

Mémoire

concernant

la demande d'évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent



présenté à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

le 5 avril 2021

Contexte du mémoire – Demande au ministre pour une évaluation régionale du fleuve

En vertu des articles 92 et 93 de la Loi sur l'évaluation d'impact (LEI), le Conseil des Mohawks de Kahnawà:ke (MCK) a formulé, le 29 juillet 2020, une demande officielle concernant la tenue d'une évaluation d'impact régionale (EIR) pour le fleuve Saint-Laurent. Le MCK est l'organisme dirigeant de Kahnawà:ke, une communauté mohawk située sur la rive-sud du fleuve Saint-Laurent, en face de l'île de Montréal.

Au cours des sept dernières années, le MCK a pris part à de nombreuses consultations sur des évaluations environnementales de projets et à des stratégies, des examens de politiques et des modifications aux lois fédérales et provinciales. Dans le cadre de ces processus, le MCK a souligné à maintes reprises la nécessité d'adopter une approche régionale plus exhaustive quand vient le temps d'évaluer les impacts et les ramifications potentiels des projets et des décisions du gouvernement en ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent.

Nous adhérons au plaidoyer de cette communauté des Premières Nations. Nous souhaitons nous aussi revenir à un développement en harmonie avec la nature. Jadis, le fleuve Saint-Laurent, y compris ses terres humides et plusieurs de ses affluents, assurait aux Premières Nations et aux nouveaux arrivants un accès à des stocks abondants de poissons et de gibiers. L'air, l'eau et la terre étaient propres. Ce bassin hydrographique permettait à tous de subsister.

L'empiétement sur les plaines inondables du fleuve Saint-Laurent a entraîné une dégradation, une élimination et une fragmentation des terres humides qui sont importantes pour maintenir la fonction écosystémique et la biodiversité. Les terres humides filtrent et conservent l'eau qui, autrement, polluerait et inonderait les zones en aval. Elles servent également de pouponnière pour les poissons, le gibier d'eau, les amphibiens et les reptiles. La perte de végétation submergée et émergente dans les terres humides a entraîné une baisse des populations d'animaux qui dépendent des terres humides pour se nourrir et s'abriter. Quel triste constat !

Depuis les années 1950, les dommages écologiques au fleuve Saint-Laurent se sont considérablement intensifiés : modification du modèle d'écoulement du fleuve, dégradation de la qualité de l'eau, dénaturalisation et érosion des berges du fleuve, entraînant une réduction substantielle des populations de végétaux et d'animaux. D'importants travaux d'excavation et de modification du rivage ont été réalisés pour assurer la navigation, le contrôle de l'érosion et le développement industriel. Au XXe siècle, plus de 175 millions de mètres cubes ont été dragués et déchargés dans le fleuve. Le dragage pour les travaux d'entretien et d'expansion du chenal et des ports se poursuit. Les sédiments découlant des activités de dragage ont endommagé les herbiers et autres habitats du poisson. Jusqu'où cette folie du développement à tout prix ira-t-elle? Cette approche de développement industriel à tout prix fait en sorte que la nature n'est plus qu'une considération mineure, tout comme la santé humaine!

De nombreux projets existants et proposés le long du fleuve Saint-Laurent limitent notre capacité à vivre en harmonie avec le fleuve, en raison de leur incidence sur l'eau, les terres humides et l'écosystème aquatique. Parmi ces activités : le développement urbain, les activités agricoles et

industrielles, la construction et la réparation de ponts, l'agrandissement de ports, l'entretien du chenal, ainsi que d'autres activités associées à l'industrie de la navigation.

Nos responsabilités en ce qui concerne le fleuve font en sorte que nous devons évaluer attentivement les répercussions régionales et globales des projets. Nous devons aussi considérer les effets cumulatifs du développement sans cesse croissant, notamment dans les villes de Montréal et Québec, où l'intensité du développement a été particulièrement élevée, au point d'amener les populations à tourner le dos à leur fleuve. Quelle est la capacité du fleuve Saint-Laurent à accepter de nouveaux développements? Personne ne le sait, mais la nature nous donne des signaux d'alarme; soyons à l'écoute. Des milieux humides disparaissent de même que certaines espèces vivantes. La pollution nous éloigne du fleuve et cet écosystème se dégrade considérablement. Pourtant, c'est cette même eau que nous buvons.

Mission de l'organisme Accès Saint-Laurent Beauport et de la Table citoyenne du littoral Est

Connu depuis le milieu des années 1980 sous le nom de Association pour la sauvegarde de la baie de Beauport, mais devenu en 2004, Accès Saint-Laurent Beauport (ASLB), notre organisme sans but lucratif est un regroupement de citoyens et d'organismes qui se sont donné pour mission commune de promouvoir la qualité de vie de l'ensemble du secteur sud de Beauport par le biais du développement durable de son littoral dans le secteur compris entre la péninsule (baie) de Beauport et la chute Montmorency.

Notre organisme s'est associé à la Table citoyenne du littoral Est pour collaborer à la mise en œuvre de sa vision. Ce regroupement souhaite reconquérir un territoire riverain contaminé par nombre d'entreprises polluantes au confluent du fleuve et de la rivière Saint-Charles et ce, afin de transformer la vocation industrielle des lieux en milieu de vie de grande qualité pour et par ses habitants en conformité avec les principes d'un véritable développement durable.

Histoire du territoire concerné

Les berges du fleuve comprises entre les rivières Saint-Charles et Montmorency ont des caractéristiques géomorphologiques particulières qui font la convoitise des industriels. Du fait de sa très faible inclinaison, un vaste territoire se découvre à marée basse entre la rivière Saint-Charles et la chute Montmorency. En effet, entre la limite de la haute marée et celle de la basse marée, la grève a en moyenne 1000 mètres de profondeur. De plus, deux cycles complets de marées chaque jour rendent possible la croissance d'une végétation intertidale importante. Un milieu marin exceptionnel.

Malgré cela, de nombreux entrepreneurs ne voient là que des opportunités d'aménager de nouveaux terrains en remblayant ce secteur du fleuve peu profond. Ce type de vision où l'appât du gain l'emporte sur tout a cependant des conséquences désastreuses sur l'environnement et a des impacts négatifs sur la nature, la flore, les oiseaux, les poissons et les citoyens.

Il faut savoir que les premiers empiètements sur les battures de Beauport par des infrastructures de transport se sont faits progressivement depuis la fin du XIX^e siècle et par phases successives. Ceux-ci ont commencé lors de la construction du chemin de fer vers Ste-Anne-de-Beaupré, puis du boulevard Ste-Anne, de la péninsule portuaire de Beauport et enfin, le plus important remblaiement lors de la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

D'autre part, à la fin des années 1920, la papetière Anglo Pulp s'installe par remblaiement dans l'estuaire de la rivière St-Charles. Le point commun de ces développements économiques sont de remplir le fleuve et de détruire la nature au profit des grandes compagnies étrangères. Quel écocide !!! Quand s'arrêtera cette destruction massive?

Comble de tout, encore en 2020, la volonté d'agrandir le Port de Québec (Laurentia) s'intensifie et une multinationale de Honk Kong, associée de près à la Chine, veut participer à la destruction d'une partie de cet écosystème que sont les battures de Beauport. Espérons que le gouvernement du Canada saura mettre un terme à ce carnage perpétuel. L'évaluation environnementale en cours souligne des impacts négatifs importants, directs et cumulatifs pour l'habitat du poisson, la qualité de l'air et la santé humaine. Le bar rayé, espèce disparue puis réimplantée, survivra-t-il à ce nouvel assaut industriel ?

Des effets négatifs importants et cumulatifs sur ce milieu s'additionnent. Quand arrêterons-nous cette approche destructrice? Ça suffit !!! Comble de malheur, le Port de Québec souhaite poursuivre son développement à la pointe de la Martinière à Lévis, à proximité de lieux patrimoniaux que sont l'île d'Orléans et le village de Beaumont. Soulignons que le Port a fait une offre d'achat en vue d'acquérir les anciens terrains du contesté et indésirable projet Rabaska, terrains situés en milieu urbain. Quand le gouvernement fédéral planifiera-t-il le développement portuaire en dehors des villes et dans des lieux aquatiques qui minimiseront la destruction des milieux naturels?

Photo 1 : Les rives de Limoilou (années 1950)



Photo 2 : Remblaiement de la péninsule portuaire de Beauport (années 1960)



Tendance en urbanisme

Pourquoi poursuivre le développement portuaire en ville ? Pourquoi le Port de Québec s'accroche-t-il à ses lubies expansionnistes ? Plusieurs urbanistes et le maire de Québec n'ont-ils pas déclaré que «... *La tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau [...]* Les maires de ces grandes villes-là [Toronto, Chicago, Bordeaux, Milwaukee] ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. » Régis Labeaume, maire de Québec, séance du conseil municipal du 18 novembre 2013

Tendance en développement portuaire

Par ailleurs, à l'échelle mondiale, l'Association internationale des Villes et des Ports s'est aussi intéressée à cette question. Dès les années 1990, certaines publications rapportaient des études sur les tendances internationales au niveau du développement portuaire. Celles-ci indiquent qu'il est possible de développer les nouveaux terminaux en dehors des villes. C'est aux gouvernements supérieurs d'indiquer les orientations à cet égard puisque les maires peuvent difficilement faire prévaloir leurs intérêts face aux administrations portuaires.

Selon l'importante étude de 1997 – Ville et port; mutation et recomposition, publiée par les Éditions Villes & Territoires, la "rationalisation" des ports, la "dilatation" des espaces et la délocalisation spatiale des équipements hors des villes, de plus en plus loin du "noyau portuaire" originel, n'est pas un phénomène nouveau. En 1963, James Bird, en partant de l'exemple des ports d'estuaires britanniques, avait déjà modélisé ces évolutions, perceptibles dès la révolution industrielle. Mais, à partir des années 1960, la rapidité et l'importance des mutations techniques et économiques

accélèrent d'une part le processus de valorisation de nouveaux espaces à des fins portuaires et d'autre part posent la question de l'adaptation des anciens équipements en milieu urbain.

Selon Grégoire Juès, Université de Paris, la concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville. Les anciennes installations vont être pour la plupart peu à peu négligées voire délaissées. Ce phénomène se généralise plus ou moins et va être à son tour modélisé, le modèle de J. Bird étant complété par une phase "retrait portuaire des villes" ou "délaissement".

Ainsi, même si le port se développe, les retombées (économiques, sociales, ...) ne sont plus aussi évidentes pour la ville dont les relations avec l'activité portuaire actuelle ne sont plus retranscrites spatialement : le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes.

Selon un grand nombre d'auteurs, ce découplage est d'autant plus évident qu'il est parfois relayé par une division institutionnelle ... Les ports ont tendance à devenir des portes nationales, alors que les villes orientent plutôt leur développement vers des fonctions locales et régionales". Si la vocation portuaire était la "raison d'être" de ces villes, aujourd'hui le port n'est plus le moteur du développement économique, mais apparaît comme un vecteur de flux parmi d'autres.

André Vigarié, fondateur de la géographie portuaire et maritime, constate depuis longtemps que les villes connaissent elles aussi de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain... Dans un tel contexte, la dépendance de la ville vis-à-vis du secteur maritime est moindre ("démaritimisation" des villes portuaires) de même que l'intérêt porté à un port devenu dissocié (autonome) et aux stratégies propres. De plus, en Europe, les villes semblent également n'accorder que peu d'attention à leur interface ville/port marquée par un secteur industriel et portuaire offrant une image dépassée et déclinante qui cadre peu avec leurs aspirations de métropoles tertiaires, modernes et continentales.

Vision du littoral Est - Gouvernance - Biodiversité - Habitation - Mixité des usages - Mobilité

Dans sa conception et la transformation du territoire riverain de Limoilou (Maizerets) et Beauport (Giffard), la Table citoyenne du littoral Est prévoit une structure formelle permettant la participation de citoyen·ne·s à l'ensemble des processus décisionnels. Toutes formes d'interventions et d'aménagements anthropiques permettront le renforcement et la régénération des écosystèmes terrestres et aquatiques, en passant par la flore, la faune, les sols et les bassins hydrographiques.

Cette vision présente une occasion unique de pourvoir le territoire visé en logements variés répondant aux besoins des citoyen·ne·s notamment ceux des familles, des personnes âgées et des ménages à revenus modiques.

Afin d'assurer la proximité physique des citoyen-ne-s et de permettre un quotidien basé sur la marche, le secteur intégrera l'ensemble des usages quotidiens, incluant des habitats fauniques, un réseau permaculturel et agro-forestier, des superficies dédiées à l'agriculture urbaine, des habitations, des commerces locaux (artisans et maraîchers), des services publics (santé, éducation, savoir, culture, etc.), des espaces publics, des ateliers de fabrication communautaires et des lieux de valorisation des déchets.

La position centrale du secteur et son intégration au réseau de transport collectif, tous les aménagements seront organisés sur la base de la marche, puis complétés, aux échelles urbaine et régionale, par un système de transport collectif. Le projet intégrera un réseau cyclable utilitaire complet et permettra l'accès au réseau structurant de transport en commun à tous dans un rayon de 800 m (10 min) de marche.

Questions soulevées par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

Une évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent est-elle nécessaire?

OUI. L'augmentation des activités maritimes et l'industrialisation connexe dans la région de Québec ont entraîné des effets négatifs et des effets cumulatifs, ce qui interfère avec la conservation et la protection de la nature, avec la santé humaine, la qualité de l'air et la qualité de vie des communautés voisines. D'autres enjeux comme l'accès contemplatif et récréatif au fleuve et le droit de la communauté à décider de l'avenir de son milieu sont aussi en cause. Ce constat s'applique aussi pour les secteurs de la **Pointe de la Martinière à Lévis** et de **l'Anse-aux-Foulons à Sillery**. Car à Québec, malheureusement, les terminaux portuaires s'implantent forcément en milieu urbain et dès lors, les problèmes des citoyens commencent, malgré, dans le monde, des tendances contraires d'aménagement du territoire orientées vers la qualité de vie et les espaces verts en milieu urbain.

Par ailleurs, les évaluations d'impact individuelles ne sont pas efficaces pour traiter ces enjeux. Les effets négatifs et cumulatifs des projets industriels de notre région s'additionnent au détriment de la nature et de la qualité de vie des citoyens. Certains projets n'ayant même pas été évalués, étant trop vieux. L'évaluation régionale est donc nécessaire pour comprendre l'état actuel du fleuve et identifier clairement les milieux à protéger, ceux à restaurer et ceux pouvant être développés, advenant de véritables besoins. La qualité médiocre des eaux doit aussi être adressée de façon globale compte tenu des sources multiples de pollution (grandes villes, villages, milieu agricole, etc.).

Les projets industriels se succèdent sans que les citoyens ne puissent revendiquer le droit à la qualité de vie. En général, ces projets s'implantent dans des milieux dont les citoyens sont moins bien nantis socio-économiquement, comme dans Beauport-Limoilou et Hochelaga-Maisonneuve. Il faut une vision bien définie, une plus grande intégration de l'ensemble de l'écosystème et des orientations claires de la protection du fleuve et de son développement car, autrement, ce sont les multinationales et les industriels qui décideront de tout.

Nous appuyons ainsi, sans réserve, la demande du MCK au ministre de l'Environnement et des Changements climatiques du Canada.

Quelle devrait être la portée de cette évaluation?

L'évaluation régionale devrait comprendre les parties fluviale et de l'estuaire du Saint-Laurent pour donner davantage de perspective au potentiel de développement portuaire sachant que les industriels voudront s'installer encore et toujours dans les milieux urbains pour profiter des services communs et de la main-d'œuvre disponible. Il faudrait réfléchir à un modèle d'affaires semblable à celui du Port de Prince-Ruppert, sis à 800 kilomètres de Vancouver ou au projet NOVAPORTE à Sydney, Nouvelle-Écosse (300 km d'Halifax) afin d'envisager un développement portuaire en aval du Parc marin du Saguenay.

Quels pourraient être les objectifs et les résultats attendus pour cette évaluation régionale ?

En résumé, concrètement et localement, nos organismes s'attendent à ce que l'évaluation régionale permette d'obtenir une vision globale de la protection du fleuve et de son développement industriel pour orienter notamment, le développement portuaire en dehors des villes. Ainsi, les administrations portuaires pourront aspirer à leur développement sans impacter les communautés locales urbaines. Quant à eux, les secteurs de la baie de Beauport et de la Pointe-De la Martinière pourront ainsi être protégés contre tout développement industriel et aspirés à des statuts de protection d'aires marines.

Par ailleurs, un ambitieux programme de transformation urbaine et de requalification de bandes riveraines à la baie de Beauport et à l'embouchure de la rivière St-Charles pourra être entreprise par la communauté locale. La décontamination des terrains et la naturalisation des berges saccagées permettra de bâtir un nouveau quartier où il fera bon vivre. La main mise du Port et des multinationales partenaires sur ce territoire fera alors partie du passé.

Nous sommes convaincus que la MCK et plusieurs organismes désirant améliorer l'état de santé du fleuve adhéreront à cette stratégie d'évaluation, de protection, de restauration et de développement plus respectueuse de la nature.

| Objectifs | Résultats |
|---|--|
| <p>Compiler et fournir des renseignements régionaux</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Inventaire des connaissances autochtones et de celles des communautés locales, des données scientifiques et des renseignements économiques existants. • Description des conditions environnementales, sociales et économiques existantes. |
| <p>Déterminer les effets et définir des mesures d'atténuation de même que des alternatives de développement</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Description des effets potentiel sur l'environnement, la santé, la société ou l'économie (positifs ou négatifs) qui peuvent découler des développements futurs (incluant les effets cumulatifs). |

| Objectifs | Résultats |
|---|--|
| <p>Déterminer les effets et définir des mesures d'atténuation de même que des alternatives de développement</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Description et analyse des composantes écologiques et socio-économiques et enjeux qui devraient être pris en compte dans les processus de réglementation et de planification. • Recommandations sur des mesures non propres à un projet en particulier pour traiter d'enjeux à l'échelle régionale (notamment une vision, des orientations, une politique, un plan par les gouvernements). • Identification de zones alternatives aux milieux urbains propices au développement portuaire et à la prospérité des régions éloignées (ex. Port de Prince Ruppert - BC, NovaPorte-Sydney - NS). |
| <p>Fournir un contexte régional pour les développements futurs et leurs évaluations</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des développements passés, prévus et prévisibles dans la région (incluant les scénarios possibles). • Fournir une compréhension du contexte régional pouvant servir de cadre pour la prise en compte et l'évaluation des effets des activités futures (en particulier les effets cumulatifs). |

Est-ce que le ministre de l'environnement et des Changements climatiques doit dire OUI à la demande d'évaluation ?

Le Canada doit être proactif et évoluer rapidement pour changer ses politiques et orientations en matière de développement économique en vue d'arrêter la destruction de la nature et la dégradation de l'environnement. Le Canada doit jouer un rôle de leader et de modèle auprès de ses citoyens et de certains autres pays.

D'autant plus, que les États membres des Nations Unies ont adopté le 11 mars 2021 un nouveau cadre statistique qui tient compte des contributions de la nature pour mesurer la prospérité économique et le bien-être humain.

« Il s'agit d'une étape historique vers la transformation de la façon dont nous considérons et apprécions la nature », a déclaré le Secrétaire général des Nations Unies, António Guterres. « Nous ne laisserons plus, sans réagir, la destruction et la dégradation de l'environnement être considérées comme un progrès économique ».

Le nouveau cadre statistique économique et environnemental a été adopté par les nations réunies au sein de la Commission des statistiques des Nations Unies. Il devrait « remodeler » les décisions et les politiques en matière de développement durable et d'action climatique. Appelé « Système de comptabilité économique et environnementale - Comptabilité par écosystème », le nouveau cadre garantira que le capital naturel, tel que les forêts, les zones humides et autres écosystèmes, soit reconnu dans les rapports économiques.

Enfin, dans un nouveau contexte économique post-pandémique, le Canada et le Québec doivent réfléchir à leurs nouvelles politiques économiques et intégrer de nouveaux principes comme le respect de la nature, la consommation responsable, l'achat local, une plus grande autonomie dans la production de certains biens essentiels et une moins grande dépendance étrangère. Ces nouvelles considérations et l'ambition de la Chine de devenir la première puissance mondiale d'ici 2040 et leurs relations difficiles avec les États-Unis et certains autres pays nécessitent une plus grande autonomie économique. Conséquemment, la croissance de la demande pour le transport maritime internationale sera significativement moindre.

Rédaction : Daniel Guay Collaboration : Jean Lacoursière, Patrick Albert

Inspiration : les membres de la Table citoyenne du littoral EST et le GIRAM (Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu) de Lévis.

www.accesaufleuve.org

accessaintlaurentbeauport@gmail.com

tel : 418 265 3858