissement de la voie maritime sont prises le **15 janvier 2001**. La production d'un rapport de reconnaissance est amorcée par une division du USACE, le *Great Lakes and Ohio River Division*, qui est située à Détroit. Le but de ce rapport, intitulé *Reconnaissance report*, est de déterminer s'il y a un intérêt du côté du gouvernement fédéral américain de modifier les structures en place pour la navigation commerciale dans le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent.

En juin 2002, le *Great Lakes and Ohio River Division* produit une première version de son rapport de reconnaissance et l'envoie pour révision au quartier général du USACE.

La version révisée et officielle du rapport est déposée le **4 février 2003**. Ce rapport conclut qu'il y a un intérêt du côté du gouvernement fédéral américain de procéder à l'étape de l'étude de faisabilité. Sept plans alternatifs sont présentés dans ce rapport :

1. Entreprendre aucune modification.
2. Approfondissement des canaux reliant les Grands Lacs.
3. Amélioration de la Voie maritime du Saint-Laurent.
4. Approfondissement individuel de chacun des ports.
5. Amélioration du *Illinois canal* reliant les Grands Lacs à la rivière Mississippi.
6. Amélioration du système d'accès à l'information sur les niveaux d'eaux.
7. Remplacement des bouées de navigation flottantes par des bouées fixes.

Le plan no. 3 propose l'élargissement des écluses ainsi que l'approfondissement de la Voie maritime du Saint-Laurent de 26'3 pieds à 35 pieds. Il est à noter que les auteurs de ce rapport précise que la deuxième option concerne seulement la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est-à-dire les eaux en amont de Montréal, incluant le lac Ontario, le canal Welland et le lac Érié. Cette taille permettrait le passage des bateaux Panamax dans la voie maritime du Saint-Laurent et, selon eux, une augmentation majeure du transport maritime. Selon leurs projections, ils prévoient que le transport dans le réseau passerait de 232 millions de tonnes en l'an 2000, à 356 millions de tonnes en l'an 2060. Une partie de cette augmentation proviendrait d'une baisse de l'utilisation des modes de transport terrestres de la côte atlantique aux Grands Lacs en faveur du réseau de transports maritime.

Pour ce qui est des considérations environnementales, le rapport mentionne la destruction d'habitats et l'introduction d'espèces exotiques comme les deux impacts environnementaux négatifs importants. L'augmentation du transport maritime au détriment du transport terrestre est présenté comme un impact environnemental positif, puisque le premier est plus efficace au point de vue de la consommation de carburant.

Par contre, le quartier général du USACE mentionne, dans sa révision du rapport, que des informations supplémentaires devront être ajoutées au rapport de reconnaissance avant de procéder à l'étape de l'étude de faisabilité. Il est demandé d'examiner davantage la possibilité de ne pas entreprendre de projets de modifications sur les structures du réseau Grand Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent et d'analyser les actions et les coûts requis pour maintenir le système dans son état actuel pour la période allant de 2010 à 2060. Il est aussi demandé d'examiner plus en profondeur les prévisions d'augmentation du trafic maritime et de son impact sur l'environnement pour la même période. Un budget de 1 500 000\$ est alors débloqué par le congrès américain pour permettre d'aller chercher ces informations supplémentaires.

Pour consulter le rapport vous pouvez vous référer au document :

Reconnaissance report : Great Lakes navigation system review. US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division. Juin 2002.

Disponible sur le site Internet du *US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division*.

6. http://www.lre.usace.army.mil/index.cfm?chn_id=1483

3.3 Dès l'été 2002, des groupes environnementaux de la région des Grands Lacs suivent le dossier de près.

Plusieurs groupes environnementaux s'intéressent au dossier dès le dépôt de la première version du rapport de reconnaissance en **juin 2002**. *Great Lakes United*, un organisme binational ayant 170 organismes membres, lance le **15 août 2002**, un appel à l'action au grand public. Les citoyens des deux côtés de la frontière sont invités à faire pression auprès de leurs représentants politiques respectifs pour qu'ils ne participent pas au financement de l'étude de faisabilité tel que proposée par le USACE.

Une analyse indépendante de la première version de ce rapport est faite par l'organisme *Lake Ontario Keeper*, en **juillet 2002**. Selon cette analyse, le USACE n'aurait pas la crédibilité requise pour aller de l'avant dans ce projet. Cela serait dû au conflit d'intérêt inhérent du USACE dans ce dossier ainsi qu'aux récentes allégations de fraudes auxquelles il fait face. On y mentionne aussi que l'analyse économique et environnementale produite par le USACE utilise des arguments partiels et biaisés visant à promouvoir le projet.

Les organismes *Save the river* et *Great Lakes United* engagent le *Pennsylvania Transportation Institute* pour qu'il produise une analyse indépendante de la viabilité économique du projet. Selon cette analyse déposée en **août 2003**, l'absence d'estimation de coûts rend impossible la production d'une analyse des bénéfices potentiels, tel que présenté dans le rapport de reconnaissance du USACE. Selon eux, les ressources consacrées au rapport de reconnaissance auraient dues être investies dans une estimation des coûts du projet et des coûts associés aux alternatives comme l'amélioration du système de transport intermodal existant.

Pour consulter les deux analyses indépendantes, vous pouvez vous référer au sites Internet suivant :

8- Pennsylvania State University, Pennsylvania Transportation Institute. *Analysis of the Great Lakes/ St. Lawrence river navigation system's role in U.S. ocean container trade*. 2003.

<http://www.glu.org/english/projects/biodiversity-habitat/navigation-issues/pdfs/ptifinal.pdf>

9- Lake Ontario Keeper. *Analysis: Great Lakes Navigation System Review*. 2002.

<http://www.glu.org/english/projects/biodiversity-habitat/navigation-issues/pdfs/lokanalysis.pdf>

3.4 1^{er} mai 2003 : mémoire de coopération entre le Canada et les États-Unis.

Le 1^{er} mai 2003, le ministre des Transports du Canada, monsieur David Collenette, et le secrétaire américain aux Transports, monsieur Norman Y. Minet, signent un mémoire de coopération pour assurer la rentabilité à long terme du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent. Plus particulièrement, le document renforce la collaboration binationale pour la production étude de transport détaillée portant sur le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent. Vous pouvez consulter le communiqué de presse de Transports Canada sur le site internet suivant :

10. <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-h038f.htm>

Les implications exactes de la signature de ce mémoire de coopération par le Canada restent floues pour le grand public. **Le 12 mai 2003**, monsieur Marc Fortin, directeur des Politiques de la Voie Maritime et des transports intérieurs chez Transports Canada, tient une conférence de presse pour éclaircir les implications de cet accord. Selon M. Louis-Gilles Francoeur du journal *Le Devoir*, Monsieur Fortin ne répond pas directement aux questions des journalistes à savoir si cette étude « *pourrait suggérer et voire recommander l'agrandissement des écluses et du chenal maritime du Saint-Laurent, comme il l'a été proposé dans la dernière étude du USACE* ». Selon monsieur Fortin, l'étude se limitera à optimiser « *les structures actuelles* ». Vous pouvez consulter l'article de presse du journal *Le Devoir* du 13 mai 2003 (réf. 11).

3.5 Été 2003 : une coalition se forme dans la région des Grands Lacs.

Au cours de l'été 2003, l'organisme *Great Lakes United* regroupe 46 groupes concernés pour former une coalition. La coalition envoie des lettres au ministre des Transports canadien, monsieur David Collenette, ainsi qu'au Congrès américain et au USACE. Leurs revendications sont :

- La production d'une étude d'impact environnementale par un regroupement binational d'organismes gouvernementaux et non-gouvernementaux.
- L'évaluation des conséquences économiques et environnementales de l'introduction de nouvelles espèces exotiques dans l'écosystème Saint-Laurent Grands Lacs par l'augmentation du commerce maritime.
- L'évaluation des conséquences économiques et environnementales de la construction et de l'opération du système de navigation Saint-Laurent Grands Lacs tel que l'on connaît à l'heure actuel.
- La création d'un comité d'expert binational clairement indépendant du USACE pour produire une analyse indépendante du rapport de reconnaissance et de son supplément.

Pour obtenir plus d'informations à propos de cette coalition, vous pouvez consulter le site de *Great Lakes United*.

12. <http://www.glu.org/english/index.html>

3.6 Automne 2003 : l'implication du gouvernement canadien se clarifie

Le **9 octobre 2003**, lors d'une séance du Comité permanent de l'environnement et du développement durable, le ministre fédéral des Transports, monsieur David Collenette, annonça que « *nous étions prêts à participer aux études avec les Américains afin de déterminer s'il est acceptable de procéder à une expansion de la Voie maritime du Saint-Laurent* ».

Le **21 octobre 2003**, M. Bernard Bigras, porte-parole du Bloc québécois en matière d'environnement, dénonce la décision du gouvernement fédéral de se lancer, avec les Américains, dans un processus visant l'élargissement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Selon lui, ce projet aurait des conséquences environnementales significatives, telles que « *de remettre en circulation des contaminants enfouis dans les sédiments, d'aggraver l'érosion des berges du Saint-Laurent et d'augmenter le risque d'introduction d'espèces envahissantes* ».

Le **23 octobre 2003** le ministre des Transports, monsieur David Collenette, annonce que son ministère consacrerait 500 000\$ à des études de faisabilité. L'implication de ce budget et de ces études reste par contre floue.

Pour consulter une partie des discussions à la Chambre des communes au sujet de l'implication du gouvernement canadien dans le dossier, vous pouvez consulter le site du député bloquiste Bernard Bigras.

13. <http://www.bernardbigras.qc.ca/bigras.asp?no=259>

3.7 Décembre 2003, une coalition se forme au Québec

Le **10 décembre 2003**, une coalition de groupes environnementaux québécois se forme pour s'opposer au projet d'élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette coalition regroupe le porte-parole en matière d'environnement du Bloc Québécois, monsieur Bernard Bigras, Stratégies Saint-Laurent, le comité ZIP Ville-Marie, la Fondation Rivières, l'Union Saint-Laurent Grands-Lacs, le Conseil régional de l'Environnement (CRE) de la Montérégie et le CRE de Montréal. Cette coalition a demandé à deux reprises au gouvernement fédéral de se retirer du projet d'étude. Il est d'ailleurs proposé de développer un système de transport intermodal. Selon monsieur Bernard Bigras du Bloc Québécois, « *cela générerait des investissements importants dans le secteur ferroviaire et qui favoriseraient la mise en valeur des ports de Montréal, de Québec et des régions* ».

3.8 19 novembre 2003 : le ministre de l'Environnement du Québec exprime sa position.

C'est le 19 novembre 2003 que le ministre de l'Environnement du Québec, M. Thomas Mulcair exprime son inquiétude par rapport au projet d'élargissement de la voie maritime. Il déclare « *qu'un nouveau creusement du chenal viendrait amplifier de façon spectaculaire les répercussions négatives qui ont suivi le percement de cette voie dans les années 50* » Il explique que les intérêts du Québec ne coïncident pas avec ceux des ports des Grands Lacs. Ceux-ci seront les grands bénéficiaires d'un creusement qui permettrait d'augmenter le tonnage des navires. Pour en savoir plus, vous pouvez consulter l'article de presse du journal *Le Soleil* du 19 novembre 2003 (réf. 14).

4. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Il est en dehors du cadre de ce document de faire une revue de littérature exhaustive des impacts environnementaux possibles du projet d'élargissement de la voie maritime. Il est difficile à l'heure actuelle d'évaluer l'intensité des impacts environnementaux potentiels d'un tel projet. Par contre, les impacts environnementaux des dragages qui ont eu lieu pour l'établissement de la Voie maritime actuelle sont mieux documentés.

4.1 Habitats faunique et érosion des berges.

Les impacts sur les habitats fauniques et l'érosion des berges se répercutent à plusieurs niveaux. Premièrement, l'élargissement de la Voie maritime implique un dragage de plusieurs tronçons du Saint-Laurent. Les activités de dragage peuvent entraîner, de façon ponctuelle :

- La remise en suspension de sédiments contaminés;
- La destruction d'habitats fauniques par la destruction des sites de fraie, de la modification des substrats au site de dépôt et l'ensevelissement de la faune benthique.

Une fois le dragage terminé et la voie maritime en fonction, on observe une modification du profil bathymétrique et, notamment, une augmentation du débit dans le chenal approfondi. Cela peut avoir comme conséquences:

- L'accélération des processus d'érosion dans les zones adjacentes;
- La modification du régime des glaces.

Ces informations proviennent d'un rapport intitulé « *Portrait des activités de dragage sur le Saint-Laurent. Les aspects opérationnels et environnementaux* » faisant état des répercussions environnementales du dragage et de la mise en dépôt de sédiments (réf. **15**).

4.2 Introduction d'espèces envahissantes

L'augmentation du trafic maritime risque d'entraîner une augmentation de l'introduction d'espèces exotiques dans l'écosystème du Saint-Laurent et des Grands Lacs. M. Louis-Gilles Francoeur citait à cet effet les commentaires du Dr Tom Muir, de l'Institut national de recherche scientifique sur l'eau (INRS-EAU). Selon le Dr Muir, une augmentation du tonnage des navires de mer vers les Grands Lacs va inévitablement augmenter leur contamination par des espèces envahissantes, ce qui coûte déjà des milliards au Canada et aux États-Unis. Un article de Louis-Gilles Francoeur paru dans le journal *Le Devoir* du 3 et 4 mai 2003 traite de cette question (réf **16**).

4.3 Élargissement de la Voie maritime et niveaux d'eau

Il est aussi envisageable que l'élargissement de la voie maritime, par le changement du profil bathymétrique du Saint-Laurent qu'il peut occasionner, puisse entraîner une baisse des niveaux d'eau en marge du chenal principal, ce qui affecteraient divers habitats littoraux. Les conséquences sur les niveaux d'eaux de l'élargissement de la Voie maritime sont cependant très difficiles à prévoir.

M. Louis-Gilles Francoeur citait, dans le journal *le Devoir* du 3 et 4 mai 2003 (réf. **16**), le Dr Jack Manno, directeur exécutif du Great Lakes s Research Consortium, à propos du projet d'élargissement de la Voie maritime. Selon le Dr Manno, l'étude de faisabilité devrait « *viser prioritairement à restaurer le plus*

fidèlement possible les flux naturels et les fluctuations de niveaux » du système lacustre et fluvial original, qui a déjà été perturbé par le développement de la Voie maritime actuelle.

Aussi, des scientifiques du Centre Saint-Laurent soutiennent dans leur travaux que « *lorsque les eaux du fleuve Saint-Laurent montent ou baissent, sous l'action de la nature ou par une intervention humaine, chaque aspect de l'écosystème est affecté* ». Ils ne peuvent pour l'instant tirer des conclusions mais ils observent certaines tendances : « *De très bas niveaux d'eau entraînent une différence dans la superficie des habitats disponibles, provoquant une invasion des plantes terrestres opportunistes dans les terres humides asséchées. Ces faibles niveaux aquatiques affectent également les animaux, les micro-organismes, le taux d'oxygène dans l'eau et la richesse de l'écosystème.* ». Pour plus d'informations à ce sujet. Vous pouvez consulter le site du Centre Saint-Laurent pour plus d'informations à ce sujet.

17. http://www.qc.ec.gc.ca/csl/pgr/pgr003_f.html

DOCUMENTS ET SITES INTERNET DE RÉFÉRENCES

- 1- Extrait du site Internet du canal de Panama: *Autoridad del canal de Panama* (ACP).
<http://www.pancanal.com/eng/general/asi-es-el-canal.html>
- 2- Rodrigue, J-P *et al.* (1998) *Site Web Géographie des Transports*, Hofstra University: Department of Economics and Geography.
<http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch5fr/conc5fr/ch5c1fr.html#2>
- 3- Rodrigue, J-P *et al.* (2004) *Transport Geography on the Web*, Hofstra University, Department of Economics & Geography. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/shipsize.html>
- 4- Site Internet du cabinet d'expertise CESCO. <http://www.cescoma.sn/mutmaritime.htm>
- 5- Extrait du site Internet Réseau Grands-Lac – Voie maritime <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/home.html>
- 6- US Army Corps of Engineers, Great Lakes and Ohio River Division. *Reconnaissance report : Great Lakes navigation system review.* (2002). http://www.lre.usace.army.mil/index.cfm?chn_id=1483
- 7- Bulletin d'information du US Army Corps of Engineers, *Great Lakes and Ohio River Division:* <http://www.lrd.usace.army.mil/gl/wrda99.pdf>
- 8- Pennsylvania State University, Pennsylvania Transportation Institute. *Analysis of the Great Lakes/ St. Lawrence river navigation system's role in U.S. ocean container trade.* 2003.
<http://www.glu.org/english/projects/biodiversity-habitat/navigation-issues/pdfs/ptifinal.pdf>
- 9- Lake Ontario Keeper. *Analysis: Great Lakes Navigation System Review.* 2002.
<http://www.glu.org/english/projects/biodiversity-habitat/navigation-issues/pdfs/lokanalysis.pdf>
- 10- Communiqué de presse de Transports Canada. *Le Canada et les États-Unis signent un mémoire de coopération dans le but d'assurer la rentabilité à long terme du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent*, 1^{er} mai 2003. <http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2003/03-h038f.htm>
- 11- Article de presse « *Ottawa n'a pas l'intention d'agrandir la Voie maritime* ». Louis-Gilles Francoeur, journal *Le Devoir* du 13 mai 2003. Page A2.
- 12- Résolutions et lettres de l'organisme *Great Lakes United*.
<http://www.glu.org/english/projects/biodiversity-habitat/navigation-issues/gl-navigation-studies.html>
- 13- Témoignages de la 37^e Législature, 2^e Session, Comité permanent de l'environnement et du développement durable, jeudi 9 octobre 2003.
ET Comité permanent des transports, jeudi 23 octobre 2003.
<http://www.bernardbigras.qc.ca/bigras.asp?no=259>
- 14- Article de presse « *Québec craint les impacts environnementaux* », Pierre Asselin, journal *Le Soleil* du 19 novembre 2003. Page A3.

- 15- Ministère des transports du Québec. *Portrait des activités de dragage sur le Saint-Laurent. Les aspects opérationnels et environnementaux. Rapport préliminaire*. Montréal. 2001. Pages 51 à 53.
- 16- Article de presse « *Agrandissement de la voie maritime -Un projet de 20 milliards \$US aux conséquences incalculables. Le Québec est absent du débat qui a cours des deux côtés de la frontière.* », Louis-Gilles Francoeur, journal *Le Devoir*, 3 et 4 mai 2003.
- 17- Extrait du site Internet du Centre Saint-Laurent, Environnement Canada:
http://www.qc.ec.gc.ca/csl/pgr/pgr003_f.html