

## **LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT**

1085, Avenue De Salaberry, bureau 312

Québec (Québec) G1R 2V7

Tél. : (418) 522-8886; Téléc. : (418) 522-7555; Courriel : avsl@mediom.qc.ca

### **L'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent CONSULTATION PUBLIQUE (2004)**

## **MÉMOIRE**

### ***Les Amis de la vallée du Saint-Laurent***

1. Fondé en 1986 et comptant environ 250 membres le long du Saint-Laurent, l'organisme *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* se consacre à la protection et à la promotion des richesses environnementales du Saint-Laurent dans l'ensemble de son parcours. Son action en est principalement une de sensibilisation des collectivités riveraines et des usagers et d'intervention dans les débats publics; elle est orientée vers la protection et la mise en valeur des écosystèmes et vers l'harmonisation des usages au bénéfice du plus grand nombre.

### **Questions préalables**

2. Avant d'aborder ce que nous avons à dire de l'étude maintenant en cours sur l'optimisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous voulons réagir à l'existence même de cette étude. Nous choisissons de le faire par mode de questions préalables, espérant que les responsables de la présente consultation et de l'étude partageront assez notre sentiment sur l'importance et la pertinence de ces questions pour demander aux autorités supérieures, soit Transports Canada et le Département des transports des Etats-Unis, de bien vouloir y répondre. Nous notons en effet que le Mémoire de coopération signé par ces deux ministères le 1<sup>er</sup> mai 2003, censé fonder l'existence de cette étude, ne répond pas à ces questions.
3. Voici ces questions :
  - Quelle est l'**origine** de cette étude? Qui l'a demandée? Avec quelles justifications?
  - Concrètement, parce que là est la vraie question : Cette étude aurait-elle été envisagée et décidée si le **Corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis** n'avait pas fait, ces dernières années, sa proposition d'un réaménagement de la Voie maritime selon plusieurs scénarios possibles, dont certains envisageant l'agrandissement, l'élargissement et l'approfondissement des infrastructures actuelles?

- Si la réponse à la question précédente est non et s'il s'avère donc que la présente étude est la suite donnée à cette proposition du Corps compte tenu des contestations soulevées par celle-ci, une nouvelle question se pose, celle, en fait, qui inquiète l'opinion publique : Qu'est-ce qui assure que le Corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis et les instances qui ont intérêt à la réalisation de sa proposition ne chercheront pas à quand même obtenir, à plus ou moins court terme, de pouvoir réaliser celle-ci?

D'où, une première **RECOMMANDATION** de notre part :

**R 1 :** **Que les autorités responsables de la présente étude obtiennent du Corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis qu'afin d'apaiser pleinement et définitivement les inquiétudes qui subsistent dans l'opinion publique, il déclare publiquement et officiellement qu'il n'envisage plus la réalisation des scénarios d'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent prévoyant l'agrandissement, l'élargissement ou l'approfondissement de celle-ci.**

4. Autres questions préalables :

- **Pourquoi** cette étude? Le problème est-il celui du « vieillissement » des infrastructures de la Voie maritime? N'est-il pas plutôt celui de sa sous-utilisation? Elle ne serait utilisée, dit-on, qu'à 50% de sa capacité. Mais cela est un problème d'organisation maritime et de mise en marché, pas d'infrastructure. Or l'étude s'en veut une d'évaluation des « besoins en infrastructures » (Document d'information, Préface et page 1). La vraie question, en fait, n'est-elle pas : Cette étude telle que voulue est-elle nécessaire?
- Et à quel type de **résultat** cette étude doit-elle aboutir : À de simples considérations sur le sujet à traiter? À des recommandations? À la proposition d'un plan général de travail? À la proposition de projets précis à réaliser? Recommandations ou propositions qui seraient à être mises en œuvre par qui? Les gouvernements? Les corporations privées gestionnaires de la Voie maritime? L'ignorance de ce vers quoi cette étude doit s'orienter empêche de participer à la présente consultation en sachant clairement le type de considérations utiles à faire valoir.

Deuxième **RECOMMANDATION** :

**R 2 :** **Que les autorités responsables de la présente étude clarifient les deux questions suivantes :**  
**D'une part, en fonction de quels objectifs l'état actuel des infrastructures de la Voie maritime du Saint-Laurent rend-il nécessaire et justifié de procéder à cette étude?**  
**D'autre part, en vue de l'obtention de quels types de résultats cette étude est-elle entreprise?**

5. Puisque, malgré que nous ne soyons pas sûrs de sa nécessité, cette étude est en cours, nous tenons à nous exprimer à son sujet. Nous le ferons principalement à deux plans : les **préoccupations** qui doivent l'animer et les modalités qu'elle doit avoir dans sa **conduite**.

### Préoccupations

6. La détermination des préoccupations qui doivent animer l'étude en cours sur l'optimisation de la Voie maritime du Saint-Laurent doit se faire en référence aux considérations de base suivantes :

Cette étude ne porte pas sur une infrastructure mais sur un **territoire**. La Voie maritime est un aménagement du territoire fluvial qu'est le fleuve Saint-Laurent, cours d'eau, îles et rives, en amont de Montréal.

Ce territoire appartient au **domaine public** et, à ce titre, doit être géré en fonction du bien commun, en fonction des intérêts de l'ensemble de la collectivité. Les intérêts privés ne peuvent y être pris en considération qu'en subordination à l'intérêt public.

7. En référence à ces considérations de base, une première préoccupation doit marquer cette étude : elle doit tenir compte de ce que le Saint-Laurent, ses îles et ses rives sont d'abord et avant tout un **milieu physique et biologique global et intégré**, constitué d'un ensemble d'écosystèmes. Il faut avant tout viser l'intégrité durable et maximale de ce milieu et de ces écosystèmes.

Or selon le document d'information, page 8, section 2.3.3, l'étude serait censée se limiter à ne se préoccuper que des « conditions environnementales des principales ressources risquant d'être touchées ». C'est une approche réductrice, typiquement « industrielle », des problématiques environnementales, limitée aux conséquences induites, « en aval » du processus de décision, sur quelques éléments particuliers, plutôt qu'ouverte, « en amont » de ce processus, sur la prise en considération de l'ensemble du milieu et de ses écosystèmes.

8. Deuxième préoccupation : L'étude doit tenir compte de ce que la Voie maritime se situe dans un **milieu social et économique polyvalent**, où s'exerce une multiplicité d'usages et d'activités : usage maritime, oui, mais aussi résidentiel, agricole, de pêche, de loisir, industriel, commercial, etc. Le transport maritime doit s'intégrer harmonieusement à l'ensemble de ces usages, notamment en visant à être un élément d'un développement d'ensemble local, régional, national et international concerté et durable.

Selon le document d'information, page 7, section 2.3.2, l'étude se limitera à des aspects « économiques » et au « réseau » de navigation seulement, ne s'ouvrant à l'ensemble socio-économique d'usages et d'activités du milieu humain touché que par la lunette étroite et limitée des « retombées socio-économiques ».

9. Troisième préoccupation : En matière d'« aspects techniques », l'étude doit privilégier les **améliorations organisationnelles et commerciales** plutôt que d'ingénierie, alors que c'est ce vers quoi semble vouloir s'orienter l'étude. (Document d'information, page 7, section 2.3.1) La faiblesse de la Voie maritime est là; telle qu'elle est actuellement, elle apparaît physiquement apte à générer plus d'activités de navigation.

En particulier, il faudra développer l'utilisation des possibilités offertes par la complémentarité des modes de navigation (transbordement entre navires de taille différente, cabotage prenant le relais de la navigation transocéanique, etc.) et par la complémentarité des infrastructures portuaires de l'ensemble du Saint-Laurent et des Grands Lacs (préférable à leur mise en concurrence).

### **RECOMMANDATION**

- R 3 :** **Que les autorités responsables de la présente étude veillent à ce qu'elle soit animée par les préoccupations suivantes :**
- Que l'étude se fasse en référence au Saint-Laurent considéré comme territoire fluvial appartenant au domaine public;**
  - Que l'étude tienne compte de ce que le Saint-Laurent est d'abord et avant tout un milieu physique et biologique global et intégré, constitué d'un ensemble d'écosystèmes, à maintenir durablement et dans la mesure la plus poussée possible dans son intégrité;**
  - Que l'étude tienne compte de ce que la Voie maritime du Saint-Laurent se situe dans un milieu social et économique polyvalent, où s'exerce une multiplicité d'usages, dans l'ensemble desquels le transport maritime doit s'intégrer harmonieusement;**
  - Que l'étude privilégie les améliorations organisationnelles et commerciales, plutôt que d'ingénierie, de la Voie maritime du Saint-Laurent.**

### **Conduite de l'étude**

10. La conduite de l'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent souffre de lacunes importantes au plan, notamment, des volets suivants :

Les possibilités concrètes données aux intervenants des milieux maritimes, environnementaux et riverains d'apporter à l'étude toute la bonification dont ils peuvent être la source;

Les informations relatives à l'historique de la Voie maritime (avant 1950) susceptibles de mettre suffisamment en perspective les projections faites sur ses besoins actuels et futurs;

Les informations sur l'utilisation faite actuellement de la Voie maritime en ce qui touche la navigation comme telle : types et nombres de navires et de passages de navires dans les divers segments de la voie : Montréal-lac Ontario., canal Welland, Sault Sainte-Marie.

## **RECOMMANDATIONS**

- R 4 :** Que, dans la conduite de la présente étude, les autorités qui en sont responsables associent les milieux maritimes, environnementaux et riverains aux équipes actuelles, aux niveaux non seulement de la consultation, mais aussi de la direction, de la supervision et du suivi.
- R 5 :** Que les autorités responsables de la présente étude veillent à ce que sa progression fasse l'objet d'un compte rendu public régulier, exprimé en langage simple et opérationnel, avec des possibilités, pour les intervenants des domaines maritime et connexes, de réagir.
- R 6 :** Que les autorités responsables de la présente étude fassent en sorte que les intervenants non gouvernementaux des domaines maritime et connexes aient accès à un fonds permettant de financer des études particulières indépendantes portant sur certains aspects relevant de l'étude.
- R 7 :** Que les autorités responsables de la présente étude mettent à la disposition des intervenants les informations relatives à l'historique de la Voie maritime (avant 1950) susceptibles de mettre en perspective les projections à faire sur ses besoins actuels et futurs.
- R 8 :** Que les autorités responsables de la présente étude mettent à la disposition des intervenants les informations relatives à l'utilisation faite actuellement de la Voie maritime en ce qui touche la navigation comme telle : types et nombres de navires et de passages de navires dans les divers segments de cette voie.

## **Conclusion**

11. Les Amis de la vallée du Saint-Laurent espèrent que les observations et les recommandations présentées ici seront prises sérieusement en considération par les autorités responsables de la présente étude, convaincus qu'ils sont que l'intérêt public lié au Saint-Laurent et aux Grands Lacs ne peut qu'y gagner.

Juin 2004

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent