

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION SUR LE
PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE
GRANDE-ANSE À SAGUENAY**

**dans le cadre des consultations du
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

présenté par



JUIN 2012



Commission sur le projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay
Mémoire D'EURÊKO !

TABLE DES MATIÈRES

I	<u>EURÊKO!</u>	1
1.1	PRÉSENTATION D'EURÊKO!	1
1.2	STRUCTURE CORPORATIVE	1
1.3	UNE RECONNAISSANCE SOCIALE	1
1.4	DES PROJETS ET DES PARTENARIATS	2
1.5	VEILLE ENVIRONNEMENTALE	3
II	<u>LE PROJET DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE À SAGUENAY</u>	3
2.1	LA JUSTIFICATION DU PROJET	3
2.2	LA POSITION D'EURÊKO!	4
2.2.1	L'AUGMENTATION DU TRAFIC MARITIME SUR LE SAGUENAY	5
2.2.2	LA PÉNINSULE DU CAP-À-L'OUEST	6
2.2.3	MILIEUX HUMIDES	8
III	<u>CONCLUSION</u>	11
IV	<u>RECOMMANDATIONS</u>	11
	<u>ANNEXE I</u>	13
	VERS UNE AUGMENTATION DES PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES EXTRÊMES ?	13

I EURÊKO!

1.1 Présentation d'EURÊKO!

Organisme communautaire à but non lucratif, voué à l'action environnementale, EURÊKO! propose aux citoyens et aux acteurs communautaires, privés, institutionnels et gouvernementaux du Saguenay-Lac-Saint-Jean diverses activités axées sur la défense et la promotion d'un environnement sain et l'amélioration de la qualité de vie de la collectivité.

Basées sur des approches professionnelles, polyvalentes, démocratiques et concertées, nous offrons des activités d'éducation relative à l'environnement, de mise en valeur des milieux naturels et des espaces verts, de gestion de matières résiduelles, de conseil et de représentation publique sur les enjeux environnementaux. Fort d'une solide expertise reconnue par le milieu, EURÊKO! est un organisme indépendant et non partisan qui vise à demeurer une référence régionale et à accroître son leadership dans ses champs d'activité.

De plus, dans la réalisation de ses activités, l'action sociale d'EURÊKO! favorise l'acquisition de compétences chez de nombreux jeunes travailleurs.

1.2 Structure corporative

L'existence du Comité de l'environnement de Chicoutimi (CEC) débute en 1978 et l'organisme est incorporé sous la Partie III de la *Loi sur les compagnies* le 26 février 1980. Le conseil d'administration se compose de 10 membres qui proviennent de différents secteurs d'activité et qui partagent notre mission, nos valeurs et notre vision d'un monde où l'environnement est protégé et conservé. Les administrateurs se rencontrent de quatre à cinq fois par année en plus de l'assemblée générale annuelle qui se déroule habituellement au printemps.

En octobre 2008, lors de la journée de planification stratégique, il a été convenu de modifier la dénomination sociale de l'organisme. L'exercice visant à trouver le nouveau nom a finalement abouti en juillet 2010 et depuis ce temps, le CEC est devenu EURÊKO!

1.3 Une reconnaissance sociale

EURÊKO! bénéficie d'une grande notoriété auprès des différents gouvernements (municipal, provincial et fédéral), compte tenu de ses multiples réalisations, implications et interventions depuis plus de 30 ans, la plupart dans le domaine de la protection et la conservation des milieux naturels et de l'éducation relative à l'environnement. Il est membre d'organisations régionales, provinciales et nationales, et a fait sa marque en contribuant aux grands débats nationaux des dernières décennies tels l'énergie, l'eau, la forêt, les déchets dangereux et la lutte contre la pauvreté. De plus, EURÊKO! a acquis une solide expertise dans la gestion intégrée des déchets et la promotion de la filière 3R (Réduction à la source, Réemploi et Recyclage). Il est aujourd'hui un acteur important dans le domaine de la récupération et de l'opération des écocentres de l'arrondissement de Chicoutimi.

Voici quelques illustrations d'activités réalisées dans le domaine de l'éducation à l'environnement : la Patrouille Eurêko!, la réalisation de capsules environnementales à la télévision communautaire, la participation à des salons, des campagnes et activités populaires et ce, sans compter la production de

dépliants, de diaporamas, de même que les interventions lors des débats et émissions de radio s'adressant au grand public.

En 1982, Marcel Léger, le ministre de l'Environnement de l'époque, remettait à EURÊKO! (le CEC à l'époque) un *Naturas* pour l'excellence de son apport à l'amélioration de la qualité de l'environnement du Québec.

En mai 2004, EURÊKO! (le CEC à l'époque) remporte un Phénix de l'environnement dans la catégorie « Actions visant la restauration de la biodiversité d'un habitat naturel ou l'aménagement écologique d'un milieu urbain » en raison de son « Projet concerté de réhabilitation écologique de la rivière du Moulin » qui s'est étendu sur une période de cinq ans et qui visait à redonner un environnement écologiquement sain, des rives propres et un écosystème aquatique de qualité à la rivière du Moulin afin de permettre le retour d'activités récréatives et d'améliorer la qualité de vie de la population. Soulignons que les Phénix constituent l'occasion pour le gouvernement du Québec de reconnaître les accomplissements les plus remarquables en faveur de la préservation de notre patrimoine naturel et du développement durable. Ce projet a en outre permis de créer un nouvel organisme, le Comité RIVAGE de la rivière du Moulin. Un des 33 organismes reconnus par la Politique nationale de l'eau du gouvernement du Québec.

Enfin, en 2009, EURÊKO! (le CEC à l'époque) était finaliste pour un second Phénix dans la catégorie « Protection, restauration ou mise en valeur des milieux naturels et de la biodiversité » pour son projet de *Répertoire des sites à potentiel de conservation et d'aménagement sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay et de la ville de Saguenay*.

1.4 Des projets et des partenariats

Tous les ans, ce sont de nombreux projets de toutes sortes qu'EURÊKO! réalise avec plusieurs partenaires. En voici une liste des plus récents.

- Implantation d'un système de gestion environnementale au CSSS Cléophas-Claveau (caractérisation des matières résiduelles)
- Parc du Chantier écologique (parc de séquestration du carbone; Usine RTA Laterrière) – Création et aménagement
- Parc Papawétish (Usine RTA Laterrière) – Création et aménagement
- Usine RTA Laterrière et usine Grande-Baie – Kiosque sur le compostage
- Écocentres - Garde et contrôle
- Projet de renaturalisation des berges – Municipalité de Saint-Honoré (cyanobactéries)
- Projets de renaturalisation des berges – Municipalité de Saint-Félix-d'Otis (cyanobactéries)
- Projets de renaturalisation des berges – Municipalité de Saint-Fulgence (cyanobactéries; en partenariat avec le Comité ZIP-Saguenay)
- Formation sur le compostage
- Ressourcerie pour le bois et ses dérivés – Plan d'affaires
- Répertoire des sites d'intérêt à potentiel de conservation et d'aménagement (4 volumes)
- Centre d'accès communautaire internet
- Travaux de nettoyage de sites
- Travaux d'aménagement ou d'abattage d'arbres dangereux dans les parcs et milieux urbains boisés
- Chute à Marga – Parc Armand-Gravel
- Rivière Sainte-Marguerite – Projet compensatoire (MPO)

- Programme JE VISE (JEunesse pour la Valorisation, l'Implication Sociale et Environnementale)
- Centre de recherche et d'intervention en milieu autochtone (CRIMA)
- Évènements écoresponsables – Service-conseil et d'accompagnement aux promoteurs
- Certification verte des commerces et entreprises
- Festival de la pêche
- Campagne sur les plastiques « J'agis, moi je réduis ! »
- Plan de gestion environnementale au bureau d'arrondissement de Chicoutimi (virage vert)
- Rivière des Aulnaies – Caractérisation
- Plan de gestion environnementale au Golf Saguenay (virage vert)
- Ville de Saguenay. Comité de développement durable (Agenda 21 Local)
- Jour de la terre – Organisation d'activités variées
- Coulée Val-Lomberette – Aménagements variés
- Plan de gestion des matières résiduelles – Distribution des bacs roulants
- Et bien d'autres encore...

1.5 Veille environnementale

EURÊKO! joue le rôle, en raison de sa mission, de *chien de garde* de l'environnement. Ainsi, tous les projets de développement de quelques natures nous interpellent, considérant leurs impacts environnementaux.

Les conséquences potentielles du présent projet sur le fjord et sa faune, le trafic maritime, les milieux humides, les écosystèmes, les populations environnantes au projet justifient notre intervention et la présentation de ce mémoire.

II LE PROJET DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE À SAGUENAY

Le 26 avril 2012, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs nous informe que l'audience publique sur le projet débutera le 22 mai 2012.

2.1 La justification du projet

Le projet vise les objectifs suivants, tel que mentionné à l'étude d'impact¹ :

- Assurer une meilleure intégration des modes de transport au Saguenay–Lac-Saint-Jean et une meilleure utilisation du système de transport au Québec, en particulier pour le transport des marchandises, dans un souci de compétitivité, de sécurité, de réduction des coûts et de développement durable;
- Positionner le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme un point de transit maritime de premier plan et augmenter la compétitivité des entreprises de la région;
- Mettre en place un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport intermodal pour les expéditeurs qui contribuera à créer de la richesse et à diversifier l'économie de la région;

¹ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Étude d'impact, rapport principal*, septembre 2011, 249 pages, à la p. 7 (document PR3.1).

- Consolider et augmenter les activités au terminal maritime de Grande-Anse, ainsi que favoriser l'implantation de nouvelles industries dans le parc industriel maritime intermodal projeté de Grande-Anse;
- Favoriser le développement des activités de transport maritime et ferroviaire au Québec, et ce, à court terme;
- Contribuer à faire la promotion des modes de transport ferroviaire et maritime, ainsi que la valorisation du transport maritime sur la rivière Saguenay et le fleuve Saint-Laurent.

2.2 La position d'EURÊKO!

Mentionnons d'emblée qu'EURÊKO! ne s'oppose pas au projet. Le transport ferroviaire et le transport maritime entraînent des avantages indéniables notamment d'un point de vue environnemental, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Le transport routier étant la principale source d'émission au Québec.² Malgré tout, nous avons certaines préoccupations par rapport à l'augmentation du trafic maritime et au développement du parc industriel maritime intermodal projeté de Grande-Anse qui résulteront de la mise en place de la desserte ferroviaire. Nous sommes également préoccupés par les milieux humides qui seront affectés par le projet.

Notre mémoire vise ainsi à faire en sorte que ces éléments que nous jugeons importants et qui, dans certains cas, n'ont pas été considérés dans l'analyse des impacts le soient. Ainsi, le projet pourra encore être bonifié, malgré tous les efforts faits en ce sens par le promoteur.

La demande d'audiences publiques ne doit pas être perçue comme une façon de retarder indûment le projet ou de nuire au promoteur. Au contraire, les audiences publiques représentent une procédure légitime, officielle et formelle instituée par le gouvernement du Québec. Les audiences visent à permettre notamment à la population et aux organismes communautaires de faire valoir leur opinion par rapport au projet qui veut s'implanter dans leur milieu. Les audiences permettront à la commission de se faire une meilleure idée du territoire où se réalisera le projet et, également, de le bonifier en raison des connaissances diversifiées des gens qui y participent.

Le BAPE considère les citoyens comme les experts de leur milieu, puisque ce sont eux qui y demeurent et qui auront à vivre avec les répercussions d'un projet, qu'elles soient positives ou négatives.³

Le rapport de la commission qui découlera des consultations, qui ont un caractère public, favorisera l'acceptabilité sociale du projet, car souvent les préoccupations du public auront été entendues et retenues et elles prendront la forme de recommandations visant à bonifier le projet.⁴ Le projet obtiendra ainsi une légitimité qu'il n'aurait pas autrement et sera en quelque sorte blindé contre l'opposition du milieu, puisque celui-ci aura eu l'opportunité de faire valoir son opinion lors des audiences. Même si l'opposition demeure malgré tout possible et légitime si, par exemple, le gouvernement ne suit pas les recommandations de la commission.

² Voici un extrait du site internet du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : « Le secteur contribuant le plus aux émissions de GES au Québec est le secteur du *transport* (routier, aérien, maritime, ferroviaire, hors route), avec 34,0 Mt éq. CO₂, soit 37,4 % des émissions. À lui seul, le transport routier représente 85,9 % des émissions du secteur transport ou 32,1 % des émissions totales. » (<http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm> consulté le 6 juin 2012).

³ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (2009), *Déjà trente ans*, 4 p. (http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/documentation/Encart_30ans.pdf, consulté le 11 juin 2012).

⁴ À moins que la commission refuse le projet. Mais rappelons que ce n'est pas le cas avec le présent projet, car nous ne nous y opposons pas.

Bref, la consultation pourra permettre de diminuer les tensions et conflits et la prise de décision deviendra plus confortable pour les décideurs et plus acceptable pour les citoyens.

2.2.1 L'augmentation du trafic maritime sur le Saguenay

Le projet de desserte ferroviaire vise notamment, comme souligné par le promoteur dans son avis de projet⁵, à « consolider et augmenter les activités au terminal maritime de Grande-Anse » (nous soulignons). En d'autres termes, on cherche notamment à accroître les quantités de matériaux transbordés au terminal maritime, ce qui devrait normalement se traduire par une augmentation du trafic maritime sur la rivière Saguenay. Il s'agit là d'un élément important puisque c'est une conséquence directe et immédiate du projet de desserte ferroviaire.

De plus, s'il y a augmentation du trafic maritime, les risques d'accident s'accroîtront, par le fait même. Et la rivière Saguenay est un écosystème fragile unique qui accueille des populations de mammifères marins, dont on connaît la sensibilité de plusieurs aux perturbations causées par la navigation maritime. La rivière Saguenay constitue également un milieu protégé en raison de son statut de parc (Parc marin Saguenay-Saint-Laurent) sur la quasi-totalité de sa portion navigable. Cette analyse des conséquences découlant de l'augmentation du trafic maritime ne peut donc être évitée, au même titre que le BAPE analyse le débit routier lors des audiences pour l'implantation d'un lieu d'enfouissement technique⁶.

Il appert qu'il y a eu, heureusement, très peu d'accidents maritimes sur le Saguenay depuis que la navigation marchande s'y pratique. Toutefois, le passé n'est pas garant de l'avenir, dans ce domaine. Surtout si l'on considère que les phénomènes météorologiques extrêmes s'avèrent plus fréquents depuis quelques années.⁷ On peut ainsi raisonnablement présumer que les conditions de navigation sur le Saguenay deviendront plus difficiles, ce qui ne peut qu'augmenter les risques d'accident.

Le promoteur possède déjà un plan d'intervention, dans l'éventualité où un accident survient. Le port de Grande-Anse fait partie d'un système de mesures d'urgence avec les autorités de Transport Canada, nous informe le promoteur⁸. Mais ce plan a sans doute été élaboré à une époque lointaine, qui diffère grandement de celle vers laquelle se dirige le terminal maritime avec l'ajout d'une desserte ferroviaire. De plus, si le transbordement de marchandises augmente comme prévu, les risques de déversement s'accroîtront, eux aussi.

Et tout déversement a un impact sur la faune et la flore qui y sont soumises et ce, peu importe la quantité de matière déversée. De plus, si des déversements à répétition devaient survenir, en raison de mesures inadéquates, ils se répercuteraient inéluctablement sur l'écosystème de la rivière Saguenay. Et cet écosystème est un milieu riche en biodiversité et particulièrement sensible, puisque s'y trouvent notamment plusieurs frayères à éperlan arc-en-ciel, poisson qui est à la base de la chaîne alimentaire de plusieurs espèces de poissons de fond. Ces espèces, l'éperlan et les poissons de fond font la joie de l'industrie de la pêche blanche qui est un fort moteur de développement économique au Saguenay pendant la période hivernale. Le projet de desserte ferroviaire comporterait certains risques pour la zone

⁵ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Avis de projet*, juillet 2010, 21 pages (pièce PR1, à la p. 5).

⁶ Voir notamment le rapport du BAPE No. 249 relatif au *Projet d'implantation d'un lieu d'enfouissement technique à La Rédemption*.

⁷ Voir l'extrait du site www.notre-planete.info à l'annexe I.

⁸ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse par l'Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., Transcription de la Séance tenue le 23 mai 2012 en soirée à Saguenay (La Baie)*, 136 p., à la p. 57 (document DT1).

de rassemblement hivernal de l'éperlan arc-en-ciel, selon une étude réalisée par le Comité ZIP-Saguenay.⁹

Nous craignons donc que, si de strictes mesures pour contrer les déversements ne sont pas prises, ce soit notamment toute l'industrie de la pêche blanche qui pourra éventuellement en subir les contrecoups si des déversements surviennent. Les répercussions ne se limiteraient donc pas aux milieux environnementaux, elles seraient également économiques et sociales.

En conséquence, EURÊKO! recommande que

- 1. L'Administration portuaire du Saguenay s'assure que le système de mesures d'urgence qu'elle détient auprès des autorités de Transport Canada soit révisé et mis à jour pour tenir compte des développements qui résulteront de la mise en œuvre de la desserte ferroviaire qui devrait accroître le trafic maritime sur la rivière Saguenay;**
- 2. L'Administration portuaire du Saguenay mette en place et accroisse les mesures de rétention sur le site du port de Grande-Anse de façon à s'assurer que tout déversement, accidentel ou autre, demeure à l'intérieur du site et qu'il soit impossible, en pratique, qu'il atteigne le Saguenay par ruissellement ou par tout autre moyen;**

2.2.2 La péninsule du Cap-à-l'Ouest

Le terminal maritime de Grande-Anse est situé dans la péninsule du Cap-à-l'Ouest. Le promoteur développe plusieurs autres projets dans le même secteur, projets qui sont tous tributaires de la desserte ferroviaire. Voici l'échange entre le président de la commission et le représentant du promoteur.¹⁰

Le président :

Je comprends, mais en même temps, la desserte, vous faites état de projets qui ne sont pas concrétisés encore. Vous regardez un horizon à long terme avec le Plan Nord, avec le développement minier, donc vous êtes aussi dans une perspective long terme, et vous êtes dans une perspective aussi extra ère, parce que vous vous intéressez justement à cette question du Plan Nord et à la question de la génération de création d'emplois dans la région.

Et vous nous dites aussi dans vos documents que vous avez plein de petits projets autres qui sont reliés directement ou indirectement à la desserte, je pense au parc industriel maritime intermodal, je pense à la gare évidemment, le convoyeur, le double quai. Je pense qu'on peut voir grand, vous avez des ambitions?

Le représentant (Carl Laberge)

Oui.

⁹ J'invite la commission à consulter, à ce sujet, le rapport intitulé, *Plan de protection des frayères à éperlan arc-en-ciel de la rivière Saguenay*, réalisé par le Comité ZIP-Saguenay, notamment à la p. 51, lequel est joint au courriel transmettant le présent mémoire.

¹⁰ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse par l'Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., Transcription de la Séance tenue le 23 mai 2012 en soirée à Saguenay (La Baie)*, 136 p., à la p. 61 (document DT1).

L'étude d'impact le souligne d'ailleurs :

À plus long terme, la desserte ferroviaire projetée favorisera le développement du parc industriel maritime intermodal et l'implantation d'industries sur le site de Grande-Anse.¹¹

Ces projets, s'ils se réalisent, comme le prévoit le promoteur, devraient nécessiter un agrandissement de la superficie utilisée actuellement par le terminal maritime de Grande-Anse.

Or, la péninsule du Cap-à-l'Ouest est reconnue pour son fort potentiel de développement d'activités récréatives, de plein air et de tourisme. Il y a notamment eu le projet de Parc de la nordicité, dans le passé, qui identifiait les nombreuses activités qui peuvent s'y pratiquer. Malheureusement, le projet n'a pas abouti pour différentes raisons.

Le territoire de la péninsule du Cap-à-l'Ouest représente également un territoire où on y retrouve une faune et une flore variée à proximité des milieux urbains. La disparition de cet habitat pour accueillir des industries représenterait une perte énorme pour le milieu.

La péninsule du Cap-à-l'Ouest est aussi le premier paysage visible de la baie des Ha! Ha! pour les croisiéristes, quand ils arrivent à La Baie, leur escale au Saguenay-Lac-Saint-Jean. La Ville de Saguenay, partenaire du projet de desserte ferroviaire par le biais de Promotion Saguenay, investit plusieurs dizaines de millions de dollars afin de faire de La Baie un pôle d'attraction d'intérêt pour l'industrie des croisières. Le site de La Baie est en outre reconnu pour la beauté de son paysage naturel, et la péninsule du Cap-à-l'Ouest en représente une composante essentielle.

En conséquence, il faut s'assurer que la péninsule du Cap-à-l'Ouest sera conservée et non pas sacrifiée pour le développement des activités industrielles connexes qui découleront de la desserte ferroviaire et du développement et de l'accroissement des activités du terminal maritime de Grande-Anse.

Le développement du secteur du terminal maritime de Grande-Anse doit se faire sur une superficie restreinte, de manière cohérente avec celui axé sur le tourisme que la ville est en train d'instaurer à l'arrondissement La Baie afin de s'harmoniser avec celui-ci. La cohabitation harmonieuse doit se faire et pour cela, il faut s'assurer que la majorité de la péninsule soit conservée. D'autant plus que la notion de paysage est de plus en plus reconnue comme un élément à protéger, et ce, partout sur la planète.

Alors qu'au Québec les préoccupations pour la qualité des paysages se font de plus en plus présentes, différentes mesures de protection et de mise en valeur sont également engagées dans plusieurs pays.¹²

¹¹ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Étude d'impact, rapport principal*, septembre 2011, 249 pages, à la p. 215 (document PR3.1).

¹² I. Boucher, *Cadre d'intervention pour la protection des paysages - Quelques expériences étrangères, Fiche de veille*, 2006, MAMROT, 14 p. à la p. 1 (site internet : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/cadre_intervention_protection_paysage.pdf, consulté le 31 mai 2012).

En conséquence, EURÊKO! recommande que

- 3. L'Administration portuaire du Saguenay s'engage à circonscrire le territoire requis pour les activités actuelles et à venir du parc industriel maritime intermodal, suite à la construction de la desserte ferroviaire, et à identifier la superficie maximale nécessaire pour combler ses besoins d'expansion, et ce, afin d'assurer la protection de la totalité de la péninsule du Cap-à-l'Ouest, de « diminuer les impacts du projet sur les milieux naturels », comme le souligne le promoteur, et de protéger le paysage du Cap-à-l'Ouest dans le contexte où l'arrondissement de La Baie devient un pôle majeur pour l'accueil des bateaux de croisières;**

2.2.3 Milieux humides

Les milieux humides constituent des écosystèmes d'une valeur écologique inestimable.

Il est mondialement admis aujourd'hui que les milieux humides, perçus comme des terres inutilisables par le passé, jouent un rôle crucial dans le maintien de la vie sur terre au même titre que les terres agricoles et les forêts. Les biens et services écologiques qu'ils procurent à la société représentent indéniablement un moteur pour l'économie locale, régionale, nationale et mondiale. Il est donc primordial de conserver ces milieux, particulièrement dans les régions où les développements urbains ont contribué à leur dégradation ou à leur disparition.¹³

Au Québec, la disparition des milieux humides représente une source d'inquiétude pour l'avenir de plusieurs espèces pour lesquelles ces milieux s'avèrent indispensables à leur survie. Il ne reste plus qu'une infime superficie de milieux humides par rapport à la situation du début de la colonisation du Québec. La situation est donc alarmante.

Des études ont permis d'avancer certaines estimations [sur la disparition des milieux humides]. Selon ces dernières, la perte de milieux humides au Canada et dans la vallée du Saint-Laurent remonte au début de la colonisation. Il a été évalué par le gouvernement du Canada que, depuis les années 1800, le Canada aurait perdu au total 200 000 km² de terres humides et que 80 à 98 % des milieux humides se situant à l'intérieur ou à proximité de plusieurs agglomérations urbaines du Canada ont été détruits. La grande région de Montréal compterait cinq fois moins de milieux humides qu'à l'époque de la colonisation. L'accélération de l'urbanisation et de l'anthropisation après 1950 a accru la modification de l'usage des sols autour des centres urbains causant ainsi un accroissement des disparitions à l'aube des années 1970. Par exemple, 3 642 ha de milieux humides entre Cornwall et Matane ont disparu entre 1945 et 1976. Dans la région proche de Montréal, ce serait près de 80 % de la superficie de milieux humides qui aurait disparu depuis la colonisation.¹⁴

¹³ Extrait du site du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, consulté le 31 mai 2012 (<http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/milieuxhumides.htm>).

¹⁴ Queste, Caroline, 2011. *Les milieux humides dans le sud du Québec : entre destruction et protection. Analyse critique et élaboration d'une stratégie de conservation*. Rapport de stage présenté à Nature Québec, à l'Université du Littoral Côte d'Opale, et à l'Université des Sciences et Technologies de Lille 1 dans le cadre du Master 2 Écologie FOGEM. Québec, Nature Québec, juin 2011, 44 pages + annexes, à la p. 23. Nous avons omis les références dans le texte.

Le promoteur reconnaît que la protection des milieux humides représente un enjeu important du projet, le plus important au niveau environnemental, en fait.

En ce qui concerne le milieu biologique, un impact d'importance moyenne a été identifié au niveau des milieux humides et des tourbières, dont la préservation représente un des principaux enjeux environnementaux du projet.¹⁵ (nous soulignons)

Il poursuit en soulignant que le projet causera un impact malgré tout important sur ces milieux.

Dans le cas du milieu biologique, la présence de la voie ferrée est susceptible de causer un impact d'importance moyenne sur la végétation terrestre, en raison d'une perte nette de superficie qui ne peut être évitée, de même que sur les milieux humides et les tourbières en raison de la modification potentielle de leur drainage naturel. À cet égard, un suivi du régime hydrique est recommandé, notamment pour la tourbière naturelle (non perturbée) qui sera touchée par le projet.¹⁶ (nous soulignons) p. 217

Au Québec, le gouvernement reconnaît cette importance. Ainsi, la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (L.R.Q., c. Q-2, r. 17.2) vise la préservation de l'intégrité des milieux humides et ce n'est qu'exceptionnellement qu'elle permet un empiètement dans ces écosystèmes sensibles.

En vertu de la récente *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique*¹⁷, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est habilité à exiger des mesures de compensation visant notamment la restauration, la protection ou la valorisation d'un milieu humide. La loi prévoit de plus que de telles mesures ne donnent lieu à aucune indemnité et qu'elles doivent faire l'objet d'un engagement écrit du demandeur.¹⁸

Selon le promoteur, ce sont 37,27 hectares qui vont être touchés par l'emprise de la desserte ferroviaire.¹⁹ Et l'étude d'impact demeure silencieuse sur les mesures de compensation qui seront mises en place. Tout au plus elle indique, à la colonne des mesures d'atténuation ou de compensation pour les milieux humides (tableau No. 68 de l'étude d'impact), « Étudier les mesures potentielles de compensation ». ²⁰ Un tel énoncé, en raison de son caractère flou, non contraignant et sans résultat concret, ne peut être jugé acceptable par la commission. Avant d'autoriser le projet et considérant l'importance écologique des milieux humides, le promoteur doit identifier et énoncer clairement les mesures de compensation qu'il entend mettre en place. En effet, le projet ne peut être autorisé, ni débiter si on ne connaît pas les mesures concrètes qui seront réalisées afin de compenser cette perte importante du point de vue écologique –autant pour la superficie visée par le projet, qu'en raison de l'effet cumulatif des pertes de ces milieux depuis la colonisation. De plus, de simples mesures d'atténuation ne

¹⁵ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Étude d'impact, rapport principal*, septembre 2011, 249 pages, à la p. 216 (document PR3.1).

¹⁶ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Étude d'impact, rapport principal*, septembre 2011, 249 pages, à la p. 217 (document PR3.1).

¹⁷ Sanctionnée le 23 mai 2012, L.Q. 2012, chap. 14.

¹⁸ Article 2 de la loi.

¹⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse par l'Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., Transcription de la Séance tenue le 23 mai 2012 en soirée à Saguenay (La Baie)*, 136 p., à la p. 28 (document DT1).

²⁰ Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay inc., *Étude d'impact, rapport principal*, septembre 2011, 249 pages, à la p. 219 (document PR3.1).

suffisent pas. La disparition des milieux humides et leur raréfaction obligent le promoteur à compenser les pertes en milieux humides qui résulteront du projet de desserte ferroviaire.

Relativement aux mesures de compensation pour les milieux humides affectés ou détruits par un projet de développement, on observe une tendance qui impose au promoteur de compenser lesdits milieux selon une règle qui varie en fonction de la qualité des milieux visés. Ainsi, si le milieu est particulièrement sensible ou précieux, la compensation se fait en double, et en triple, si le milieu est d'une qualité ou d'une rareté exceptionnelle. La qualification se fait selon les normes établies par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les milieux humides.

En exigeant du promoteur que la superficie des mesures de compensation à mettre en place soit fonction de la qualité des milieux humides affectés ou détruits par le projet, il contribuera à compenser pour les décennies où le développement s'est fait au détriment de la préservation des milieux humides. Le secteur où se déroulera le projet est d'ailleurs reconnu par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs comme un « territoire soumis à de fortes pressions à l'égard des milieux humides ».²¹

En conséquence, EURÊKO! recommande que

- 4. Le promoteur énonce et s'engage à mettre en place des mesures de compensation réelles et efficaces pour remplacer la superficie des milieux humides qui sera affectée par le projet de desserte ferroviaire soit, 37,27 hectares. La superficie des mesures de compensation que devra respecter le promoteur sera établie en considérant la qualité des milieux humides qui seront affectés ou détruits par le projet. Ainsi, tous les milieux humides affectés ou détruits devront être compensés par une surface équivalente, à moins qu'ils ne soient particulièrement sensibles ou précieux, auquel cas la compensation se fait en double, alors que si le milieu est d'une qualité ou d'une rareté exceptionnelle, elle sera du triple.**

²¹ Voir l'annexe 4 du document numérique intitulé *Identification et délimitation des écosystèmes aquatiques, humides et riverains*, consultée le 6 juin 2012, à l'adresse suivante : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/delimitation.pdf>

III CONCLUSION

Enfin, comme nous l'avons souligné d'entrée de jeu, EURÊKO! ne s'oppose pas au projet. D'ailleurs, il est bon de souligner que le transport ferroviaire devrait être privilégié davantage par rapport au transport routier, considérant ses impacts positifs pour l'économie et l'environnement. Mais il demeure que des améliorations peuvent toujours être apportées à un projet. Dans le cas présent, les mesures de bonifications portent notamment sur les éléments que nous avons soulevés et qui nous préoccupent soit, l'augmentation du trafic maritime sur la rivière Saguenay qui augmentera les risques d'accident, la protection des mammifères marins, les déversements de matières lors de leur manutention, l'empiètement possible du parc industriel maritime intermodal sur la péninsule du Cap-à-l'Ouest et les milieux humides affectés.

IV RECOMMANDATIONS

Voici, regroupées en un seul tableau, nos recommandations.

EURÊKO! recommande que

- 1. L'Administration portuaire du Saguenay s'assure que le système de mesures d'urgence qu'elle détient auprès des autorités de Transport Canada soit révisé et mis à jour pour tenir compte des développements qui résulteront de la mise en œuvre de la desserte ferroviaire qui devrait accroître le trafic maritime sur la rivière Saguenay;**
- 2. L'Administration portuaire du Saguenay mette en place et accroisse les mesures de rétention sur le site du port de Grande-Anse de façon à s'assurer que tout déversement, accidentel ou autre, demeure à l'intérieur du site et qu'il soit impossible, en pratique, qu'il atteigne le Saguenay par ruissellement ou par tout autre moyen;**
- 3. L'Administration portuaire du Saguenay s'engage à circonscrire le territoire requis pour les activités actuelles et à venir du parc industriel maritime intermodal, suite à la construction de la desserte ferroviaire, et à identifier la superficie maximale nécessaire pour combler ses besoins d'expansion, et ce, afin d'assurer la protection de la totalité de la péninsule du Cap-à-l'Ouest, de « diminuer les impacts du projet sur les milieux naturels », comme le souligne le promoteur, et de protéger le paysage du Cap-à-l'Ouest dans le contexte où l'arrondissement de La Baie devient un pôle majeur pour l'accueil des bateaux de croisières;**
- 4. Le promoteur énonce et s'engage à mettre en place des mesures de compensation réelles et efficaces pour remplacer la superficie des milieux humides qui sera affectée par le projet de desserte ferroviaire soit, 37,27 hectares. La superficie des mesures de compensation que devra respecter le promoteur sera établie en considérant la qualité des**

milieux humides qui seront affectés ou détruits par le projet. Ainsi, tous les milieux humides affectés ou détruits devront être compensés par une surface équivalente, à moins qu'ils ne soient particulièrement sensibles ou précieux, auquel cas la compensation se fait en double, alors que si le milieu est d'une qualité ou d'une rareté exceptionnelle, elle sera du triple.

ANNEXE I

(site internet : http://www.notre-planete.info/actualites/actu_210_augmentation_phenomenes_meteo_extremes.php , consulté le 30 mai 2012)

Vers une augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes ?

12188 lectures 27 juillet 2003, 00 h 00



© C. Magdelaine / notre-planete.info

Dans le monde entier, les extrêmes météorologiques et climatiques continuent de battre des records. Comme l'indique l'Organisation météorologique mondiale (OMM), les dernières évaluations scientifiques laissent à penser que l'élévation générale des températures due au changement climatique pourrait entraîner une augmentation de fréquence et d'intensité de ces phénomènes extrêmes.

En juin, des températures records ont été enregistrées dans le sud de la France, la température dépassant 40 °C dans certaines régions du sud ouest. Il en a résulté une température moyenne pour le mois de juin supérieure de 5 à 7 °C à la moyenne à long terme. En Suisse, le mois de juin a été le plus chaud qu'on ait jamais observé depuis au moins 250 ans, selon les spécialistes de l'évolution de l'environnement. A Genève, depuis le 29 mai, la température diurne maximale n'est pas descendue au dessous de 25 °C, de sorte que le mois de juin a été le plus chaud jamais observé dans cette ville.

Aux Etats-Unis d'Amérique, [562 tornades ont été dénombrées en mai](#), qui ont causé la mort de 41 personnes. Il s'agit là du nombre record de tornades enregistré en un mois. Le record mensuel précédent était de 399 tornades recensées en juin 1992. Dans l'est et le sud est du pays, un temps froid et humide a prédominé pendant plus d'un mois. Toujours en mai, on a relevé des températures hebdomadaires inférieures de 2 à 6 °C à la normale. De plus, des précipitations supérieures à la normale ont été enregistrées, avec des excédents compris entre 50 et 350 mm pendant plus de 12 semaines consécutives à compter du mois de mars 2003.

En Inde, la vague de chaleur précédant la mousson a été cette année caractérisée par des températures élevées oscillant entre 45 et 49 °C, ce qui correspond à des températures hebdomadaires supérieures de 2 à 5 °C à la normale. Ce temps chaud a causé la mort d'au moins 1 400 personnes. Au Sri Lanka, le passage du cyclone tropical 01B a donné lieu à des pluies torrentielles qui ont encore aggravé des conditions météorologiques déjà marquées par une forte humidité. Il en a résulté des inondations et des glissements de terrain, qui ont fait au moins 300 victimes. De plus, l'infrastructure et l'activité économique ont été durement touchées dans le sud ouest du pays. Ainsi, la production de thé cultivé à basse altitude devrait diminuer de 20 à 30 % durant les trois prochains mois.

Ces événements extrêmes records (hautes températures, basses températures, fortes précipitations et sécheresses) entrent tous dans le calcul des moyennes mensuelles et annuelles qui, dans le cas de la température, augmentent graduellement depuis 100 ans. Si de nouveaux phénomènes extrêmes records se produisent chaque année quelque part dans le monde, **le nombre de ces phénomènes n'a cessé de s'accroître ces dernières années.**

Selon les conclusions des derniers rapports d'évaluation scientifique du changement climatique établis par le Groupe d'experts intergouvernemental OMM/PNUE sur l'évolution du climat (GIEC), la température moyenne à la surface du globe a commencé d'augmenter en 1861 et se serait élevée de quelque 0,6 °C durant le XXe siècle. Cette valeur est supérieure d'environ 0,15 °C à celle qui était mentionnée dans les rapports précédents. D'après de nouvelles analyses de données indirectes relatives à l'hémisphère Nord, la hausse de température enregistrée au XXe siècle serait apparemment sans équivalent depuis 1 000 ans. Il semble aussi que, dans l'hémisphère Nord, les années 90 ont été la décennie la plus chaude et que 1998 a été l'année la plus chaude. Si la tendance à la hausse de la température moyenne à la surface du globe a été quelque peu irrégulière au cours du siècle dernier, l'évolution observée depuis 1976 est approximativement trois fois plus rapide que celle correspondant aux 100 dernières années dans leur ensemble. Enfin, la température moyenne à la surface du globe (terres émergées et océans confondus) enregistrée en mai 2003 est la deuxième plus forte température jamais observée depuis le début des relevés en 1880 (et même la plus forte si l'on ne tient compte que des seules terres émergées).

L'influence qu'exerce le phénomène El Niño-La Niña sur ces événements extrêmes est encore mal connue. L'OMM et ses Membres – c'est à dire les Services météorologiques et hydrologiques nationaux – ainsi que divers instituts de recherche poursuivent donc leur action en matière de recherche et s'efforcent de mieux cerner l'influence d'El Niño et d'autres phénomènes climatiques de grande ampleur sur les événements climatiques extrêmes.

Auteur

[Organisation Météorologique Mondiale](#)