

Impacts sur l'environnement

# Le MTQ «rêve» de draguer le Saint-Laurent

Nicolas Lachance - Agence QMI

| Publié le 8 octobre 2018 à 12:09 - Mis à jour le 8 octobre 2018 à 12:12



DANIEL MALLARD/JOURNAL DE QUEBEC/AGENCE QMI

Malgré les impacts néfastes sur l'environnement, Québec étudie la possibilité de creuser le Saint-Laurent pour permettre aux plus gros bateaux de marchandises d'utiliser davantage le fleuve.

Le gouvernement veut faire croître la compétitivité internationale du transport de marchandises sur le Saint-Laurent d'ici 2040. Il s'agit d'un ajout à la stratégie maritime du gouvernement qui se déploie depuis 2015 afin «d'assurer la prospérité économique du Québec».

Le document d'appel d'offres de cette étude souligne que les prévisions économiques du Québec sont axées «sur une croissance des activités portuaires».

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) désire ainsi obtenir une analyse des diverses technologies qui permettraient aux exploitants de navires commerciaux d'augmenter leur utilisation du fleuve.

Le dragage est l'une des options envisagées, une technique controversée en raison des risques environnementaux. D'ailleurs, l'étude devra rapporter les conséquences environnementales et sociales, en plus d'élaborer les mesures d'atténuation des effets négatifs de tels travaux.

## Pas assez profond

La faible utilisation du fleuve s'expliquerait par les limites physiques du Saint-Laurent, en raison, notamment, de la profondeur insuffisante de l'eau et de la fermeture saisonnière de la voie navigable en amont de Montréal.

«Cette situation affecte sans doute la compétitivité des ports», soutient le MTMDET.

D'ailleurs, la communauté maritime qui «fait état de la sous-utilisation du Saint-Laurent » est forte. Les principaux ports du Québec (Montréal, Québec et Trois-Rivières) réclament des changements.

«Comme président d'un grand port canadien, je suis en faveur du projet de dragage qui améliore la navigabilité et la compétitivité du chenal de navigation», a mentionné le directeur général du Port de Québec, Mario Girard, qui prône une stratégie commune avec les autres ports du Saint-Laurent.

Le changement de gouvernement à Québec ne devrait pas modifier la vision du MTMDET. D'ailleurs, dans son plan «priorité capitale», la CAQ de François Legault indique que l'administration portuaire de Québec «aura besoin du soutien d'un gouvernement proactif qui adhère à sa vision».

L'augmentation de la taille des navires, les réglementations sévères pour le transport de marchandises sur le Saint-Laurent et la concurrence des

ports en eaux profondes des États-Unis nuisent au rendement des ports québécois. C'est pourquoi le gouvernement pense à creuser le Saint-Laurent. Selon Mario Girard, le projet d'agrandissement du Port de Québec représente «en tous points» une solution à la concurrence américaine.

## Contestation

Cependant, il y aura une puissante «levée de boucliers», si des projets de dragage sont envisagés, assurent les écologistes. «Il y a d'autres façons de tirer profit du Saint-Laurent, tel qu'il est. Il ne s'agit pas de dénaturer le Saint-Laurent seulement pour une cause économique», plaide le directeur général de Nature Québec, Christian Simard. «C'est insoutenable sur le plan écologique et la biodiversité, s'il y avait un dragage de capitalisation, par exemple, entre Québec et Montréal. Les impacts de ça sont incroyables», affirme-t-il, critiquant ce «rêve» du gouvernement.

«Ça peut amener jusqu'à la disparition du Lac Saint-Pierre. C'est le plus riche milieu humide du système Saint-Laurent–Grand Lacs à l'échelle canadienne», proteste M. Simard.

### En quelques chiffres

Le transport maritime international sur le Saint-Laurent représente 79 % du trafic global.

40 % de l'industrie manufacturière nord-américaine se concentre dans la zone Saint-Laurent–Grands Lacs.

En 2016, le volume estimé du commerce maritime mondial a dépassé les 10,6 milliards de tonnes.

D'ici 2022, la croissance des expéditions maritimes mondiales est estimée à 3,2 % annuellement.

Environ 110 millions de tonnes par année sur le Saint-Laurent. Des données qui « stagnent », selon le directeur général du Port de Québec, Mario Girard.

Marchandise qui transite sur le Saint-Laurent : conteneurs, minerais de fer, minéraux en vrac, grains, pétrole brut, produits pétroliers raffinés, produits chimiques liquides, produits forestiers, etc.