

Réponse du gouvernement au onzième rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé : Réduire l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) prend note des six recommandations et, dans sa réponse, il se penche sur ces recommandations en mettant l'accent sur les initiatives fédérales en cours.

Atténuer les impacts de l'érosion et restaurer les berges (recommandations 1,3,5 et 6) – rétablir le programme de protection des berges, dresser un inventaire des zones affectées, évaluer l'efficacité de la réduction volontaire de la vitesse et établir un fonds pour restaurer les environnements riverains touchés par l'érosion)

L'érosion des berges est un phénomène complexe causé par plusieurs facteurs. En plus du sillage des navires, de nombreux facteurs naturels peuvent causer de l'érosion, notamment la glace, les vagues créées par le vent, les courants et les marées, comme cela est expliqué dans le onzième rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé : *Réduire l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent* (ci-après le Rapport).

Le gouvernement a été informé des préoccupations des propriétaires riverains dans certaines régions longeant le fleuve Saint-Laurent, et ce, dans des lettres et d'autres correspondances transmises depuis la fin du Programme de protection des rives en 1997. Le Programme de protection des berges avait été lancé en 1966, comme il est précisé dans le Rapport, et il offrait du financement pour aider les propriétaires souhaitant construire, entretenir ou réparer des ouvrages afin de protéger leurs berges contre l'érosion. Dans tous les cas, conformément aux critères d'admissibilité au programme, la structure devenait la possession du propriétaire riverain qui était chargé de son entretien. Bien qu'il n'y a pas eu de plan visant le rétablissement du Programme de protection des berges depuis que celui-ci a pris fin, le gouvernement appuie présentement diverses initiatives visant à atténuer les répercussions de l'érosion des berges et à restaurer les environnements riverains déjà touchés, notamment la réduction volontaire de la vitesse, l'inventaire des zones potentiellement affectées, la restauration et le financement d'infrastructures naturelles qui atténuent l'impact de l'érosion des berges et favorisent le rétablissement des environnements riverains.

Réduction volontaire de la vitesse

Créé en 1988 en tant qu'initiative conjointe des gouvernements du Canada et du Québec, le Plan d'action Saint-Laurent (PASL) vise à conserver, restaurer, protéger et mettre en valeur l'écosystème du Saint-Laurent. Le PASL fonctionne par l'entremise de divers comités de conseil et de concertation pour traiter les enjeux liés aux changements climatiques, à l'agriculture et à la navigation. En septembre 2000, grâce aux travaux du Comité de concertation Navigation, des mesures volontaires ont été appliquées pour réduire la vitesse des navires commerciaux dans quatre secteurs le long du Saint-Laurent fluvial (entre Sorel-Tracy et Varennes, au Québec) pour aider à atténuer les effets relatifs de l'action des vagues sur l'érosion des berges. Ces mesures volontaires sont encore en place. Sachant que la vitesse d'un navire a une incidence sur son sillage, le rapport recommandait une évaluation de l'efficacité de ces mesures volontaires visant la réduction de la vitesse et d'envisager l'élaboration d'un règlement officiel.

Le gouvernement assure la surveillance continue de la vitesse des navires commerciaux dans ces secteurs et il a constaté un taux de conformité d'environ 98 pourcent (%). En plus de la surveillance de la conformité, des évaluations ont été menées pour mesurer l'efficacité de ces mesures en vue de l'atteinte des objectifs souhaités. Dans le cadre de l'entente PASL, une étude d'évaluation de l'efficacité intitulée « L'érosion des berges en eau douce » a été réalisée en 2010 pour mesurer l'impact de l'érosion dans différentes sections du Saint-Laurent, et pour comparer l'impact de l'érosion dans les secteurs où il n'y a pas de mesure de réduction de la vitesse avec les secteurs où ces mesures volontaires sont appliquées.

Selon le suivi de la conformité et l'évaluation de l'efficacité, les mesures de réduction volontaire de la vitesse qui existent sur le Saint-Laurent contribuent à atténuer les effets qu'ont les vagues sur l'érosion des berges. Cependant, si l'efficacité des mesures volontaires diminuait, des pouvoirs législatifs prévus par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (plus précisément le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* et le *Règlement sur la sécurité de la navigation* [2020]) pourraient offrir des moyens d'imposer des exigences réglementaires visant certains secteurs du Saint-Laurent afin d'éliminer les problèmes ou les préoccupations qui subsistent.

En plus des mesures volontaires de réduction de la vitesse, le gouvernement émet des avertissements de navigation, utilisés pour avertir les marins qu'ils doivent naviguer à des vitesses sécuritaires pour éviter d'endommager les propriétés riveraines dans les secteurs fragiles du Saint-Laurent. Une description plus détaillée du chenal, des dangers pour la navigation, du niveau de l'eau et des précautions à prendre est accessible aux marins dans l'édition « Fleuve Saint-Laurent: Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu » des Instructions nautiques du Canada publiées par le Service hydrographique du Canada.

Inventaire des zones affectées

Le gouvernement a identifié des zones possiblement affectées par l'érosion le long du Saint-Laurent dans le cadre de son initiative sur les effets cumulatifs du transport maritime (ECTM). L'initiative a été lancée en 2017 afin de mieux comprendre les répercussions des activités de transport maritime sur les milieux marins et les écosystèmes côtiers. En collaboration avec les peuples autochtones, la province du Québec, l'industrie, le milieu universitaire et des organisations non gouvernementales, et avec l'appui de l'Université Laval, le gouvernement a réalisé une évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes dans le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay. L'évaluation, qui a mis à profit les données publiques disponibles, a permis de cerner la vulnérabilité des berges naturelles et artificielles à l'érosion et incluait la caractérisation de l'intégrité des berges dans le Saint-Laurent fluvial (de Châteauguay à Île d'Orléans, au Québec). L'évaluation était axée sur les activités de dragage et de transport, le rapport reconnaît toutefois que d'autres facteurs de stress environnementaux d'origines anthropiques ou naturelles contribuent aux mécanismes naturels géomorphologiques qui régissent la dynamique d'érosion des berges.

En plus des travaux réalisés dans le cadre de l'initiative sur les ECTM, le gouvernement continue d'évaluer les impacts des changements climatiques sur les océans au Canada. Le gouvernement fait progresser les travaux sur la vulnérabilité côtière afin de déterminer l'état futur des infrastructures côtières dans un contexte de changements climatiques dans le cadre du Programme des services d'adaptation aux changements climatiques en milieu aquatique.

Même si cela ne se rattache pas précisément à l'inventaire des zones possiblement affectées par l'érosion, le gouvernement offre des services de cartographie, y compris des cartes d'inondation, des images et des photos aériennes du corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent. De plus, sa base de données d'expédition comprend de l'information et des données relatives aux levés marins et côtiers recueillis par la Commission géologique du Canada ou au nom de celle-ci.

Restauration

Actuellement, le gouvernement finance diverses activités de restauration qui aident à restaurer et à mettre en valeur les milieux riverains affectés par divers processus et activités, y compris l'érosion. Dans le cadre du Plan d'action sur l'eau douce, le gouvernement a appuyé des projets qui s'attaquent au problème de l'érosion dans certaines zones côtières des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Dans les Grands Lacs, l'accent est mis sur la lutte contre les dégradations de l'habitat et l'eutrophisation dans les secteurs préoccupants en utilisant diverses techniques de contrôle de l'érosion. Dans le fleuve Saint-Laurent, on se concentre sur la facilitation de la mise en œuvre de projets liés à la protection et à la restauration des berges, ainsi que sur la sensibilisation accrue aux problèmes découlant de la sédimentation et de l'érosion dans le fleuve dans le cadre du Programme Interactions communautaires du Plan d'action Saint-Laurent (2011-2026).

De plus, avec le Fonds de restauration des écosystèmes aquatiques (FREA), le gouvernement soutient des activités de restauration qui contribuent à l'élimination des causes profondes des impacts sur les milieux côtiers et marins. Le FREA s'inscrit dans le renouvellement et l'élargissement du Fonds pour la restauration côtière qui a fourni du financement de 2007 à 2022. L'objectif principal du FREA est d'appuyer les efforts de restauration de l'habitat du poisson afin de protéger et de restaurer les milieux côtiers et marins.

Pour finir, le gouvernement finance aussi les efforts de restauration visant le rétablissement et la protection des espèces aquatiques en péril grâce au Fonds de la nature du Canada pour les espèces aquatiques en péril (FNCEAP). Le FNCEAP soutient des actions d'intendance multi espèces, basées sur les lieux et les menaces, qui permettent de rétablir et de protéger les espèces aquatiques en péril. Le fleuve Saint-Laurent est nommé dans les places prioritaires du FNCEAP, plus précisément dans le bassin versant des Grands Lacs intérieurs (Ontario) et les basses terres du Saint-Laurent (Québec).

Financement des infrastructures

Le gouvernement a mis sur pied le Fonds pour les infrastructures naturelles afin de soutenir des projets d'infrastructures naturelles ou hybrides pour faire progresser l'engagement du Canada à l'égard de la résilience aux changements climatiques, tout en contribuant à l'atteinte des cibles et objectifs nationaux en matière de biodiversité. Le programme est mis en œuvre dans une approche à deux volets qui appuie des projets de petite ou grande envergure. Les infrastructures naturelles, comme la restauration des zones côtières naturalisées, peuvent contribuer à prévenir les répercussions des changements climatiques, notamment les crues soudaines et l'érosion, et elles favorisent la conservation et le rétablissement des espèces sauvages, y compris les espèces en péril.

Financer la recherche sur l'érosion (recommandations 2 et 4 – tirer parti des recherches existantes et financer la recherche appliquée pour réduire l'impact de l'érosion et protéger les berges)

Le gouvernement continue de mener une grande variété d'activités de recherche qui explorent les thèmes pertinents en lien avec les causes multifactorielles de l'érosion des berges, et ce, dans le but d'offrir des solutions réalisables.

Initiative sur l'environnement bâti résilient aux changements climatiques – Cette initiative, dirigée et financée par le gouvernement, a été lancée en 2021. Elle s'appuie sur la recherche existante et fournira les connaissances nécessaires pour adapter nos infrastructures publiques au besoin. Elle oriente les changements apportés aux codes du bâtiment et des infrastructures, et créera des guides, des normes, des outils et des solutions techniques pour la résilience au climat. L'initiative permet de faire progresser et d'orienter les travaux sur la résilience grâce à la collaboration de l'ensemble du secteur de la construction, de la conception et de la prise de décision jusqu'à la construction, l'exploitation, l'entretien et la modernisation. Parmi les plans de recherche proposés à venir, citons : modélisation de l'érosion des berges fluviales; mise à l'essai de modèles physiques de stratégies de revêtement végétal (protection des berges) découlant de solutions fondées sur la nature; et mise à l'essai sur le terrain d'une stratégie de revêtement végétal optimisé tiré d'une solution fondée sur la nature (protection des berges). Le gouvernement a aussi l'intention de tenir une vaste consultation en vue d'évaluer les répercussions du sillage des navires, du climat et des risques connexes dans tout le corridor du Saint-Laurent.

Initiative sur les immeubles résilient aux changements climatiques et les infrastructures publiques de base (2016-2021). – Grâce à cette initiative, le gouvernement a entrepris des travaux de recherche sur les répercussions qu'ont les changements climatiques, notamment sous la forme d'inondations et de phénomènes météorologiques extrêmes, sur l'environnement bâti (édifices, routes, ponts, etc.) dans les communautés urbaines, rurales, nordiques et côtières. Les constatations de cette recherche ont orienté l'élaboration du Code national du bâtiment – Canada, ainsi que les recommandations du Conseil canadien des normes sur la gestion du risque d'érosion et celles visant à tenir compte des répercussions des inondations côtières et riveraines.

Plan d'action sur l'eau douce – Le gouvernement a réalisé une étude entre 2018 et 2022 pour évaluer la résilience des terres humides côtières des Grands Lacs face aux changements climatiques et à d'autres facteurs de stress. En plus d'améliorer la compréhension de la vulnérabilité des terres humides côtières des Grands Lacs en fonction de scénarios plausibles de changements climatiques et de cerner les terres humides côtières courant le plus grand risque d'être dégradées ou perdues, l'étude a aussi examiné les approches d'adaptation les plus efficaces pour améliorer la résilience des terres humides côtières face aux changements climatiques futurs projetés. Bien que cette étude ne se soit pas penchée précisément sur l'érosion causée par le transport maritime, elle peut apporter de l'information complémentaire pour appuyer l'évaluation des solutions optimales pour stopper l'érosion des berges, en raison de la capacité qu'ont les terres humides côtières de favoriser la résilience aux risques pour les zones côtières, comme les ondes de tempête et l'érosion.

Programme sur les données environnementales côtières de référence – Depuis sa création en 2018, ce Programme soutient des recherches visant à décrire l'état actuel (état de référence) des écosystèmes côtiers au Canada, dans des zones où le trafic maritime est élevé ou en augmentation. Les données sur les écosystèmes côtiers, recueillies par le gouvernement et des organisations externes, peuvent être utilisées comme un niveau de référence permettant de comparer des changements futurs afin de mieux orienter les décisions visant la conservation et la gestion de ces écosystèmes côtiers. Dans le cadre du programme, des données de référence

sur les caractéristiques biologiques, physiques et biogéochimiques de l'écosystème ont été collectées dans le bas estuaire du Saint-Laurent, au Québec. Les données obtenues pendant ce processus sont disponibles publiquement par le truchement du gouvernement ouvert et l'Observatoire global du Saint-Laurent.

Fonds Science innovante et transformatrice – Le gouvernement offre un financement pour soutenir des recherches scientifiques visant à accroître la compréhension collective de nos océans et de nos eaux douces, ce qui comprend des questions liées à l'érosion et aux habitats aquatiques.

Commission géologique du Canada – Le gouvernement soutient les recherches visant à accroître la compréhension collective du fond marin, y compris des études sur les causes et les répercussions de l'érosion, le transport et le dépôt de sédiments (dynamique sédimentaire). Les recherches réalisées par la Commission géologique du Canada permettent d'orienter la prise de décisions au sujet de l'utilisation des berges et des eaux du large du Canada par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les communautés et les organisations autochtones, ainsi que les municipalités au pays.

Conclusion

L'étude réalisée par le Comité réitère que l'érosion des berges est un phénomène complexe causé par plusieurs facteurs, qui sont visés par une myriade de règlements municipaux, provinciaux et fédéraux. En raison de cette complexité, il n'existe pas une solution unique pour s'attaquer aux causes de l'érosion des berges. À l'avenir, le gouvernement continuera d'utiliser une approche à volets multiples pour réduire l'impact de l'érosion des berges dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent et autres eaux canadiennes.

Le gouvernement exprime sa gratitude à l'égard des membres du Comité permanent, et de tous les témoins qui s'y sont exprimés, pour le travail réalisé afin de trouver des moyens de réduire l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent.