

Utilisations fluviales Le partage des eaux

Nadia Ross

Number 121, Summer 2009

Rives et dérives

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15665ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Ross, N. (2009). Utilisations fluviales : le partage des eaux. *Continuité*, (121), 36–41.

Le partage des eaux

Bien que le transport maritime soit le plus écologique, il exerce une pression considérable sur le fleuve, ses berges et ses écosystèmes. Difficile de trouver un juste équilibre...



À l'heure où la protection de la planète s'avère plus qu'urgente, un paradoxe important sépare les eaux du Saint-Laurent. D'un côté, on doit préserver l'intégrité et les ressources du fleuve, et de l'autre, stimuler son utilisation, car il accueille la forme de transport la plus verte.

Où se trouve la ligne de partage ?

par Nadia Ross

Avec ses 1200 km de long et son accès au cœur du continent nord-américain, le fleuve Saint-Laurent n'est pas seulement un milieu de vie, un paysage grandiose ou l'hôte de plusieurs écosystèmes. Il est également la plus importante voie navi-

gable commerciale du Canada et, par conséquent, il participe directement au développement industriel. De toutes les activités économiques qui requièrent les ressources du fleuve, le transport maritime exerce une très grande pression sur les berges et les écosystèmes.

Le Québec compte 21 ports, dont 11 sont nationaux. Les installations industrialo-portuaires occupent de vastes parties du



Photo : Jocelyn Boutin



Photo : François Rivard

Photo : Roger Côté

territoire et elles devraient se développer encore davantage dans la prochaine décennie, estime Gaston Cadrin, géographe spécialisé en environnement. « Si on décide d'appliquer les notions de développement durable, il va falloir diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Et pour l'instant, le transport maritime est celui qui permet la circulation d'un maximum de marchandises avec le moins d'énergie », explique le président du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM). Par exemple, pour une même quantité de marchandises, le transport par barge ne requiert qu'entre 10 et 20 % de l'énergie que nécessite le camionnage. Quant aux émissions de gaz à effet de serre, le transport maritime en générerait 10 fois moins que le camionnage et 2 fois moins que le transport ferroviaire. Sans parler des répercussions sur

la diminution des véhicules lourds sur le réseau routier, des désagréments liés au bruit et des risques d'accidents de la route. Par contre, l'utilisation du fleuve comme voie de transport n'est pas sans effets. Les principaux inconvénients environnementaux sont liés autant aux interventions physiques nécessaires dans le fleuve et sur ses rives qu'à la présence même des navires. Au large comme à quai, le rejet des eaux usées et les résidus de cargaison peuvent empoisonner l'eau à petit feu. Des organismes exotiques indésirables risquent aussi de s'introduire par les eaux de ballast des navires arrivant de l'étranger. L'apparition des moules zébrées dans le fleuve, au début des années 1990, en est un bon exemple. Puis, il y a le batillage, ce déferlement des vagues produites par le sillage d'un bateau contre les berges, qui accélère l'érosion de ces

dernières. À cela, il faut ajouter les paysages sacrifiés, les populations expropriées et la cohabitation souvent difficile entre les ports et leurs voisins immédiats.

Le défi de l'heure est donc de maximiser les avantages de ce type de transport tout en s'assurant de minimiser ses impacts négatifs sur l'environnement. Tout un jeu d'équilibre !

UN PÔLE ÉCONOMIQUE IMPORTANT

Les activités industrialo-portuaires font partie de notre histoire. Leur apport économique est indéniable. « Le Québec s'est développé grâce au fleuve et à ses occasions d'affaires. C'est un vecteur économique toujours important aujourd'hui, autant pour les industries qui ont besoin du fleuve pour le transport que pour celles dont les procédés de transformation nécessitent de l'eau », explique André Stainier, président des Amis de la vallée du Saint-Laurent.

En effet, de grandes quantités de marchandises transitent par les installations portuaires du Saint-Laurent. Et le port de Québec est celui qui manutentionne le plus de tonnage annuellement (27,2 millions de tonnes en 2008). Si son rôle dans l'économie québécoise est considérable, que dire de ses retombées sur la ville de Québec ? « Le port génère de 5000 à 6000 emplois

à Québec », estime Alain Kirouac, vice-président exécutif et directeur général de la Chambre de commerce de Québec. Les retombées annuelles de l'industrie portuaire dans la capitale s'élèvent à plus de 300 millions de dollars.

Devant une demande croissante, le développement du port doit malgré tout se faire dans un souci de conservation, avec une pensée pour les générations futures, explique M. Kirouac. « L'intégration des projets dans le milieu et la concertation sont très importantes aujourd'hui. Et les gens d'affaires sont de plus en plus enclins à la consultation. »

D'un autre côté, on s'insurge de voir se multiplier les projets à caractère industriel qui risquent de limiter, voire de mettre en péril des projets à vocation communautaire. Dans la région urbaine de la capitale, plusieurs autoroutes longent le fleuve. Pour le reste, les terrains qui donnent accès au cours d'eau appartiennent en bonne partie au port de Québec, une agence fédérale. Ainsi, quand il est question d'agrandir les installations portuaires, les discussions prennent l'ampleur d'un débat de société. Ces terrains sont-ils des biens publics ou privés ? Sur ce point, Ross Gaudreault, directeur général du port de Québec, est clair. « Le port est accessible au public. Avant même que la promenade Samuel-De Champlain soit aménagée,

Les activités industrialo-portuaires jouent un rôle important dans notre économie. Parmi nos 11 ports nationaux, c'est celui de Québec qui manutentionne le plus de tonnage annuellement.

Photo : Jocelyn Boutin



Les industries en bordure fluviale ont aussi un impact sur le fleuve et les paysages riverains. Ici, la raffinerie Jean-Gaulin d'Ultramar, dans le quartier Saint-Romuald, à Lévis.

Photo : Jocelyn Boutin



80 % de nos terrains étaient accessibles. Vingt pour cent de nos espaces ont d'ailleurs été aménagés en parcs ou en pistes cyclables », dit-il en rappelant que le port a été un important partenaire pour les fêtes du 400^e de Québec. Quant à l'environnement, la direction du port dit en faire une préoccupation quotidienne. « On ne fera pas de projet sans être certains qu'il respecte les normes environnementales, ça

La promenade Samuel-De Champlain a permis aux citoyens de renouer avec le Saint-Laurent.

Photo : Roger Côté



c'est sûr ! » lance Ross Gaudreault tout en admettant que le premier mandat du port est, malgré tout, d'être rentable.

Justement, Gaston Cadrin craint que les besoins de rentabilité augmentent et que les bateaux deviennent plus gros. Si tel est le cas, les ports devront s'adapter et le fleuve devra peut-être être dragué davantage, prévient-il. La menace de voir le niveau de l'eau diminuer dans les Grands Lacs laisse planer une sombre perspective. « En creusant davantage, on risque de créer un canal central. Si les rives et les milieux humides disparaissent, c'est aussi l'arrêt de mort des poissons qui viennent y frayer, et des oiseaux qui y nichent. »

PRÉVENIR AU LIEU DE RÉAGIR

En matière de concertation pour une meilleure utilisation du Saint-Laurent, le Québec et le Canada ont fait des pas de géant au cours des 10 dernières années, en formant des alliances et en rédigeant des ententes. Parmi elles, l'entente entre les gouvernements du Québec et du Canada, Saint-Laurent Vision 2000, ratisse large avec son objectif général d'améliorer la situation environnementale du fleuve. Et ce, par des interventions visant à réduire l'impact de la pollution industrielle, à conserver les écosystèmes du Saint-Laurent et à favoriser la concertation de la population dans la définition et la mise en œuvre de projets prioritaires.

De cette entente découle, entre autres, la création de 14 comités de zones d'intervention prioritaire (ZIP) qui visent à impliquer les communautés riveraines dans la protection du Saint-Laurent dans des secteurs donnés. Un de leurs mandats est de développer et de maintenir les accès publics au fleuve. « Redonner le fleuve à la population est une façon de le protéger », estime Michel Lessard, historien et spécialiste du patrimoine.

Mais encore faut-il se donner des outils pour développer les berges de façon harmonieuse. Car quand il est question de développement industriel, le Québec est bien mal équipé pour résister au plan d'un promoteur, explique-t-il. Fervent opposant à Rabaska, il prend ce projet en exemple pour montrer du doigt les décideurs québécois. Visant l'implantation d'un port méthanier sur la côte de Lévis-Bellechasse, en face de l'île d'Orléans, le mégaprojet a été endossé par le gouvernement même s'il ne prenait pas en considération la valeur écologique et patrimoniale du lieu de son implantation, explique M. Lessard. Un lieu

qu'il dit bucolique, chargé d'émotions et d'une grande valeur historique. « Seuls des facteurs économiques ont guidé les promoteurs vers l'endroit. »

Qualifié d'invasion barbare, Rabaska soulève aussi de nombreuses inquiétudes quant à la sécurité de la population habitant près des installations de déchargement, de transport ou de transformation. « Une telle proximité ne serait même pas admise aux États-Unis. Leurs lois sont beaucoup plus strictes que les nôtres. Ici, c'est la croissance économique qui mène notre barque », résume-t-il.

« Pour l'heure, c'est l'entreprise qui décide de l'endroit où elle veut implanter son projet. Ce devrait être la responsabilité du gouvernement d'indiquer les lieux à privilégier pour tel ou tel type d'industrie, renchérit M. Lessard. Jusqu'en 1985, on avait un minimum de planification industrielle avec l'Office de planification et de développement du Québec. Depuis, les fonctionnaires ne donnent plus de directives ou d'orientations, pas même pour les projets de grande envergure. »

Sans politique d'aménagement de son territoire, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède par dépôt de projet. Dès lors, le promoteur doit fournir une étude d'impact. Celle-ci est évaluée par les fonctionnaires qui transmettent le dossier au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour une consultation publique. À cette étape, si une personne ou un groupe en fait la demande, le BAPE doit orchestrer une audience publique à partir de laquelle les citoyens disposent d'au moins 21 jours pour préparer leur intervention et déposer leurs mémoires. Une fois ceux-ci analysés, le verdict final sera rendu. « C'est un bel exercice démocratique ! » résume Patrick Septembre, porte-parole au ministère de Line Beauchamp.

Le processus est certes fastidieux pour les promoteurs, et essouffant pour ceux qui osent s'opposer à l'implantation d'une usine ou d'un port. Cela dit, « le gouvernement, au lieu d'agir en réaction, pourrait se doter d'un plan d'aménagement et devancer les promoteurs », dit M. Stainier, ajoutant que dans un tel plan, il importerait de considérer autant les activités industrielles que sportives, touristiques et récréatives.

UN FLEUVE MULTIFONCTIONNEL

« Il faut tenir un discours de partage du fleuve entre ses différents usagers », résume-t-il, rappelant que les activités

industrialo-portuaires ne sont pas les seules à exercer une pression sur les berges du fleuve. Le développement résidentiel, commercial, culturel et agricole sollicite aussi une partie de ses ressources.

Dans cette perspective, la proximité de diverses fonctions exige un aménagement intégré qui s'harmonise avec le milieu et ses besoins. C'est particulièrement le cas des ports qui côtoient des lieux culturels, urbains et récréatifs. La voie à suivre est celle de l'utilisation multifonctionnelle, clament les défenseurs du fleuve. « Oui, on peut avoir certaines utilisations industrielles, mais pas n'importe quoi. Il faut que ça se fasse selon des paramètres qui concordent avec nos valeurs contemporaines. Il faut harmoniser le tout », prévient M. Cadrin. D'où l'importance d'ouvrir un dialogue, de prôner la concertation. Car la valeur économique du fleuve réside également dans sa beauté et sa valeur patrimoniale, rappelle Michel Lessard. « Il ne faut jamais oublier que le fleuve est le berceau identitaire du Québec. Ce qu'on décide d'en faire reflète aussi notre fierté nationale. »

■
Nadia Ross est journaliste.

Au bassin Louise, à Québec, activités récréatives et portuaires cohabitent.

Photo : François Rivard

