

Analyse sommaire du programme de dispersion des sédiments par dragage au port de Gros Cacouna.

Par: Alexandre Richard

Automne 2024

État de la situation / problématique élargie.....

Enjeux préliminaires d'intérêt.....

État de la situation et problématique élargie

L'estuaire du Saint-Laurent est une porte d'entrée importante pour de nombreux navires qui importent et exportent des biens. Ces biens sont constitués de contaminants incorporés à même les différentes matières et objets qui sont ensuite réparties dans l'environnement via la chaîne d'approvisionnement.

Bien que limitées et parcellaires, les données factuelles et probantes nous démontrent clairement, et ce, avec un haut degré de certitude qu'une multitude de contaminants sont volontairement importés et exportés dans l'économie et ce, par voie maritime terrestre et aérienne.

Les installations gérés par la Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie sont des portes d'entrée et de sortie pour différentes matières difficiles à gérer tout au long de leur cycle de vie. Les dispositifs de suivi applicable et appliqué ne sont pas adaptés.

Les activités portuaires couplées aux activités de transport terrestre sont entre-autre susceptibles d'impacter significativement (positivement et/ou négativement) l'évolution temporelle des différentes formes d'économies mondiale en transition.

Il est alors important de recadrer convenablement le milieu d'insertion du projet ainsi que la zone d'étude. Le projet s'inscrit à même une pouponnière de béluga protégé qui est elle-même juxtaposée à une zone de protection grandement sollicitée par la navigation sous toutes ses formes. L'ensemble des activités anthropiques projeté dans la zone d'étude suggérée par l'initiateur se cumulent et les activités anthropiques à l'échelle mondiale se cumulent en partie dans la zone d'étude. La zone du projet est interconnecté à la zone mondiale. En thermodynamique rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. Pour être crédible, l'action de dragage décennal (le projet proposé) se doit d'être analysée en tenant compte de sa portée extraterritoriale globale ainsi que des particularités de son milieu d'insertion, c'est-à-dire la planète terre.

Les activités industrialo-portuaires actuelles sont insérées à même une zone économique mondialisée qui bénéficie de la présence et de l'entretien du port de Cacouna afin d'assurer le transit des marchandises et de différentes matières contaminantes par voie maritime.

Les bénéfices du dragage projeté par l'initiateur sont susceptibles d'être éventuellement captés par les acteurs industriels en amont et en aval du projet, ce qui représente une chaîne d'impacts et d'effets cumulés sur l'ensemble du cycle de vie du port. Ces impacts et effets sont actuellement géoréférencé jusqu' aux limites des pôles terrestre et même au delà. Bien que les impacts et effets du projet de dragage se répercutent au-delà du système terrestre. Je propose au BAPE de limiter son analyse du milieu d'insertion au système terrestre dans son ensemble.

Pour recadrer, en résumé, le dragage décennal permet d'accueillir des navires qui à leurs tours génèrent une chaîne d'impacts cumulatifs susceptibles de s'additionner aux autres activités anthropiques.

Le cumul de la chaîne d'activité risque de ralentir significativement la transition économique nécessaire à l'atteinte de nos objectifs de décarbonation ainsi que de protection effective de la biodiversité. Ici, la notion temporelle est un paramètre important de l'analyse projetée par les analystes et actuaires du BAPE ainsi que des différentes parties prenantes.

Sur le plan socio-économique les activités industrialo-portuaires sont susceptibles de générer une addiction pécuniaire structurante. Selon les observations historiques, cette addiction ancrée dans les communautés d'accueil cristallise temporairement les actions génératrices d'impacts cumulatifs, ce qui risque d'accentuer la dispersion des contaminants ainsi que des "delta économiques" de type boursier et/ou pandémique qui sont tributaire de nos choix.

Ces "delta économiques" historiques typiques représentent un risque significatif de perte d'équilibre psychique chez de nombreux individus qui ne disposent pas d'outils d'autorégulation efficace. Un enjeu de santé publique est ici intrinsèquement lié aux soubresauts économiques historiques.

Un changement de paradigme économique est nécessaire afin de mieux anticiper les risques réels dont nous sommes collectivement les instigateurs et d'apprendre de nos erreurs du passé.

Pour être juste et équitable, la transition économique en cours, nécessite inévitablement des changements de comportement humain majeurs sur une plage temporellement réduite qui se doit d'être ajustée en fonction de la capacité de support réel des différents milieux d'insertion.

Le défi est de taille, les récentes mise à jour du contexte géopolitique mondial couplé à la nécessité de mise en oeuvre accéléré d'une protection effective de la biodiversité, d'une réduction des émissions de gaz à effets de serre ainsi que d'une exclusion importante de l'utilisation des produits pétrolier raffiné sont susceptible de générer de façon directe et indirecte la contamination des sédiments dans les eaux de l'estuaire du Saint-laurent.

Actuellement, si nous choisissons le statu quo, les risques de matérialisation de préjudices majeurs et irréversibles susceptibles de porter atteinte à notre droit au froid est excessivement élevé.

Un suivi pragmatique du développement économique historique et actuel est nécessaire afin de procéder à une mise à jour en fonction des faits. Notre capacité d'analyse et de rétroaction est actuellement ralentie par des distractions idéologiques vétustes incrustées à même l'économie linéaire dont certains acteurs s'efforcent à perpétuer sans égard à l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux réels. Ces coûts ne peuvent être analysés exhaustivement que via une comptabilité pécuniaire classique.

Les Matières en Voie de Contamination Environnementale (MVCE) issue des différents canaux de production sont en majorité introduites sous différentes formes, en vrac ou par

conteneur sans égard au suivi réel de leurs usages projetés, ce qui représente un risque de préjudice important pour les prochaines générations.

Bien que des lois , règlements et différentes mesures d'atténuation soient appliquées, elles ne permettent pas de réduire le passif cumulé au rythme de la production. Les passifs environnementaux ne cessent de se cumuler et nous nous obstinons à refuser de traiter les matières déjà enfouies et/ou dispersées dans l'environnement. Un "Décrochage/Décontamination" des lieux de dispositions (connu et inconnu à ce jour) est à envisager maintenant afin de ne pas léguer ce fardeau aux prochaines générations. Caractériser et décontaminer les matières que nous avons entre les mains est un investissement rationnel.

En décontaminant maintenant, cela nous permettrait de percevoir la complexité et le coût réel tout en évitant de perdre notre précieux temps de vie disponible à générer des impacts cumulatifs négatifs. Dans le cas qui nous concerne, déplacer une quantité considérable de sédiments peu caractérisés vers un site de dépôt de sédiments susceptible d'être contaminé est l'équivalent d'enfouir une matrice de déchets pêle mêle amalgamé entre deux couches de sols contaminés. L'action est possible via une utilisation des produits pétroliers raffinés sur une période de 10 ans qui risque de verrouiller l'utilisation industrielle du port dont les impacts et effets cumulés ne sont pas clairement présentés par l'initiateur.

L'absence de caractérisation complète et d'analyse fine du cycle de vie des activités industrialo-portuaire représente un déni volontaire généralisé dont les prochaines générations ne seront pas en mesure d'assumer.

Il est alors nécessaire de s'ouvrir les yeux maintenant et agir en fonction de nos observations. La limite au dénis environnemental choisi ou subi est atteinte.

Il est nécessaire de faire un état des lieux exhaustif et de procéder à une mise à jour de nos activités quotidiennes. Comment les mesures de suivi actuelles peuvent-elles anticiper les impacts et effets sur les plus petits communs multiples ?

Au sens figuré, l'échelle de suivi des activités anthropiques ne semble pas adaptée au milieu marin d'insertion.

Comment l'initiateur peut-il suivre le comportement des tardigrades qui baignent dans les particules de plastique et d'additifs sans microscope et/ou autres méthodes adaptées ?

Les impacts projetés de la dispersion des sédiments sont-ils susceptibles d'impacter sous différentes formes (comportementalement /génétiquement ou autre) les plus petits être vivant connu et inconnu de la chaîne trophique ?

La caractérisation du milieu récepteur est elle complète et représentative des meilleures pratiques des "pays riches" disposant de ressources matérielle et humaine abondantes ?

L'effort de recherche est-il involontairement et/ou volontairement limité par une analyse "mono-culturo économique" ?

La caractérisation des contaminants factuellement présents dans les sédiments et/ou susceptibles de l'être et ce, sans égard à la réglementation actuelle, représentent une étape importante de l'analyse de leurs cycles de vie.

Cette étape est intrinsèquement liée au principe d'internalisation des coûts qui est enchâssée dans la Loi sur la qualité de l'environnement. Le lien de causalité entre la production manufacturière et la contamination des sédiments de l'estuaire est démontré.

Les instances étatiques ainsi que les occupants du territoire disposent de capacité d'analyse leur permettant de reconnaître cet état de fait et d'entamer la transition économique nécessaire à l'évitement de prise de décision anthropocentrique non-optimales susceptibles de nous mener à une impasse historique .

L'application de la réglementation en vigueur n'est pas suffisante pour circonscrire les impacts cumulatifs mondiaux, ce qui rend très difficile la mesure des impacts et effets réels attribuable au cumul de nos activités.

Les mises à jour réglementaires ne sont pas synchronisées au rythme de l'évolution des connaissances scientifiques. De plus, les données ne sont pas diffusées de façon transparente et facilement accessible pour tous, ce qui complexifie significativement les opportunités d'implication citoyenne.

Les occupants des différents bassins versants, acteurs de ruissellement et de diffusion continu de contaminants dans le littoral ne disposent pas des ressources et outils nécessaires à l'évaluation des conséquences de leurs choix de consommation.

Le programme de dragage d'entretien du Port de Gros Cacouna représente alors une opportunité de développement de différentes questions de fond. Ce projet nous expose collectivement à la mise en évidence de nos différents actes qui se cumulent.

Ces actes cumulatifs sont susceptibles de générer une contamination des sédiments tout en accentuant l'utilisation des produits pétroliers raffinés, ce qui représente un risque de verrouiller notre dépendance énergétique tout en cristallisant des modes opératoires économiques vétustes issue de l'ère industrielle.

Enjeux préliminaire d'intérêt

- Caractérisation des contaminants qui inclus les contaminants émergents (microplastiques / additifs et autres) en fonction d'une liste historique factuelle (début de l'industrialisation à aujourd'hui)**
- Tenir compte des données extra-territoriales disponibles pour des sites comparables.**
- Caractérisation exhaustive des contaminants au site de dépôt des sédiments (passif environnemental actuel)**
- Caractérisation exhaustive des contaminants présent au port de Cacouna**
- Évaluer la possibilité (court terme) du retour progressif vers une fréquence d'utilisation typique d'une période pandémique.**
- Évaluation comparative du "non-dragage" couplé à une transition temporelle de l'usage du port (ex: le port est reconverti en zone de reproduction des poissons et de recherche sur les tardigrades, bélugas et autres créatures marines)**
- Comparer l'attraction actuelle et projeté et les comparer avec les solutions de rechanges ex: (le dragage permet la venue d'un tug , d'un ravitailleur de pétrolier, d'un tas de saumure qui se retrouve en partie dans l'eau douce) vs (le non dragage limite l'accès à ces navires transportant des impacts cumulatifs potentiels)**
- Dresser une liste exhaustive des enjeux avec des experts et occupants des territoires (à l'échelle planétaire) et comparer exhaustivement les pour et les contres en fonction du milieu d'insertion élargie liés aux activités que le port "attire".**
- Faire un appel de proposition aux occupants des territoires en donnant l'ensemble des données vulgarisées de manière impartiale en fonction des faits.**

-Prendre le temps de bien comprendre la chaîne d'impact mondiale généré par le projet et observer (globalement et localement) au préalable le comportement de l'ensemble des êtres marin et terrestre susceptible d'être impacté par le projet incluant mais sans s'y limiter le béluga et l'humain. (pause de 5 ans proposé avant de prendre une décision)