

La Gestion de l'eau au Québec

Mémoire présenté par
L'Association des chasseurs et pêcheurs
de Sainte-Anne-de-Sorel

Aux audiences publiques du BAPE

tenues à Saint-Jean sur Richelieu le 28 octobre 1999

**Le Fleuve Saint-Laurent
de Montréal à Trois Rivières**

Bref portrait de l'Association des Chasseurs et Pêcheurs de Sainte-Anne-de-Sorel.

L'Association des chasseurs et pêcheurs de Sainte-Anne-de-Sorel est un organisme à but non lucratif qui représente les chasseurs et pêcheurs ainsi que les villégiateurs de la grande région de Sorel depuis 1971. Au fil des ans, nous avons également accueilli des membres en provenance de Montréal, Sherbrooke, Trois Rivières, etc. La moyenne est d'environ deux cents membres par année.

Au cours des dernières années, nous avons piloté plusieurs dossier importants. Mentionnons entres autres :

- Projet de réintroduction du castor dans l'archipel Berthier-Sorel
- Projet pilote de stabilisation des berges - FFQ (1992)
- Protection des chalets de l'île Millette et Straham - FRHAP (1995)
- Stabilisation de 115 mètres des berges de l'île aux Corbeaux - FRHAP(1997) (150,000.00\$)
- Stabilisation de 275 mètres des berges de l'île aux Corbeaux (1999) (250,000.00\$)

Nous participons activement à toutes les tables de discussion et de concertation reliées à l'environnement qui existent dans notre région et nous représentons les chasseurs et pêcheurs dans toutes les tables de concertations qui traitent des sujets fauniques propres à notre région.

L'ACPSAS est membre des organismes suivants:

- La table de concertation en environnement du Bas-Richelieu (vice-présidence)
- Le comité ZIP du lac Saint-Pierre (présidence)
- Le Conseil Régional de la Faune de la Montérégie (présidence)
- La Fédération Québécoise de la Faune (membre du C.A. de la FQF).
- Le comité de suivi du plan de chasse à la sauvagine du lac Saint-Pierre (membre)

Comme le témoigne la participation aux différents comités mentionnés plus haut, l'implication de l'ACPSAS dans la région du Bas-Richelieu est importante et au fil des ans notre organisme s'est taillé une place de choix dans la réalisation concrète de projets environnementaux.

À titre d'exemple l'ACPSAS est le maître d'œuvre des travaux compensatoires imposés à la Société du port de Montréal pour le dragage sélectif des hauts-fonds du Saint Laurent entre Montréal et Cap à la Roche. A ce titre, elle gère un budget de l'ordre de 250,000.00\$.

Le Saint-Laurent de Montréal aux Trois-Rivières.

Depuis que le fleuve est ouvert à l'année (1957), celui-ci a changé de façon radicale. Les crues tant redoutées ont été maîtrisées. Le niveau moyen des crues a baissé. Les terres situées en bordure du fleuve ont commencé à prendre de la valeur. Aujourd'hui, ce ne sont que des habitations cossues et ce, des deux cotés du fleuve, de Sorel à Montréal et de Berthier à Montréal. Les terrains qui autrefois n'étaient pas vendables valent aujourd'hui des fortunes. Conséquemment, les municipalités riveraines mettent tout en œuvre pour avoir leur bout de mur de soutènement afin de protéger des terrains qui rapportent beaucoup de dollars en taxes foncières. Bientôt le fleuve coulera entre deux murs de béton de Sorel à Montréal et de Berthier à Montréal.

Mais on ne peut blâmer quelqu'un qui investit 100,000.00\$ pour un terrain de cent par cent (10,000 pieds carrés) de vouloir protéger son investissement. De plus, c'est tellement plus propre un mur de béton comparé aux vieux joncs et aux herbes de toutes sortes qui attirent les insectes et maringouins! Tous ces riverains sont pour la biodiversité mais pas chez eux!

Et en plus ils ont payé pour la vue exceptionnelle du fleuve donc limitons l'accessibilité aux étrangers car on ne sait jamais ! Je cherche encore un endroit où je pourrais marcher pieds nus sur le bord du fleuve entre Sorel et Montréal sans avoir au préalable à demander une multitude de permissions... Dans ma jeunesse, les rives du fleuve étaient publiques et les longues plages de sable abritaient multitude d'oiseaux, d'insectes et de plantes. Et je ne parle pas des poissons, canards et oiseaux de rivage qui semblaient jouer avec nous. Aujourd'hui cela est bien plus propre mais les cris des oiseaux se sont tus, les plantes ont disparu et les eaux transportent plus de colliformes que de poissons!

Jamais nous ne pourrons empêcher Montréal de maintenir sa place prépondérante dans le transport par conteneur. L'économie du Québec a besoin du port de Montréal comme principale porte d'entrée de navires porte-conteneurs. Montréal, dans ce domaine, rivalise avec New-York, Baltimore, Pittsburgh et j'en passe. Cependant, maintenant que le chenal est creusé et que le delta est fixé, il serait temps que la société québécoise contribue de façon significative à sauvegarder ce qui reste des rives de ce fleuve géant et de son magnifique delta.

Tout a été étudié sur le fleuve. On peut remplir des caisses de livres et de publications scientifiques sur ce sujet. Ce qui manque, c'est une volonté politique de dire que maintenant le temps de la modification des rives est terminé et qu'à partir d'aujourd'hui on conserve ce qui reste de notre fleuve et de son delta.

Plusieurs études scientifiques ont à maintes reprises démontré les effets néfastes de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent entre Montréal et Trois-Rivières. Les solutions sont connues. Ce qui manque c'est une volonté politique de régler les problèmes.

Voici quelques pistes de solutions pour que la détérioration du fleuve cesse.

Etablissement des juridictions respectives entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Guichet unique pour tous les programmes gouvernementaux s'adressant à la restauration du fleuve.

Je pourrais vous raconter des histoires d'horreurs concernant la réalisation de travaux de réfection des berges. C'est une insulte à l'intelligence que des fonctionnaires autant fédéraux que provinciaux ne collaborent pas davantage ensemble à restaurer le fleuve. Comment des bénévoles pourraient-ils connaître toutes les subtilités des différents programmes fédéraux et provinciaux? À moins que cela ne soit une stratégie pour décourager les actions des bénévoles! Ne vous mêlez pas de cela, nous on connaît notre affaire!!!! Cependant ce sont des gens comme nous qui vivent sur ce territoire depuis plus de treize générations, qui en ont la mémoire dans la peau et qui en connaissent l'histoire non-écrite, qui le voient souffrir et qui se buttent à des querelles de juridictions lorsqu'ils tentent de lui venir en aide. C'est désolant!

Travaux Compensatoires

Dans sa portion entre Montréal et Trois-Rivières, le fleuve Saint-Laurent coule sur le dépôts de la mer de Champlain. Il y aura toujours des dragages d'entretien pour que Montréal conserve sa place dans le marché mondial des conteneurs. Pour chaque mètre cube de sédiments déplacés pour le passage des gros navires, il devrait y avoir un mètre cube de sédiments déplacés pour assurer le maintien de la santé écologique du fleuve et de son delta.

Depuis que le fleuve est ouvert à l'année, le rôle des crues printanières est modifié. Avant, le fond des baies se nettoyait avec la débâcle. Maintenant il n'y a plus de débâcle. De telle sorte que toutes les baies sont dans un état lamentable. Tous leurs chenaux sont en train de se boucher. Tout cela est une des conséquences de l'ouverture de la voie navigable à l'année longue. (Et ce n'est pas la seule!) Demander les autorisations, obtenir le financement, gérer les travaux de restauration sont des tâches dévolues aux organismes à but non lucratif qui ont à cœur la qualité de leur milieu de vie. Mais pourquoi au moment où les travaux d'entretien ou de dragage sont réalisés, alors que la machinerie est sur place et que le personnel est qualifié, ne pourrait-on pas en profiter pour réaliser la contrepartie communautaire ? Mais non, pour cette tâche qu'on relègue aux groupes environnementaux, les démarches sont interminables. Elles se heurtent à des décisions administratives prises dans des tours d'ivoire où on convient que le delta a été fixé par le surcreusement de la voie maritime et que le fleuve, ne jouant plus son rôle, doit être aidé. Pour se donner bonne conscience, on s'empresse de reléguer cette tâche aux groupes environnementaux. Mais les dés sont pipés puisqu'ultimement, ce sont toujours les organismes décideurs qui octroient les budgets et qui, de ce fait, permettent la réalisation effective de ces projets!!!!!! On se demande parfois s'il ne s'agit pas d'une manœuvre de diversion, le message ressemblant à ceci: pendant que les organismes communautaires s'affairent à combler les lacunes environnementales de nos projets, ils ne nous importunent pas!!!!

Le fleuve est un bien collectif. Si pour des raisons commerciales nous devons faire des dragages d'entretien, pour chaque mètre cube enlevé, la contrepartie écologique exige qu'un même mètre cube soit manipulé là où c'est nécessaire.

Recommandations:

- Les promoteurs de travaux de dragage et d'entretien de la voie maritime investissent le même montant en travaux de restauration des rives et des îles que le coût de ces travaux de dragage ou d'entretien et ce, en collaboration avec les organismes à but non lucratif qui s'occupent de la restauration du fleuve.

- Que le Gouvernement du Québec s'engage solennellement à restaurer les îles du fleuve entre Montréal et Trois Rivières.

- Qu'en l'an 2100 (dans cent ans), les îles du Saint-Laurent entre Montréal et Trois-Rivières aient la même superficie qu'en l'an 1957 (ouverture du chenal navigable à l'année).

Réglementation sur la navigation de plaisance

Des bateaux de plaisance conçus pour faire des courses en mer naviguent dans les chenaux étroits du delta du lac Saint-Pierre. Pourquoi ne pas limiter leur déplacement au chenal navigable? Ou encore aux endroits où il existe des murs de soutènement? Là encore le manque de civisme est flagrant. On peut déranger les oiseaux, poissons, la faune et la flore et briser leur milieu naturel (là ou il n'y a pas de mur de béton) sans que cela ne dérange personne. Beaucoup de municipalités riveraines permettent ces activités loin des habitations. Cependant ce devrait être le contraire. Là où il n'y a plus de vie (murs de béton), on pourrait faire des vagues, utiliser les motos marine, grosses embarcations etc.. Evidemment, cela dérangerait le riche propriétaire. Aussi juge-t-on préférable d'aller détruire ce qui reste de vie sauvage dans le fin fond des marais. Ceci démontre bien qu'à l'aube du troisième millénaire, l'homme n'est pas encore prêt à partager sa planète avec d'autres animaux que lui-même et encore !!!!!!!!!!!

Dans ce domaine l'éducation populaire est à faire. Mais il semble que le lobby des gros bateaux soit beaucoup plus puissant que celui des petits canards!!!!!! Et de plus, contrairement aux petits canards, les gros bateaux font rouler l'économie eux!

Recommandations:

- Limiter l'accès de certain chenaux et baies aux petites embarcations.

- Faire une campagne d'éducation populaire pour un nautisme plus respectueux du milieu naturel.

- Réglementer la vitesse dans certains chenaux de l'archipel du lac Saint-Pierre.

Protection des marais et des baies de l'archipel.

(Baie Saint-François, baies de l'île de Grâce, de la Girodeau, de Maskinongé, Louiseville etc)

Avec le tourisme nautique, plusieurs de ces endroits reçoivent des villégiateurs durant toute la belle saison. Ceux-ci étant "perdus" en pleine nature, on se croit tout permis . Gros party toute la nuit, vidange des eaux usées, lavage de la coque et du pont etc. Tout ceci se passe dans des milieux qui ont besoin d'une certaine tranquillité pour maintenir leur riche potentiel écologique.

Dans le but de faire vivre des expériences extraordinaires à leur clientèle, certains promoteurs d'écotourisme parcourent les marais inondés dans tous les sens au printemps. Ils font lever canards, bernaches et autres oiseaux migrateurs et les déplacent sans cesse.

Les véhicules tout-terrain, de plus en plus populaires, détruisent le milieu par leur passage répété. Si le niveau de l'eau se maintient bas comme à l'été 1999, bientôt nous verrons apparaître des excursions en véhicule tout-terrain dans le cœur même des marais.

Recommandations:

- *Campagne d'information publique sur la nécessité de protéger la tranquillité des marais et des baies des îles du Saint-Laurent.*
- *Interdiction de l'utilisation des véhicules tout-terrain dans les marais et baies des îles du Saint-Laurent.*
- *Réglementation et code d'éthique sur les excursions d'écotourisme.*

Apparition de nouvelles îles

Si toutes les prévisions sur les modifications climatiques et l'exportation de l'eau du bassin versant des grands lacs deviennent réalité, il apparaîtra au cours des prochaines années plusieurs hauts fonds dans le Saint-Laurent. Ces nouvelles îles seront fortement soumises à diverses pressions concernant leur propriété. Plusieurs conflits d'usage peuvent aussi être rattachés à l'apparition de ces nouvelles îles.

Recommandations :

- *Que les nouvelles îles et hauts fonds intermittents du Saint-Laurent soit déclarés terre publique.*
- *Que des numéros de cadastre soient accordés à ces hauts fonds et que le propriétaire en soit le gouvernement du Québec.*
- *Que le gouvernement du Québec s'assure que ces terres ne puissent être vendues à des particuliers.*

- Que le gouvernement du Québec s'assure qu'aucun développement de villégiature ou d'écotourisme ne soient permis sur ces sites.

En guise de conclusion:

La gestion de l'eau au Québec est une question cruciale de développement et de responsabilités pour notre société. Plusieurs autres aspects de la gestion de l'eau n'ont pas été discutés dans ce mémoire mais méritent cependant une attention constante et éclairée de nos gouvernements.

Le fleuve Saint-Laurent ayant porté dans son giron l'installation des premières colonies et le développement de celles-ci jusqu'à aujourd'hui, mérite une place de choix dans la politique québécoise de la gestion de l'eau. Ce serait une honte à la devise de notre province que de ne pas inclure un chapitre particulier sur le fleuve Saint-Laurent, berceau de notre nation en cette terre d'Amérique, dans cette nouvelle politique de la gestion de l'eau..

Je vous remercie de votre attention .

Pierre Latraverse
Président
Association de chasseurs et pêcheurs
de Ste-Anne-de-Sorel