

---

## Étude des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent

---



Transports Transport  
Canada Canada



U.S. Army Corps of Engineers



U.S. Department of  
Transportation



Corporation de Gestion de la Voie  
Maritime du Saint-Laurent



The St. Lawrence Seaway  
Development Corporation



Environnement Environment  
Canada Canada



U.S. Fish and Wildlife Service



---

## Réponse au rapport sur la consultation des intervenants

**Mai 2005**

## **Introduction**

---

La Great Lakes Commission (GLC) et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) ont terminé leur compilation des renseignements présentés par les intervenants lors des rencontres de consultation organisées dans le cadre de l'Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GLVMSL) en juin et juillet 2004 dans cinq villes américaines et canadiennes. Les observations ont été réparties en trois catégories – environnement, technique, économique – correspondant aux domaines des équipes de l'étude.

Le *Rapport sur la consultation des intervenants* fait état de la gamme complète de commentaires. De nombreux commentaires portant à la réflexion, voire à la polémique, ont été présentés par diverses organisations; ils traduisent des points de vue souvent divergents, quelquefois opposés. Chacun d'entre eux a été examiné par les différentes équipes de l'étude et autant que possible pris en compte dans le cadre du mandat de leurs travaux et recherches.

## **Aspects environnementaux**

---

Deux hypothèses ont suscité la désapprobation des groupes voués à la protection de l'environnement : la navigation en hiver (ou le prolongement de la saison de navigation); et la construction de plus grandes écluses ainsi que le dragage nécessaire qui en résulterait. Ces sujets ne seront pas abordés ici puisque tous les organismes participants ont, depuis longtemps, convenu que l'étude n'examinerait pas ces options.

De nombreux groupes environnementaux ont recommandé, entre autres méthodes, le recours à la comptabilisation des coûts complets et à des pratiques exemplaires. Les gestionnaires de l'étude reconnaissent que les économies possibles grâce à divers changements au fonctionnement de l'industrie devraient être et seront soupesés en regard des éventuels effets nuisibles pour l'environnement.

La plupart des groupes s'entendent sur l'opportunité d'évaluer les impacts environnementaux de tout changement proposé dans le cadre de l'étude. Certains jugent qu'un examen plus détaillé est nécessaire, y compris une évaluation des dommages cumulatifs et une analyse historique. Parmi les principaux sujets qui ont été abordés figurent le dragage et l'élimination des matières draguées, les répercussions sur les sédiments, les répercussions des passages des navires – y compris en cas d'augmentation ou de diminution du trafic – et les répercussions du déglacage. L'équipe chargée des aspects environnementaux définira un cadre ou une démarche générale dans l'optique des effets cumulatifs.

Aucune question n'a suscité davantage d'attention que celle des espèces envahissantes. Nous sommes d'accord avec les intervenants sur la gravité de la menace écologique et environnementale que font peser ces espèces sur le réseau. Cependant, le règlement de ce problème reçoit déjà une attention prioritaire et des fonds en conséquence, et l'équipe de

l'étude croit que les recommandations draconiennes comme l'interdiction des navires internationaux dans la voie navigable sont des solutions impraticables, qui ne tiennent pas compte des implications économiques et qui ne peuvent d'ailleurs garantir l'éradication du problème existant.

Un autre grand défi confrontant la région est celui de la restauration des habitats. De nombreux participants ont souligné la nécessité de mesurer les coûts dus à la navigation, qu'ils font remonter à la construction de la Voie maritime. Nous notons que la Commission mixte internationale (CMI), organisme binational, se penche sur la restauration environnementale des Grands Lacs depuis des décennies. En outre, aux États-Unis, cette question a reçu une attention supplémentaire lors de la création d'un groupe de travail sur les Grands Lacs en vertu d'un mandat présidentiel.

De nombreux groupes ont soulevé d'importants problèmes environnementaux qui ne se prêtent guère à l'examen détaillé suggéré dans le cadre de notre étude, dont les suivants :

- déviation de cours d'eau – il existe des dispositions législatives interdisant les déviations non autorisées. Par ailleurs, l'étude se penche uniquement sur les questions liées à la navigation commerciale;
- dragage – il n'existe aucune disposition législative autorisant un dragage autre que le dragage de la Voie maritime du Saint-Laurent ne dépassant pas de plus de 6 po la profondeur actuelle de 26 pi 6 po et le dragage d'entretien périodique requis pour maintenir les profondeurs actuellement autorisées dans l'ensemble du réseau;
- changements climatiques – l'évolution de la question dépasse de loin la portée et les ressources approuvées de l'étude;
- érosion, perte d'habitats et qualité de l'eau et de l'air – bien que l'on y reconnaisse des sujets pertinents méritant une étude scientifique, la portée de la présente étude ne permettra pas de procéder à des recherches approfondies à leur égard. Cependant, nous établirons une documentation sur toutes les répercussions environnementales associées à la navigation commerciale dans l'ensemble du réseau.

Certaines des questions soulevées pourraient à l'évidence être aisément ajoutées au cadre de l'étude, et nous procédons aux aménagements nécessaires en ce sens. Par exemple, les niveaux d'eau revêtent une importance capitale tant pour la navigation que pour l'environnement. L'équipe de l'étude est d'accord d'utiliser les données sur les niveaux d'eau tenues par la CMI. De même, nous appuyons l'établissement d'une documentation sur les avantages environnementaux découlant de l'utilisation des transports maritimes par rapport aux transports terrestres en ce qui concerne les émissions polluantes.

## Aspects économiques

---

De nombreuses questions ont été soulevées au sujet de l'analyse et des méthodes. Comme certains l'ont suggéré, nous travaillons à l'établissement d'une base de données du réseau maritime contenant des données sur le commerce et la navigation pour la période de 1995 à 2004, ainsi qu'un ensemble de profils des ports.

Les commentaires concernant les marchandises et les marchés portaient essentiellement sur le rôle stratégique du réseau Grands Lacs-Voie maritime en tant que réseau de transport et corridor commercial intégré. Le réseau est un lien essentiel qui sert actuellement à peine à 50 p. 100 de sa capacité – le trafic, les marchandises et les revenus dépendent surtout du vrac. Nous évaluons les implications d'une expansion du commerce et de l'évolution des marchés, et nous tentons de déterminer le rôle stratégique du réseau pour ce qui est de contribuer aux options de transport, de renforcer l'intégration intermodale et de produire de nouveaux gains en efficacité.

En ce qui concerne les nouvelles marchandises et les nouveaux navires, nous précisons le caractère des nouveaux marchés, la nature du contexte concurrentiel, les options en matière de navires et de technologie de l'infrastructure, les options en matière de niveaux de service ainsi que la nature et l'applicabilité des expériences et de l'expertise étrangères. Les possibilités aux plans de l'intermodal, des transports maritimes à courte distance et des débouchés internationaux font partie de nos recherches sur les moyens d'améliorer l'utilisation de la capacité de la voie navigable.

Une autre série de questions soulevées concerne l'importance de la pêche, du tourisme, des croisières et de l'agriculture pour l'économie de la région. Une estimation des répercussions régionales des loisirs et du tourisme – y compris de la pêche, de la navigation de plaisance et de l'industrie des croisières – sera considérée dans le cadre de l'étude. Les aspects pertinents à l'agriculture sont abordés au titre du trafic, des marchés et des industries qui comptent sur les transports maritimes.

En ce qui concerne les avantages environnementaux des transports maritimes, notre modélisation économique examinera la congestion, les émissions et les accidents. La portée des travaux n'est pas encore entièrement définie à l'égard de ces aspects.

Il a été suggéré que nous évaluions l'augmentation de la capacité des transports maritimes et que nous étudions des scénarios relatifs à des niveaux d'eau abaissés. Les données historiques sur les niveaux d'eau sont en voie d'être réunies aux fins de la base de données du réseau maritime (elles seront validées par l'équipe chargée des aspects environnementaux). Dans le cadre de l'analyse des tarifs de transport et de l'estimation des coûts des transporteurs, l'équipe chargée des aspects économiques évaluera les implications possibles de niveaux d'eau changeants pour la capacité de transport de marchandises et pour les coûts (des projections quant aux niveaux d'eau futurs ont été obtenus auprès de l'équipe chargée des aspects environnementaux).

Quant aux besoins de l'économie, à l'importance stratégique du réseau et aux solutions de rechange au réseau, le comité directeur de l'étude poursuit ses discussions sur la façon de les aborder.

D'aucuns ont demandé que nous « sortions des sentiers battus » en évaluant des scénarios tels que de transporter davantage de marchandises sur le réseau pour réduire la congestion routière, d'apporter des améliorations en vue de réduire les erreurs humaines et d'atténuer les besoins quant au niveau d'eau grâce à des améliorations futures. Nous nous penchons sur certaines de ces questions.

## **Aspects techniques**

---

Un bon nombre des idées mises de l'avant lors des rencontres avec les intervenants concernaient de possibles changements dans l'infrastructure. Certaines visaient la modification des installations, par exemple en ajoutant des aires d'attente et des bassins de virage. De façon plus générale, l'équipe de l'étude a été invitée à examiner les changements techniques raisonnables qui profiteraient à l'environnement. Le mandat de l'équipe ne consiste pas à examiner des améliorations à l'infrastructure, mais plutôt le statu quo et les obstacles possibles au fonctionnement efficace du réseau. Par conséquent, nous n'étudierons pas la possibilité de nouvelles aires d'attentes ou de nouveaux bassins de virage.

La faisabilité et la viabilité économiques de nouveaux projets technologiques et d'améliorations du réseau ont été suggérées comme sujets d'analyse. La portée de l'étude est limitée à la présentation de scénarios de rechange quant à l'entretien, lesquels sont actuellement définis comme suit : réactif (réparer à mesure que surviennent des défaillances); entreprenant (réparer et appliquer une technologie moderne lorsque c'est opportun de le faire); et préventif (remplacement d'ouvrages tels quels). Un exemple d'adoption d'une technologie moderne est la conversion à l'hydraulique qu'a entreprise la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint Laurent du Canada dans le canal Welland, ou encore la pose d'amarres à dégagement rapide dans les écluses. Les seuls endroits où le scénario préventif serait évalué sont les ouvrages dont la détérioration est telle que le remplacement de la structure existante pourrait être la solution la plus économique à long terme.

D'autres commentaires ont été formulés sur les niveaux d'eau. Un participant a suggéré d'augmenter le dragage pour maintenir la profondeur prévue. Comme on l'a vu sous la rubrique des aspects environnementaux, il existe des dispositions législatives permettant le dragage de la Voie maritime du Saint-Laurent en vue de maintenir les profondeurs autorisées dans l'ensemble du réseau. Certains ont soutenu que la profondeur existante pourrait être utilisée plus efficacement avant d'envisager son augmentation éventuelle. Les exploitants de navires optimisent déjà les chargements pour profiter des profondeurs actuelles et l'étude n'envisage aucune augmentation de la profondeur des chenaux au-delà de ce qui est déjà autorisé.

Un participant a suggéré de modifier la conception des navires pour réduire la pollution. C'est là une question que les armateurs devraient examiner, et de fait ils étudient certaines options comme des navires sans lest, des navires consommant moins de carburant et des navires plus efficaces.

Des questions ont été soulevées au sujet de la fiabilité du réseau. Pouvons-nous compter sur lui pour l'avenir? Comment allons-nous entretenir l'infrastructure vieillissante? Quelles pourraient être les conséquences d'une défaillance majeure ou catastrophique, et comment pouvons-nous l'éviter? En vertu du mandat de l'étude, nous examinons la question de l'infrastructure vieillissante et nous quantifions les coûts de l'exploitation continue du réseau existant. La modélisation économique servira à évaluer divers scénarios d'entretien en termes de fiabilité de l'infrastructure. Nous modéliserons, analyserons et projeterons les coûts d'entretien et d'immobilisations à l'égard de l'infrastructure en fonction de divers scénarios. Toutes ces questions seront abordées dans le cadre de cette étude.

Un intervenant a suggéré que nous calculions les besoins et les coûts en matière d'interventions techniques pour comparer les coûts de la réhabilitation d'installations vieillissantes par rapport aux coûts d'une reconstruction. Cette option pourrait être évaluée en principe s'il était déterminé que la détérioration de certaines écluses était telle qu'il pourrait être plus économique à long terme de remplacer les structures. Elle relèverait du scénario « préventif » évoqué plus haut.

## **Conclusion**

---

Nous espérons que ces commentaires, en même temps que les analyses pertinentes de la GLC et de la SODES et le recensement de toutes les questions importantes qui leur a été fourni s'avéreront utiles et donneront à toutes les personnes intéressées une perspective globale. C'est ce que veulent accomplir les responsables de l'étude en étudiant les préoccupations diverses et souvent divergentes des intervenants.