SAINT-LAURENT-GRANDS LACS : LES ENJEUX.

Par Louis-Gilles Francoeur

On a souvent dit au Québec, mais sans en tirer vraiment les conséquences, que les enjeux relatifs au Saint-Laurent et au bien-être des communautés riveraines sont interreliés. Plusieurs tentatives d'intégration ont été lancées dans cette logique mais généralement, elles étaient elles-mêmes limitées à un certain nombre d'enjeux définis comme prioritaires d'entrée de jeu. Cela a eu pour effet d'écarter du champ de vision un certain nombre de facettes des problèmes, ou d'enjeux, de sorte que le Québec attend encore une vision et une stratégie globales de protection et de mise en valeur de son fleuve, dont toutes les composantes pousseraient dans la même direction. Y compris la dernière Politique nationale de l'eau, trop incomplète pour porter vraiment ce nom.

La fragmentation des pouvoirs entre les ordres de gouvernement, ministères qui tirent souvent dans des directions opposées, des intérêts économiques, des corps municipaux et régionaux qu'on retrouve dans le mégabassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent, explique en grande partie la difficulté d'y générer une vue d'ensemble et commune des problèmes. Une caricature vaut mille mots : notons ainsi l'absence surprenante d'un nom pour désigner l'écosystème géant formé par les deux bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent, qu'on continue contre toute logique de présenter comme deux entités écologiques différentes. Le réputé psychologue Piaget aurait fait remarquer qu'on conçoit plus difficilement une idée qui n'a pas de nom...

Mais avoir une vision intégrée, qui rassemble toutes les facettes d'un problème, ne suffit pas quand on aborde le sort d'un écosystème aux maillons aussi étroitement interreliés. Il faut adopter un point de vue écosystémique, c'est-à-dire global, dont chaque élément contribuera à la préservation de l'intégrité et de la santé de cet écosystème et de ses maillons vivants, seuls garants d'une chaîne alimentaire saine à long terme pour les humains riverains.

C'est d'ailleurs ce que tente d'esquisser depuis des années la Commission mixte internationale (CMI), chargée par le Canada et les

États-Unis depuis le début du dernier siècle d'administrer le traité canado-américain sur les eaux limitrophes. Mais avec de sérieux ratés, comme nous le verrons, liés au fait que la CMI limite généralement ses examens aux écosystèmes des Grands Lacs, sans vraiment accorder au Saint-Laurent la priorité que sa situation exige.

1- LES DÉFIS NÉGLIGÉS DU PASSÉ

On a commencé à creuser le fleuve autour de 1850, comme l'indiquent de récents travaux historiques d'Environnement Canada (Devoir 25-7-03). Plusieurs séries de travaux à des époques différentes ont été entrepris, chaque fois sous la poussée des armateurs et de la communauté des affaires, qui voulaient bénéficier des développements de la technologie, comme l'arrivée des navires à vapeur, de plus en plus gros.

C'est au milieu des années 50 et jusqu'au milieu des années 60 que le fleuve a été « construit » avec sa physionomie d'aujourd'hui, ce qu'on appelle la Voie maritime (D. 25-7-2003). Celle-ci est constituée d'un ensemble d'ouvrages, de barrages, d'écluses et du long chenal maritime creusé dans le fond du Saint-Laurent, qui permettent ensemble la production d'énergie et la navigation.

Le chenal maritime du Saint-Laurent demeure un mégaprojet véritablement méconnu de la population parce qu'on ne le voit pas. Il est passé de 45 à 240 mètres de largeur au début des années 60 et sa profondeur a été portée de six à onze mètres. Véritable autoroute maritime invisible, le chenal a permis jusqu'à 10 000 passages de navire certaines années. Les études d'Environnement Canada indiquent que la moitié de l'eau du fleuve s'y engouffre depuis que la profondeur moyenne du Saint-Laurent est passée en son centre de 4,3 mètres à 10,3 mètres (D. 7-6-96).

Construit à une époque où on ne précédait pas les grands travaux d'études d'impacts environnementaux, il a fallu attendre le milieu des années 90 pour qu'apparaissent timidement les premières analyses des séquelles de ce méga-ouvrage (D. 10-5-95), lui-même comparable aux grands travaux du développement hydroélectrique du Québec. Il faut d'ailleurs noter ici que la construction de la centrale de Beauharnois, à l'époque des travaux de la Voie maritime, a profondément modifié le parcours du Saint-Laurent dans cette région,

des sections entières ayant été totalement asséchées, ce qu'on n'accepterait plus aujourd'hui.

C'est en juin 1996 qu'Environnement Canada a produit le premier rapport-synthèse qui a reconnu l'ampleur des impacts de cette canalisation partielle du Saint-Laurent et qui a fait le lien entre ce dragage d'une ampleur sans précédent et le déclin des espèces vivantes du fleuve. En drainant la moitié du débit fluvial, le chenal maritime crée au centre du fleuve une sorte de mur d'eau, très rapide, que plusieurs espèces de poissons n'arrivent plus à franchir, ce qui isole les communautés. De plus, à l'augmentation de la vitesse au-dessus du chenal correspond une diminution des vitesses sur les rives. Ce phénomène dit de « lacustration » favorise l'envasement des rives, ce qui atrophie ou fait disparaître les frayères et les niches écologiques dont dépend la chaîne alimentaire fluviale. Et ceci compromet aussi le succès de la dépollution des eaux municipales car les contaminants toxiques, y compris ceux des tributaires, s'accumulent plus facilement sur les rives. Les milieux humides riverains ont aussi tendance à passer au stade arbustif, comme au lac Saint-Pierre, lequel pourrait disparaître d'ici une centaine d'années au taux actuel de son envasement (D. 9-4-04).

Les chercheurs du Centre Saint-Laurent établissent désormais un lien entre les changements induits par le chenal maritime dans l'hydraulique fluviale et la disparition d'espèces comme le bar rayé ou le déclin des anguilles et des pêcheries en général. Les chiffres cumulés pendant presque une génération à la pêche de l'Aquarium de Québec — le seul film historique de l'abondance relative des espèces fluviales — nous indiquent une baisse de productivité de l'écosystème fluvial d'environ 80%. Là où l'Aquarium pêchait 50 000 poissons par an, on en capture aujourd'hui 10 000. Et les déclins constatés dans l'abondance de la plupart des espèces à cet endroit coïncident avec ce que d'autres études ont noté ailleurs.

Il n'est donc pas surprenant de constater qu'un des principaux impacts économiques des changements induits par la construction de la Voie maritime et de son chenal fluvial soit sans contredit le déclin des pêcheries commerciales dans le fleuve, un phénomène qui a été accentué, il est vrai, par la pollution, dont nous reparlerons plus loin. Mais cet impact économique demeure mineur par rapport au fait que des centaines de navires de haute mer peuvent désormais éviter Montréal et Québec pour transporter directement leur chargement à Chicago ou Thunder Bay, presque aux portes du Manitoba. L'initiative,

financée en partie par le Québec, a considérablement réduit l'importance du port de Montréal, ce qui a coïncidé quelques années plus tard avec le départ des sièges sociaux et la perte du titre de métropole du Canada. Si la construction de la Voie maritime et du chenal a donné au Québec des emplois temporaires, elle a vraisemblablement provoqué un transfert d'emplois permanents vers le sud à ses dépens, ce qu'on a un peu facilement attribué à la montée nationaliste des années 1960-70.

Heureusement, la technologie des conteneurs a de nouveau favorisé les ports québécois car les énormes navires porte-conteneurs ne peuvent pas franchir les écluses actuelles de la Voie maritime. Pour accroître les profits des armateurs et l'achalandage du port de Montréal, Ottawa a quand même autorisé en 1999 l'administration de la Voie maritime à creuser d'un pied (0,3 mètre) supplémentaire le chenal englouti. Et cela, sans audiences publiques et malgré les demandes unanimes des milieux professionnels, écologistes et gouvernementaux du Québec.

Il y a tout juste quelques années, le Corps des ingénieurs de l'armée américaine a dressé les plans d'un élargissement substantiel des ouvrages de la Voie maritime, ce qui postulait qu'il faudrait à terme creuser une nouvelle fois le Saint-Laurent pour permettre le passage de navires commerciaux de plus en plus gros et, pourquoi pas, de bâtiments militaires. Dénoncé partout en Ontario et dans les États riverains des Grands Lacs, ce projet n'a eu au Québec que peu d'écho, même si c'est le fleuve, ultimement, qui aurait été le plus durement touché car ses limites écologiques semblent avoir déjà été franchies.

Une entente canado-américaine signée en 2004 a jeté les bases d'une nouvelle étude, conjointe celle-là, en vue de moderniser les équipements actuels. Cette étude a pour objectif officiel d'optimiser leur utilisation, qui serait nettement en deçà de leur potentiel. Cette étude de faisabilité englobera cependant une analyse des besoins futurs de la navigation sur les Grands Lacs et sur le fleuve, ce qui pourrait ouvrir la porte à un éventuel agrandissement des ouvrages. Plusieurs déclarations de ministres, de hauts dirigeants de la Voie maritime et de certains armateurs vont dans ce sens. Officiellement cependant, l'étude se limite à examiner la modernisation des équipements en place. À l'heure actuelle, quelques navires géants de plus de 1000 pieds de long, des Panamax, lesquels excèdent le gabarit des écluses, sont déjà en service sur les Grands Lacs. Quand il y en

aura 25 ou 40, la question, éludée pour l'instant, pourrait bien se poser de nouveau.

2- LES DÉFIS ACTUELS

a) La pollution

La lutte contre la pollution a fait des progrès considérables dans les Grands Lacs mais beaucoup moins dans le Saint-Laurent.

Le Québec a amorcé la dépollution de ses eaux avec un retard d'une quinzaine d'années sur ses voisins. Le plan de match initial, qui devait cibler simultanément les pollutions municipales, industrielles et agricoles, n'a pas été suivi. Seul le volet municipal a été mené à terme pour l'essentiel. Mais la plupart des villes du Québec ne sont pas dotées d'équipements de traitement tertiaire aussi systématiquement qu'en Ontario et aux États-Unis. La Politique nationale de l'eau prévoit la mise en place de traitements tertiaires seulement là où la sécurité des prises d'eau de municipalités situées en aval l'exigerait. C'est une politique minimaliste, en somme, qui élude totalement les impacts cumulatifs des rejets municipaux et qui se situe aux antipodes d'une gestion écosytémique.

Quant à la pollution industrielle, le plan de travail demeure inachevé. Après avoir réussi dans la phase I du Plan d'action Saint-Laurent (PASL-1) à réduire de plus de 95% la toxicité des rejets globaux des 50 plus importants pollueurs industriels du Saint-Laurent, la dépollution industrielle a par contre été partiellement mise en échec dans la phase II, qui ajoutait 50 nouvelles entreprises situées sur les tributaires du fleuve. On le constate à la lecture de la phase III de ce plan quinquennal fédéral-provincial : elle prévoit le parachèvement des travaux non complétés à la phase II. Quant aux plus importantes PME, qu'on devait inciter à passer à l'action dans la phase III, les contribuables ont payé la caractérisation de leurs rejets mais aucune, sauf développement récent, n'a jugé bon de faire les investissements nécessaires pour dépolluer ses effluents (D 27-8-04). À Québec, on songe à ne pas se lancer dans une phase IV du plan fédéral-provincial pour ne pas courir au devant d'un échec encore plus retentissant.

La réduction de la pollution fluviale réalisée du côté municipal et industriel a, depuis, fait passer la pollution d'origine agricole en tête de la liste des sources de pollution. Le sort de la politique d'écoconditionnalité suggérée par la commission d'enquête sur la production porcine n'est pas connu. Cette politique vise à couper les fonds de l'État aux agriculteurs non conformes aux normes. Mais on ne

sait pas ce qu'elle englobera, ce qui constitue son talon d'Achille. Et l'efficacité de la nouvelle stratégie de lutte contre la pollution d'origine animale, qui obligera tous les producteurs à détenir des surfaces d'épandage suffisantes et à n'épandre que les quantités requises par leurs cultures, reste à démontrer. Pour l'instant, les tributaires du Saint-Laurent y déversent une charge polluante équivalente au tiers de tous les toxiques qu'on y trouve: cette charge combine des rejets municipaux et industriels, partiellement traités, mais surtout des engrais et pesticides d'origine agricole, généralement dans des proportions allant de 60 à 90%.

Quant aux Grands Lacs, ils fournissent selon les études entre 33% et 40% de la charge toxique du Saint-Laurent, ce qui est énorme et d'autant plus paralysant pour le Québec que le gouvernement n'a pas su historiquement bâtir un rapport de force efficace pour accélérer la dépollution de ce côté-là. Les médias américains et ontariens ne mentionnent à peu près jamais que le Saint-Laurent est l'égout de leur pollution et quelles sont les conséquences environnementales de cette situation, tout comme ils ne mentionnent à peu près jamais qu'ils nous crachent 50% de leur pollution acide et 60% de leur smog. Le Québec n'a jamais osé attaquer ces pollutions transfrontalières permanentes, par manque d'audace et de vision. Il aurait pu s'appuyer sur des études comme celles de la Commission mixte internationale qui stigmatisait en 2003 le laxisme des gouvernements riverains des Grands Lacs en matière de dépollution! (D. 2-5-03, 29-9-01)

Malgré tout, certaines formes de pollution fluviale diminuent, du moins les contaminants contrôlés par règlement, comme les BPC. Mais les HAP, particulièrement cancérigènes, se maintiennent à partir de sources de rejets non identifiées dans l'Outaouais et dans le lac Ontario. En 1999, un bilan fédéral-provincial de la pollution fluviale faisait état d'une diminution de 50% des rejets de phosphore, de 68% des rejets de matières en suspension et de 62% de la demande biologique en oxygène : trois contaminants contrôlés. Cependant, la Commission mixte internationale, qui notait elle aussi en février 2003 (D. 28-2-03) une baisse des contaminants réglementés dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, en venait à la conclusion que cette amélioration n'avait pas pour autant amélioré la vitalité d'un écosystème dont les espèces vivantes continuaient de péricliter.

Une partie du problème est vraisemblablement attribuable à des formes méconnues de pollution comme les rejets d'oestrogènes et de détergents, des toxiques dont on découvre qu'ils peuvent provoquer

des changements de sexe chez les poissons (D. 20-2-04). Les améliorations «moyennes» cachent aussi des surprises. Certains toxiques non réglementés peuvent ainsi frapper très durement la capacité de reproduction de nos espèces fluviales : par exemple, Claire Lemieux, du Centre Saint-Laurent, a calculé en 1992 (D. 19-5-03) que de 54 à 71% du DDT, de l'atrazine et des BHC présents dans le fleuve provenaient des Grands Lacs. Quant aux HCB, qu'on n'utilise pas au Québec, 95% de ceux qu'on trouve dans le fleuve proviennent du lac Ontario.

b) L'érosion

Aux pollutions chimiques s'ajoute une pollution tout aussi draconienne et néfaste mais généralement sous-estimée, l'érosion. Le public imagine difficilement que la bonne terre des champs devienne un contaminant quand elle s'accumule dans un cours d'eau. Mais la réalité, c'est que la terre colmate — ou enterre littéralement — les frayères et les micro-écosystèmes nécessaires à l'éclosion des insectes et des larves à la base de la chaîne alimentaire, ce qui élimine les poissons des cours d'eau aussi sûrement que les toxiques. Dans certains cas, l'impact est encore plus immédiat, direct et mortel, au point de pouvoir décimer en quelques années un cheptel privé de ses sites de reproduction et de ses aires d'alimentation.

La contribution des Grands Lacs à l'érosion du fleuve est marginale car ils agissent comme des bassins de décantation en amont du Québec: elle se situe entre 500 000 et un million de tonnes par an sur les 6,7 millions de tonnes de terre qui passent annuellement dans le fleuve devant Québec : c'est l'équivalent de 13 camions à neige de bonne terre qu'on jetterait au fleuve au pont Pierre-Laporte à toutes les minutes!

c) Les espèces invasives

Un troisième problème s'ajoute aux menaces précédentes qui pèsent sur la vie aquatique du Saint-Laurent et des Grands Lacs : les espèces invasives, introduites par accident ou délibérément.

La liste des espèces invasives introduites dans notre mégabassin versant par les navires de haute mer est longue. Moules zébrées et moules quagga ont à elles seules causé des dégâts dont la facture

s'élève à cinq milliards de dollars aux États-Unis. Le gobie à taches noires et les lamproies s'attaquent aux bases alimentaires des espèces résidentes des Grands Lacs et même à des espèces nobles comme le touladi (truite grise).

Plusieurs de ces espèces indésirables migrent vers le Québec, ce qui est le cas à l'heure actuelle des moules et du gobie. Mais des espèces introduites en aval peuvent aussi remonter vers les Grands Lacs. C'est le cas des carpes asiatiques présentes dans le Mississippi, qui pourraient gagner les Grands Lacs via le canal de Chicago, notamment, et migrer ensuite vers le Québec (D. 11-10-2002). La tanche, un poisson européen introduit par mégarde dans le Richelieu (D. 3-12-04), pourrait elle aussi à terme utiliser les écluses pour contaminer les Grands Lacs.

Le Fonds mondial de la nature (WWF) estime qu'il y a présentement 1500 espèces envahissantes dans le bassin des Grands Lacs, y compris des insectes et des plantes (D. 27-5-03). Quant aux chercheurs, ils estiment qu'une espèce nouvelle réussit à gagner le bassin du Saint-Laurent chaque année (D. 28-9-01).

Pour l'instant, aucune politique visant à enrayer le fléau n'est vraiment efficace, sauf l'exigence de vider les ballasts des navires en mer avant de pénétrer dans le système fluvial. Mais comme les vérifications ne se font pas pendant l'opération, à l'évidence, ces règles sont inefficaces. Du côté américain et ontarien, des voix de plus en plus nombreuses réclament l'arrêt des navires de haute mer dans le Saint-Laurent, comme avant la construction de la Voie maritime, afin d'empêcher les océaniques de contaminer les Grands Lacs. L'argument est revenu souvent chez nos voisins américains et ontariens dans le débat contre l'agrandissement de la Voie maritime, qui a démarré à la suite de la première étude du Corps des ingénieurs de l'armée américaine.

Mais si les riverains des Grands Lacs, les gouvernements, les entreprises, les pourvoyeurs et les écologistes, sans oublier la CMI, se plaignent des espèces invasives, personne ne dit mot là-bas à propos de l'introduction annuelle, volontaire cette fois, de milliers de saumons du Pacifique dans un écosystème qui leur est étranger. Cohos, chinook, steelhead et autres attirent des milliers de pêcheurs sportifs, une industrie dont les retombées se chiffrent en milliards.

Cette pratique indéfendable sur le plan écosystémique menace à terme le saumon atlantique, une espèce maintenant vulnérable jusque dans

ses derniers retranchements sur la planète, soit dans les rivières protégées du Québec et de Terre-Neuve. Ainsi, à la fin des années 80, on a découvert des frayères de chinooks et de cohos près du pont Mgr-Langlois à Valleyfield, ce qui a prouvé que de petits spécimens avaient réussi à dévaler les barrages hydroélectriques de Moses Saunders, à Cornwall. On en a ensuite retrouvé qui avaient migré jusqu'au lac Saint-François puisqu'ils n'ont jamais été ensemencés dans les eaux du Saint-Laurent. Depuis, les monstres en question — certains spécimens peuvent atteindre les 40 kilos! — migrent un peu plus en aval chaque année dans le Saint-Laurent. On en a capturé il y a deux ans dans des rivières à saumons du Québec!

Gilles Laroche, ancien président du Conseil scientifique de la CMI, a déjà condamné dans *Le Devoir* le laxisme de cet organisme en déclarant publiquement que ces introductions volontaires d'espèces étrangères dans l'écosystème Saint-Laurent-Grands Lacs menaçent l'espèce atlantique. La CMI n'a pas bougé et personne n'a repris la nouvelle au Québec. D'ailleurs, personne au Québec, sauf la Fédération québécoise du saumon atlantique, n'est jamais allé dénoncer le laxisme de la CMI dans ses propres audiences, un laxisme d'autant plus contradictoire que cet organisme canado-américain préconise depuis une décennie l'implantation d'une gestion écosystémique des deux côtés de la frontière!

3- LES DÉFIS FUTURS

Les dérivations ou transferts d'eau de grande importance à l'extérieur des bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent constituent avec les changements climatiques les deux principaux enjeux d'avenir pour ces écosystèmes.

Les ponctions annuelles des grands utilisateurs d'eau sont importantes. Ainsi, les besoins des humains totalisent 1% du volume annuel des Grands Lacs. C'est l'équivalent de leur taux de recharge. Ce taux est d'ailleurs très bas dans le cas du lac Supérieur, qui se renouvelle tous les 191 ans, plus rapide dans le cas du lac Michigan, qui se recharge une fois aux 99 ans, et très rapide dans le cas du lac Érié, dont les eaux se renouvellent après seulement 2,6 années. L'agriculture est le plus important utilisateur de l'eau des Grands Lacs avec 30% des ponctions annuelles, suivie par les municipalités et les

entreprises et, finalement, par les mines et la métallurgie (D. 11-2-97).

Les besoins prévisibles en eau du côté américain sont énormes : les États assis sur la nappe des Grandes Plaines (nappe Ogallala) du Sud et la Californie, par exemple, continuent de faire préparer des plans de dérivation de l'eau des Grands Lacs par de grandes firmes d'ingénieurs. À plus court terme, ce sont les villes non riveraines des États riverains des Grands Lacs qui commencent à manquer d'eau et qui réclament leur part. Certaines ont déjà réussi à briser la résistance qu'affichaient les villes riveraines et la CMI, laquelle proposait une politique d'utilisation avec retour obligé des eaux utilisées.

Plusieurs dérivations sont déjà un fait avéré. Le canal de Chicago permet depuis le début du dernier siècle d'introduire de l'eau des Grands Lacs dans le Mississippi tout en facilitant le passage de petits navires et de barges. Mais les Grands Lacs profitent pour leur part du détournement des lacs Long et Ogoki (D. 11-2-97) qui s'écoulaient historiquement vers la Baie James.

Certains gouverneurs d'États riverains des Grands Lacs, aux prises avec des demandes de villes non riveraines, cherchent présentement à assouplir la Charte des Grands Lacs, qui interdit indirectement les dérivations en vertu des principes de conservation qu'elle met en avant. Mais en réalité, les dispositions de la Charte sont trop imprécises et n'ont pas été efficaces. Pour enrayer les transferts anticipés d'eau à l'extérieur du bassin versant des Grands Lacs, la CMI a proposé il y a quelques années à Ottawa d'interdire toute dérivation, ce qui a été fait par loi, ainsi qu'au Québec, en Ontario et dans d'autres provinces de l'Ouest. Au même moment, la CMI proposait aux provinces et États riverains une règle administrative, soit d'autoriser les transferts et ponctions à la condition de retourner aux Grands Lacs 95% du volume emprunté, après l'avoir dûment traité (D. 16-3-2000).

Pour l'instant, le problème des dérivations majeures ne se pose pas au Canada. Par contre, il y a consensus de ce côté-ci de la frontière pour empêcher toute éventuelle dérivation ou ponction majeure des eaux intérieures, en particulier des eaux souterraines, à des fins commerciales au moyen de pipelines, navires ou par camion. Le Canada et les provinces craignent en effet de perdre compétence sur l'ensemble de leurs eaux le jour où un contrat d'exportation fera de l'eau une marchandise commerciale tombant sous la règle du libre-échange en vertu des dispositions de l'ALENA.

En août 1999, la CMI est revenue à la charge mais, devant les pressions des États riverains, elle a proposé d'autoriser les dérivations si elles ne mettaient pas en danger le fleuve Saint-Laurent (D. 19-08-99). L'assouplissement proposé est énorme. Ottawa a fermement répondu non car cette règle n'aurait plus stoppé que les plus gros projets. De plus, l'accumulation des plus petits projets pourrait engendrer à terme une réduction irréversible des débits du Saint-Laurent.

Les gouverneurs ont alors lancé une négociation sur une éventuelle Annexe à la Charte des Grands Lacs pour définir les conditions d'autorisation des ponctions, dérivations et transferts, massifs ou pas. Les pourparlers sont en cours et, si le projet d'Annexe admet, par exemple, le principe du retour des eaux puisées dans les Grands Lacs, le principe de la protection des écosystèmes et celui de leur dépollution, personne n'a encore réussi à faire inclure la règle du retour à 95% des eaux ou à définir le pourcentage de dépollution exigé. Il est clair que les règles à venir de ce côté vont avoir une influence déterminante sur les niveaux éventuels et l'état de santé du Saint-Laurent d'ici la fin du siècle.

Si des dérivations ou transferts massifs peuvent abaisser les niveaux des Grands Lacs et réduire sensiblement le débit du Saint-Laurent, le réchauffement du climat va lui aussi réduire davantage les plus grandes réserves d'eau douce de la planète et le débit fluvial par voie de conséquence.

Les études d'Environnement Canada indiquent avec constance que le niveau des Grands Lacs baissera d'ici la fin du siècle d'environ un mètre (D. 25-11-97), ce qui devrait réduire le niveau du Saint-Laurent de 1,3 mètre (D. 23-10-97). Les impacts de cette ponction critique seraient assez similaires aux deux extrémités de l'écosystème géant : prises d'eau à refaire, traitement d'eau potable à revoir en raison de la concentration des contaminants dans des volumes d'eau moins grands, milieux humides menacés d'assèchement, problèmes de reproduction et de survie pour les poissons et la faune aquatique en général, problèmes de navigation qui obligeraient à réduire la taille des navires ou à creuser davantage les chenaux de navigation, ce qui aggraverait les impacts sur les milieux humides par un retrait accru des eaux.

« La tentation, lit-on dans cette étude fédérale sur les changements climatiques, *serait de stabiliser les niveaux* [du fleuve] *par une série d'ouvrages régulateurs au détriment des espèces »*. Le fleuve deviendrait alors une succession de lacs qui maintiendraient l'illusion de sa largeur historique, ou alors il perdrait une surface énorme avec le retrait des eaux dans un chenal plus profond. Le fleuve perdrait le tiers de sa largeur devant Montréal et près des trois quarts — au point de se limiter au chenal maritime — à la hauteur de Grondines-Lotbinière, par exemple.

Perdre un mètre dans le Saint-Laurent équivaut à réduire son débit d'environ 40%! On voit dès lors la fin du fleuve comme écosystème vivant se profiler quand on songe que 50% de toute l'eau est déjà concentrée dans le chenal maritime. Le fleuve pourrait alors d'ici trois générations se limiter pratiquement au chenal maritime.

Plusieurs problèmes sans solution à l'heure actuelle s'annoncent en plus des problèmes criants d'approvisionnement en eau potable dont plusieurs villes riveraines écoperaient. Qui, par exemple, deviendrait propriétaire des nouvelles berges fluviales? Qui paierait le réaménagement de nouveaux milieux humides si on veut garder le restant de fleuve un tant soit peu vivant? Quelle sera la position du Québec et son rapport de force devant de nouvelles demandes des intérêts canado-américains pour creuser de nouveau le Saint-Laurent, même si cela devait se solder par un constat de mort biologique du fleuve?

4- REPENSER LE FLEUVE ET L'IMPLICATION DU QUÉBEC

La navigation maritime est importante pour l'économie du Québec, en plus d'être le moyen de transport probablement le moins énergivore. Mais son dossier environnemental n'est pas vierge, loin de là, car elle est responsable d'une énorme érosion sur les rives du Saint-Laurent, en plus d'introduire dans le continent plusieurs espèces invasives et d'avoir modifié toute l'hydraulique fluviale avec le creusage du chenal maritime.

Il faut visiblement repenser cette navigation en misant sur des stratégies qui protégeront les ressources vivantes du Saint-Laurent et permettront à la limite de relancer l'industrie des pêcheries si la lutte contre la pollution toxique finit par le permettre. Il n'y a aucune raison

pour que le Québec se prive de cette richesse renouvelable et accepte passivement la ruine de son écosystème fluvial. Les besoins qu'il exprimera dans ce domaine ont une légitimité irréprochable sur la scène internationale même s'ils devaient se traduire par des contraintes importantes à la navigation commerciale.

Mais pour l'instant, le Québec laisse les armateurs et les administrations portuaires développer la navigation à leur guise. Face aux États-Unis et à l'Ontario, le Québec n'affiche pas la détermination et le leadership en matière de dépollution et de navigation qui l'avait caractérisé dans le dossier des pluies acides. S'il était franchement un leader dans ces domaines, il aurait la légitimité nécessaire pour exiger de ses partenaires d'amont qu'ils réduisent la pollution qu'ils expédient au Québec et, d'Ottawa, qu'il modifie la stratégie de développement de la navigation fluviale dans le sens d'une intermodalité novatrice compatible avec les exigences de survie de l'écosystème fluvial. Mais la province ayant un dossier plutôt faible en matière de dépollution par rapport au reste de l'Amérique du Nord, il est parfaitement compréhensible qu'elle ne hausse pas la voix pour demander des comptes au gouvernement fédéral, à l'Ontario et aux États-Unis.

En devenant un leader dans la dépollution, ce qu'il pourrait faire plus facilement que l'Ontario en raison d'une structure industrielle moins lourde, le Québec pourrait bâtir un rapport de force important sur le plan environnemental pour exiger des actions beaucoup plus vigoureuses dans la dépollution des Grands Lacs et afin que cessent les introductions d'espèces étrangères comme les saumons atlantiques et les ponctions ou transferts importants d'eau aux dépens du fleuve. Quand les écologistes se sont unis à Québec pour demander le maintien de crues printanières afin de préserver le cycle annuel de reproduction dans le fleuve, les organismes internationaux régissant les débits fluviaux ont rapidement amorcé une réforme qui aurait pu être mise en place au moins dix ans plus tôt. Le gouvernement pourrait aussi devenir un leader dans la transformation de la navigation en stimulant lui-même le développement de l'intermodalité sur le parcours fluvial, ce qui réduirait la taille des navires qui empruntent la Voie maritime et pourrait accroître en même temps l'achalandage dans les ports québécois sans avoir à creuser davantage le fleuve.

La possibilité pour le Québec de contrôler la navigation fluviale et le passage des navires de haute mer sur son territoire advenant l'indépendance du Québec est une question hautement stratégique à

laquelle ont réfléchi depuis longtemps les stratèges fédéraux et provinciaux. L'idée du fédéral de privatiser les administrations portuaires et de la Voie maritime n'est pas étrangère au fait que le Québec aurait beaucoup plus de difficulté à nationaliser ces nouveaux organismes privés — canado-américains — et leurs équipements sur son territoire advenant l'indépendance, une stratégie qui aurait fait partie de ce qu'on a appelé le plan B fédéral, selon des sources dignes de foi. Le Québec avait lui aussi compris la force de cet atout dans son jeu : pendant le référendum de 1995, le ministre des Affaires intergouvernementales du Québec, Jacques Brassard, avait déclaré au Devoir que le contrôle des écluses fluviales permettrait au Québec de négocier avec Ottawa et les États-Unis plusieurs questions délicates (D. 17-10-95) comme son intégration à l'ALENA.

À court terme, la santé des écosystèmes fluviaux et la revitalisation des pêcheries ainsi que l'augmentation du trafic maritime aux ports de Montréal et de Québec passent par une réduction de la taille des navires, un resserrement des normes sur la sécurité et une véritable stratégie de développement de l'intermodalité en transports, ce qui permettra d'éviter un éventuel creusage additionnel du Saint-Laurent. En même temps, le Québec doit s'opposer avec la dernière énergie aux dérivations d'eau des Grands Lacs en disant qu'il n'acceptera jamais plus le moindre creusage du fleuve, ce qui obligera les armateurs à se ranger de son côté contre les ponctions, dérivations et transferts.

CONCLUSION : DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS.

À court terme, le Québec doit mettre tout son poids dans la balance pour faire obstacle aux ponctions, transferts et dérivations d'eau dans le bassin des Grands Lacs, ce qui comprend leurs tributaires. Toute réduction des débits en amont aura des conséquences majeures sur l'écosystème fluvial d'ici. Le gouvernement devrait notamment mobiliser ses alliés naturels, comme les armateurs qui ont intérêt à ce que les navires passent dans la Voie maritime à pleine charge plutôt qu'à moitié vides, faute d'eau.

Les municipalités riveraines des Grands Lacs et leurs maires constituent aussi des alliés privilégiés car, plus que tout autres, ils ont intérêt à maintenir les Grands Lacs à leurs niveaux actuels pour une foule de raisons allant du maintien des écosystèmes à la navigation de plaisance en passant par les approvisionnements en eau potable. Une prise de position des maires dans ce dossier lors de leurs assises de

mai 2005 à Québec aurait beaucoup de poids dans les négociations en cours. Mais il faudrait préalablement être informé de l'avancement des pourparlers, qui pourraient connaître d'ici là des développements majeurs. S'ils stagnaient, cela rendrait une prise de position publique encore plus nécessaire.

D'autre part, la Communauté métropolitaine de Québec pourrait profiter de cette rencontre importante pour faire faire un geste, certes symbolique mais pas inoffensif, par les maires du mégabassin versant en votant une résolution à l'intention des commissions toponymiques québécoises, canadiennes et américaines afin qu'elles adoptent le nom de *« Bassin laurentien »* pour désigner le tout indissoluble que forment en réalité les bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Chaque fois que les médias utiliseraient ce nom, cela inciterait les gens à penser que le Québec est de la partie malgré la distance, ce à quoi nous avons tout à gagner.

J'ai fait cette proposition dans un livre intitulé *Storm Warnings*, un collectif dirigé par Bruce Littlejohn et édité par The Wildland League. Des contacts préliminaires avec la Commission de toponymie du Québec m'ont appris que le nom n'est pas utilisé et qu'il respecte par son étymologie la règle internationale qui consiste à désigner un bassin versant par le nom de son émissaire (ex. : bassin du Rhin, du Nil, de la Tamise).

Par ailleurs, et à moyen terme, le Québec pourrait stimuler l'intermodalité sur son fleuve en proposant d'une part de fondre en une seule administration portuaire celles de Montréal, de Québec et de Sept-Îles afin de développer la complémentarité de ces ports plutôt que d'en faire des rivaux chroniques. Les navires de plus gros tonnage pourraient ainsi être dirigés vers Québec ou Sept-Îles plutôt que mettre le cap vers Montréal grâce à un chenal plus profond.

Pour développer une telle stratégie au Québec, il faudrait développer une politique de transport par barges ou au moyen de plus petits navires, entre le fleuve et les Grands Lacs, ou par de plus petits navires, ce qui permettrait de transporter de façon économique les marchandises des grands océaniques jusqu'au golfe du Mexique via le Mississippi au besoin.

Québec pourrait aussi demander à Ottawa de prolonger le chemin de fer jusqu'à Sept-Îles, en passant par Chicoutimi, et éventuellement jusqu'à Terre-Neuve. Si Halifax et New York sont rentables comme

portes d'entrée du continent en raison de leurs liens avec le chemin de fer, Sept-Îles et Québec le seraient tout autant. Le Québec pourrait stimuler l'intermodalité maritime sur son propre territoire en ralentissant le transport par camion des marchandises et en développant des liens avec les Américains, qui y songent très sérieusement (D. 6-10-92). Le Québec pourrait aussi expérimenter de nouvelles techniques de déchargement direct entre les navires de haute mer et des barges ou de plus petits navires, sans passer par le quai. Des études démontrent déjà la rentabilité de ces systèmes (D. 31-8-04) novateurs si on faisait de cette stratégie le fer de lance des ports de Québec et de Sept-Îles puisqu'elle permettrait d'acheminer à des coûts concurrentiels des marchandises jusqu'au centre des États-Unis et du Canada.

Le Québec aurait aussi intérêt à ce que les navires de plusieurs pays susceptibles d'introduire des espèces invasives s'arrêtent à Sept-Îles parce que le mouillage en eaux salées et froides rend impossible la survie de plusieurs espèces invasives, qu'il s'agisse de microfaune, de poissons, de moules ou d'espèces végétales.

Globalement, si l'intermodalité atteignait la masse critique nécessaire, la fréquentation du Saint-Laurent par de plus petits navires non seulement stimulerait l'activité économique aux ports de Montréal et Québec mais réduirait sensiblement du même coup l'érosion fluviale, dont il faut se demander quelles proportions elle aura atteint dans un siècle ou quel degré d'artificialisation des rives aura été nécessaire pour l'endiguer. Enfin, l'intermodalité écarterait le danger d'un nouveau creusage du Saint-Laurent puisque la justification première de cette stratégie québécoise d'ensemble serait précisément la restauration de l'écosystème fluvial.

Le Québec doit aussi, et pour les mêmes raisons, réclamer l'arrêt des introductions d'espèces étrangères comme les saumons du Pacifique dans les Grands Lacs et saisir notamment de cette menace l'Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique (OCSAN), qui gère les stocks nord-américains et européens. La menace n'est pas légère, et l'absence de position du Québec dans ce domaine risque à terme de se traduire par un déclin encore plus prononcé de cette espèce dont la récolte sportive est importante pour l'économie de la Côte-Nord et surtout de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent. Tout comme on stérilise ici au Québec les truites arc-en-ciel ensemencées dans le fleuve, les saumons du Pacifique des Grands Lacs devraient eux aussi être obligatoirement stériles avant d'être

ensemencés alors que leurs frayères actuelles devraient être détruites. Américains et Ontariens pourraient en contre-partie introduire chez eux des ouananiches, qui sont de véritables saumons atlantiques acclimatés à l'eau douce.

Mais tout comme il le fait sur son territoire, le Québec doit s'opposer à toute aquaculture d'espèces étrangères ou de poissons dans les Grands Lacs car les fuites sont inévitables et ces espèces se retrouveront un jour dans nos eaux et contamineront nos écosystèmes.

Enfin, le Québec doit préparer la transition aux changements climatiques en planifiant la modernisation des équipements d'épuration et de traitement de l'eau potable parce que la diminution des débits accroîtra les concentrations de contaminants présents dans l'eau. L'essentiel des efforts devrait évidemment cibler la source des problèmes par une intensification de la dépollution municipale, industrielle et agricole : qu'on pense seulement au fait que le Québec est probablement le seul des territoires riverains du bassin laurentien à ne pas avoir un règlement définissant les rejets minimaux de toxiques dans ses eaux, quitte à devoir ajouter des exigences précises lorsqu'une source de rejet peut compromettre la santé d'un écosystème particulièrement fragile. On fait ici du cas par cas et on ajuste les exigences à la capacité de payer des pollueurs!

Le Québec devrait aussi songer dès maintenant à définir par loi comme étant propriété publique toutes les rives qui seront exondés au fur et à mesure que le niveau du Saint-Laurent baissera. Le caractère naturel de cette bande riveraine est capital pour ce qui restera d'espèces vivantes dans le Saint-Laurent, et il serait absurde qu'on laisse rallonger les parterres gazonnnées là où on pourrait créer un des plus grands parcs linéaires naturels au monde, sur les deux rives du fleuve, en pensant d'abord à sa santé. Il faudrait par contre légiférer maintenant pour définir cette propriété étatique et déterminer la limite des propriétés privées pour le siècle à venir.

Finalement, le Québec doit aussi faire pression sur les autorités canadiennes et américaines afin qu'elles maintiennent un fort débit au printemps dans le fleuve. Sans ce traditionnel *«coup d'eau »*, les activités de frai ne démarrent pas dans l'écosystème fluvial. Or l'Ontario et les États riverains des Grands Lacs font constamment pression pour engranger au printemps un maximum d'eau afin de faciliter le déplacement chez eux des navires lourdement chargés dans

la Voie maritime le reste de l'année, en plus de faciliter la navigation de plaisance sur le lac Ontario. Ces activités récréatives et les profits des armateurs ne devraient plus passer après la santé du Saint-Laurent.

Voilà quelques-uns des dossiers auxquels Québec pourrait accorder la priorité et consacrer des politiques plutôt que d'assister impuissant au déclin lent mais irréversible de son fleuve. Des pressions répétées, une stratégie de rassembleur et une position de leader qui prêche par l'exemple donneraient certainement plus de résultats que le laisser-faire actuel. Cette attitude, qui s'explique probablement par la volonté de ne pas incommoder les agents économiques en place, dénote par contre un manque de vision incompatible avec les exigences de survie d'un écosystème fluvial et d'un véritable développement durable sans lequel on risque fort de laisser aux prochaines générations un canal pollué et stérile à la place d'un Saint-Laurent aux eaux vivantes.

Louis-Gilles Francoeur
20 janvier 2005