



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

RÉDUIRE L'IMPACT DE LA NAVIGATION COMMERCIALE SUR L'ÉROSION DES BERGES DANS LE CORRIDOR DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT

Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités

Peter Schiefke, président

AVRIL 2023
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**RÉDUIRE L'IMPACT DE LA NAVIGATION
COMMERCIALE SUR L'ÉROSION DES BERGES
DANS LE CORRIDOR DES GRANDS LACS
ET DU SAINT-LAURENT**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et
des collectivités**

**Le président
Peter Schiefke**

AVRIL 2023

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Larry Maguire

GREFFIERS DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Dana Fan, analyste

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
RÉDUIRE L'IMPACT DE LA NAVIGATION COMMERCIALE SUR L'ÉROSION DES BERGES DANS LE CORRIDOR DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT	5
Introduction.....	5
La navigation et l'érosion.....	5
L'état des berges	7
Une approche concertée.....	9
Programme de protection des berges.....	10
Réduction de la vitesse	11
Conclusion	12
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS	13
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES.....	15
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	17
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA.....	19
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS	21

SOMMAIRE

Le 14 novembre 2022, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a entrepris une étude de deux réunions sur l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges. Le Comité a entendu que plusieurs facteurs environnementaux et reliés à l'activité humaine, comme le passage des navires et des embarcations de plaisance, peuvent avoir un impact sur l'érosion des berges.

Des témoins ont mis en évidence les impacts de l'érosion sur les propriétés privées et les infrastructures publiques riveraines. Afin de lutter contre l'érosion, ils se sont montrés en faveur d'une approche concertée impliquant les différents ordres de gouvernement, mais ont soutenu que le gouvernement fédéral devrait assumer un rôle de leadership dans ce dossier.

En plus des mesures de réduction de la vitesse, des témoins ont insisté sur la mise en place de mesures de stabilisation des berges. Certains ont demandé au gouvernement fédéral de mettre en place un programme de protection pour les berges affectées par le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, soulignant qu'un tel programme aurait été aboli à la fin des années 1990. Les témoins ont aussi expliqué que plusieurs stratégies de stabilisation des berges existent, comme les infrastructures grises, la revégétalisation, ou encore un modèle hybride, dont certaines sont plus appropriées que d'autres, selon les circonstances. Certains témoins ont d'ailleurs soutenu qu'il serait souhaitable d'approfondir les connaissances à propos de ces stratégies au Canada.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1 – Programme de protection des berges

Que le gouvernement du Canada rétablisse un programme de protection des berges dans les secteurs du fleuve Saint-Laurent où l'érosion serait causée de façon significative par les effets de la navigation, particulièrement là où le canal est étroit et davantage exposé au batillage, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et municipaux, les groupes autochtones, l'industrie et les experts scientifiques.

Recommandation 2 – Tirer parti de la recherche

Que le gouvernement du Canada continue d'investir dans des travaux de recherche visant à fournir des orientations techniques pour aider à évaluer les meilleures solutions à l'érosion des berges en fonction des circonstances et tire mieux parti de la recherche existante et des programmes fédéraux.

Recommandation 3 – Inventaire des zones affectées

Que le gouvernement du Canada dresse un inventaire des zones affectées par l'érosion sur les Grands Lacs, le long de la voie navigable du Saint-Laurent, et des chenaux maritimes et qu'il identifie les sites les plus vulnérables où une intervention devrait être priorisée.

Recommandation 4 – Financement de la recherche

Que le gouvernement du Canada soutienne la recherche visant à trouver le moyen le plus approprié pour protéger les berges et protéger les écosystèmes des dommages causés par le trafic maritime.

Recommandation 5 – Mesures de réduction de vitesse

Que le gouvernement du Canada évalue l'efficacité des mesures actuelles de réduction de vitesse volontaire des navires commerciaux, et qu'il envisage de les appliquer à plus grande échelle par le biais de réglementation formelle.

Recommandation 6 – Mise en valeur et restauration des milieux riverains

Que le gouvernement du Canada explore la possibilité de mettre en place un fonds de restauration et de mise en valeur des milieux riverains affectés par l'érosion qui serait financé par les utilisateurs commerciaux du corridor fluvial.



RÉDUIRE L'IMPACT DE LA NAVIGATION COMMERCIALE SUR L'ÉROSION DES BERGES DANS LE CORRIDOR DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT

INTRODUCTION

Le 3 février 2022, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a convenu d'entreprendre une étude sur l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges. Le Comité a consacré deux rencontres à cette étude en novembre 2022. Il a entendu douze témoins et a reçu quatre mémoires.

Les sections qui suivent résument les discussions qui ont eu lieu avec divers intervenants à propos des facteurs qui contribuent à l'érosion, des impacts sur les infrastructures côtières et des mesures qui devraient être mises en place pour protéger les berges.

LA NAVIGATION ET L'ÉROSION

« Il est [...] difficile de déterminer la contribution relative des vagues de navires en ce qui concerne l'érosion des berges. Néanmoins, à certains endroits, comme les cours d'eau étroits traversant de basses terres où les courants sont faibles, les vagues soulevées par le vent peu nombreuses et la circulation des navires est intense, les vagues engendrées par les navires peuvent être la cause dominante de l'érosion des berges. »

[Colin Rennie](#),
professeur en génie civil, Université d'Ottawa (à titre personnel)

La question de l'impact relatif de la navigation commerciale sur l'érosion des berges par rapport à d'autres facteurs contributifs a été soulevée par divers témoins. Dans son [mémoire](#), Colin Rennie, professeur en génie civil à l'Université d'Ottawa, a expliqué qu'il a été démontré dans certaines études que les vagues des navires peuvent mettre en suspension des sédiments du littoral et des berges. Lorsque ces sédiments sont



transportés plus loin par le courant ou par l'action des vagues, cela peut mener à un recul des berges vers l'intérieur des terres. L'impact du sillage des navires sur l'érosion des berges, selon M. Rennie, dépend de plusieurs éléments, dont la puissance des vagues, l'élévation de la surface de l'eau par rapport à la berge ou encore divers facteurs de stabilité de la berge. M. Rennie a aussi précisé dans son mémoire que la taille des vagues produites par des navires dépend de divers facteurs, dont la grosseur du navire, sa vitesse, la profondeur du chenal dans lequel il circule ainsi que la distance entre le navire et la rive.

[James Bryant](#), directeur du bureau de la gestion des bassins versants pour l'Office de protection de la nature de la région d'Essex, a abondé dans le même sens en affirmant que l'impact du sillage des navires sur l'érosion a moins d'importance dans le lac Érié par rapport à la rivière Détroit, qui est beaucoup plus étroite, ce qui fait en sorte que les navires passent plus près des berges. [Carine Durocher](#), vice-présidente du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (CPBSL) a indiqué que des études menées au début des années 2000 ont montré que la navigation commerciale pouvait être responsable jusqu'à 50 % de l'érosion des berges dans les zones où le chenal est proche de la rive, une statistique également soulignée dans le [mémoire](#) du CPBSL.

En plus de facteurs reliés à l'activité humaine, comme la navigation, des témoins ont souligné que l'érosion est aussi causée par des phénomènes naturels, comme les courants, le mouvement des glaces, la fluctuation des niveaux d'eau ou encore les vagues causées par des tempêtes¹. L'importance relative des facteurs naturels ou des changements climatiques sur l'érosion des berges par rapport à celle de la navigation dépendra également de l'endroit étudié. À cet effet, [Jean-François Bernier](#), professionnel de recherche à l'Université de Laval, a expliqué que les vents et les tempêtes qui causent d'importantes vagues ont un impact plus significatif dans les plus grands plans d'eau. Il a fait la remarque suivante :

Souvent, les gigantesques vagues de plus de deux ou trois mètres qu'on peut observer aux Îles-de-la-Madeleine ne se retrouvent pas dans le Saint-Laurent fluvial. Le batillage produit donc des vagues dans un système où il n'y en a pas vraiment beaucoup.

1 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : Colin Rennie (professeur, Université d'Ottawa ([mémoire](#))); [James Bryant](#), (directeur du bureau de la gestion des bassins versants, Office de protection de la nature de la région d'Essex); [Maud Allaire](#) (maire, Ville de Contrecoeur, et membre, Alliance des villes, Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent [AVGLSL]); [Roy Grégoire](#) (résident de Saint-Ignace-de-Loyola, [à titre personnel]); [Colin Rennie](#) (professeur, Université d'Ottawa, [à titre personnel]); [Jean-François Bernier](#) (professionnel de recherche, Université Laval, [à titre personnel]) et [Patrick Lajeunesse](#) (professeur titulaire, Université Laval, [à titre personnel]).

À l'instar d'autres témoins², M. Rennie a fait plusieurs recommandations dans son [mémoire](#) visant à approfondir les connaissances en matière de stratégies de protection des berges. Il a notamment recommandé de plus amples recherches sur l'« importance relative des vagues de navires par rapport aux courants » sur le processus d'érosion et sur la pertinence de différentes « approches de génie écologique pour la stabilisation des berges du fleuve Saint-Laurent » lorsque les berges en question sont exposées à la navigation et aux conditions du fleuve. [Philippe Murphy-Rhéaume](#), directeur des politiques canadiennes pour l'Alliance des villes et des Grands Lacs et du Saint-Laurent, a dit croire que la future Agence canadienne de l'eau pourrait être responsable de la centralisation des informations et des études disponibles sur la résilience côtière.

Dans leur [mémoire](#), les municipalités de la Visitation-de-l'Île-Dupas et de Saint-Ignace-de-Loyola et la MRC d'Autray ont soutenu que le passage des bateaux de plaisance et des motomarines a aussi des répercussions sur les berges. [M. Bryant](#) a suggéré à cet égard que les plaisanciers circulent plus près des berges et sont généralement en plus grand nombre que les navires. Les municipalités ont donc insisté sur l'importance de poursuivre les efforts de sensibilisation auprès des plaisanciers sur les « impacts environnementaux de leur vitesse de déplacement ».

L'ÉTAT DES BERGES

« [L'érosion est] à la fois un enjeu de sécurité publique,
d'environnement et de qualité de vie. »

[Maud Allaire](#), mairesse, Ville de Contrecoeur et membre, Alliance des villes,
Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent

Durant son témoignage, [Micheline Lagarde](#), présidente du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent, a expliqué que malgré la présence d'ouvrages de protection sur certaines rives, l'érosion se poursuit, même que certains de ces ouvrages « s'effondrent », un constat partagé par d'autres témoins³. Selon [M. Bernier](#), il y aurait au moins 300km de berges qui présenteraient des « signes d'érosion à cause de la voie navigable » sur le tronçon fluvial du fleuve Saint-Laurent. [Mme Lagarde](#) a également soutenu que les coûts associés au maintien ou à la réfection des ouvrages sont trop

2 TRAN, *Témoignages* : [Allaire](#) (AVGLSL); [Bryant](#) (Office de protection de la nature de la région d'Essex) et [Philippe Murphy-Rhéaume](#) (directeur des politiques canadiennes, AVGLSL).

3 TRAN, *Témoignages* : [Allaire](#) (AVGLSL); [Jean-Luc Barthe](#) (maire, Saint-Ignace-de-Loyola) et [Bryant](#) (Office de protection de la nature de la région d'Essex).



élevés pour les propriétaires riverains et que l'expertise d'experts en génie côtier est nécessaire pour trouver des solutions « innovantes et durables ».

Dans son [mémoire](#), le CPBSL affirme que les murs de protection construits dans les années 1960–70 ne sont plus considérés comme étant « la meilleure pratique ». Dans un même ordre d'idées, [M. Bernier](#) a expliqué que les infrastructures grises, comme les murs, peuvent avoir comme effet d'augmenter la vitesse du courant et l'énergie des vagues, ce qui peut avoir des impacts néfastes sur l'environnement. Dans son [mémoire](#), M. Rennie a affirmé que « le durcissement d'une rive peut accroître le processus d'érosion ailleurs dans la rivière ». Cela dit, [M. Bernier](#) et [Patrick Lajeunesse](#), professeur titulaire à l'Université Laval, ont également expliqué au Comité que les berges naturelles subissent aussi de l'érosion et qu'on peut observer sur certaines îles dans le tronçon fluvial du Saint-Laurent un taux de recul des berges autour d'un à deux mètres par année.

Durant leur témoignage, certains témoins ont mis en évidence les impacts de l'érosion sur leur communauté. Ils ont notamment parlé du stress psychologique et financier vécu par les propriétaires riverains⁴, du risque d'inondation, des dommages aux infrastructures publiques et des travaux d'urgence requis pour les protéger⁵. [M. Bryant](#) a notamment expliqué que pour la région d'Essex, l'érosion des berges peut mener à des inondations aux conséquences « catastrophiques ». Des témoins ont aussi dit être d'avis que l'érosion pouvait entraîner la perte de biodiversité, notamment due à l'accumulation de sédiments dans les lieux d'habitat et de reproduction de certains poissons⁶.

4 TRAN, *Témoignages* : [Micheline Lagarde](#) (présidente, Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent [CPBSL]); [André Villeneuve](#) (maire, Municipalité de Lanoraie) et CPBSL ([mémoire](#)).

5 TRAN, *Témoignages* : [Allaire](#) (AVGLSL); [Bryant](#) (Office de protection de la nature de la région d'Essex) et Municipalité de la Visitation-de-l'Île-Dupas, Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola et Municipalité régionale de comté (MRC) de D'Autray ([mémoire](#)).

6 TRAN, *Témoignages* : CPBSL ([mémoire](#)); Municipalité de la Visitation-de-l'Île-Dupas, Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola et MRC de D'Autray ([mémoire](#)) et [Allaire](#) (AVGLSL).

UNE APPROCHE CONCERTÉE

« [I]l faut comprendre qu'il s'agit d'un problème complexe [l'érosion] devant être abordé sous plusieurs angles. Oui, il faut peut-être établir des partenariats avec les municipalités et d'autres ordres de gouvernement [...] pour travailler ensemble afin de trouver des solutions, y compris par rapport à la stabilisation des berges. D'après moi, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle de chef de file dans ce dossier. »

[Jeff Ridal](#), directeur général,
Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent

Dans son [mémoire](#), le CPBSL a noté un « enchevêtrement de réglementations municipale, provinciale et fédérale qui s'appliquent aux berges le long du fleuve ». En effet, l'enjeu de l'érosion des berges sur le fleuve Saint-Laurent se rattacherait à la fois aux compétences des gouvernements provincial et fédéral, de même qu'à des pouvoirs délégués aux municipalités⁷. [Mme Lagarde](#) a également indiqué que, lors de discussions avec des ministères fédéraux, dont Transports Canada et Pêches et Océans Canada, on lui aurait indiqué que l'enjeu ne relevait pas de leur mandat. C'est pour contrer cette confusion que des témoins ont proposé une approche concertée à ce problème, tout en insistant que le gouvernement fédéral devrait faire preuve de leadership sur le dossier⁸.

[M. Murphy-Rhéaume](#) a dit souhaiter que les engagements du gouvernement fédéral, incluant le plan d'action renforcé sur l'eau douce et la stratégie nationale d'adaptation du Canada, comprennent des mesures pour contrer l'érosion des berges. [Il](#) a aussi rappelé que le plan d'action 2020–2030 de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, qui a été rédigé de concert avec d'autres organisations, a mis de l'avant plusieurs recommandations visant à lutter contre l'érosion. [Il](#) a dit croire que ce plan pourrait, entre autres, servir de base au gouvernement fédéral pour créer au Canada un programme similaire à l'initiative de restauration des Grands Lacs qui existe aux États-Unis qui, selon [lui](#), consacre « beaucoup de financement » à l'amélioration de la conservation des berges. [Il](#) a également souligné que la Commission mixte internationale était un acteur à mettre à contribution lorsqu'il est question de gestion de l'eau dans les

7 Par exemple, la compétence fédérale en matière de navigation ([Loi constitutionnelle de 1867](#), article 91(10)), et la compétence provinciale en matière de propriété privée ([Loi constitutionnelle de 1867](#), article 92(13)).

8 TRAN, *Témoignages* : [Murphy-Rhéaume](#) (AVGLSL); [Villeneuve](#) (Municipalité de Lanoraie) et [Lagarde](#) (CPBSL).



Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, considérant son rôle en matière de gestion des niveaux de l'eau.

Programme de protection des berges

Selon des témoins, puisque le gouvernement fédéral a compétence sur la navigation, et a d'ailleurs entrepris des travaux pour favoriser le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, il devrait donc nécessairement être responsable des répercussions de cette navigation⁹. [André Villeneuve](#), maire de la municipalité de Lanoraie, a également fait valoir que l'existence même d'un programme fédéral de protection des berges jusqu'aux années 1990 serait « un peu un aveu implicite » de la responsabilité du gouvernement du Canada. [Maud Allaire](#), mairesse de la ville de Contrecoeur et membre de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, et [Jean-Luc Barthe](#), maire de la municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola, ont aussi fait référence à ce programme. Selon M. Barthe, l'annulation du programme aurait laissé quelques kilomètres de travaux d'empierrement incomplets sur l'île de Saint-Ignace-de-Loyola.

D'après le [mémoire](#) du CPBSL, dès 1966, le gouvernement fédéral entreprenait des ouvrages de protection dans les secteurs du fleuve Saint-Laurent où plus de 50 % de l'érosion des berges aurait été attribuable à la navigation. Toujours selon le CPBSL, le programme serait passé du ministère des Travaux publics à la Garde côtière canadienne en 1982, étant considéré comme « une activité d'entretien et de sécurisation du chenal maritime ». En 1993, le gouvernement fédéral aurait abandonné l'entretien d'ouvrages de protections existants, se limitant à la construction de nouveaux projets jusqu'à l'abolition du programme en 1998. Le gouvernement fédéral aurait à l'époque invoqué des questions budgétaires et remarqué que le programme tombait hors de ses « responsabilités essentielles ».

Des témoins ont recommandé que le gouvernement du Canada remette sur pied un programme similaire pour la protection des berges touchées par le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent¹⁰.

[Mme Lagarde](#) s'est dite d'avis que les ouvrages toujours en place devraient être entretenus. En ce qui concerne les berges dont les structures sont tombées, elle a suggéré d'aménager une « structure verte », parlant à un autre moment d'une stratégie

9 TRAN, *Témoignages* : [Lagarde](#) (CPBSL); [Grégoire](#) (à titre personnel); CPBSL ([mémoire](#)) et [Villeneuve](#) (Municipalité de Lanoraie).

10 TRAN, *Témoignages* : [Lagarde](#) (CPSBL); [Barthe](#) (Saint-Ignace-de-Loyola) et [Villeneuve](#) (Municipalité de Lanoraie).

de stabilisation des berges qui assure « un échange entre la terre et l'eau ». De façon similaire, [M. Lajeunesse](#) et M. Rennie, dans son [mémoire](#), ont aussi fait référence à la revégétalisation des berges, ce dernier précisant toutefois que puisque la végétation peut prendre du temps à s'enraciner, les berges revégétalisées peuvent être à risque durant les premières phases de restauration. [M. Rennie](#) a aussi précisé que dans les cas où l'érosion se poursuit sur des berges ayant une végétation établie, la solution pourrait être une approche combinée « qui consiste à végétaliser la berge au-dessus de la ligne de flottaison et à blinder le pied de la berge sous la ligne de flottaison ». À cet effet, [M. Bryant](#) a précisé que les techniques de naturalisation des berges ne sont généralement pas recommandées pour la région d'Essex puisqu'elles « ne peuvent pas résister à la pression des vagues provoquées par les forces naturelles ». [M. Murphy-Rhéaume](#) a fait la remarque suivante :

« Ce dont nous avons besoin [...] c'est d'un centre d'excellence ou de conseils techniques sur lesquels les municipalités pourraient s'appuyer pour évaluer quelle est la meilleure solution, entre une infrastructure naturelle, une infrastructure de béton ou une solution hybride dans telles ou telles circonstances. »

Réduction de la vitesse

Des témoins ont mentionné que des zones de réduction volontaire de la vitesse des navires ont été mises en place le long du fleuve Saint-Laurent pour protéger des secteurs plus vulnérables à l'érosion¹¹. Dans son [mémoire](#), le CPBSL a souligné que malgré le fait que la limitation volontaire de vitesse semble être respectée par la majorité des navires, « cette mesure à elle seule s'avère insuffisante ou [...] les vitesses déterminées sont encore trop rapides pour respecter l'intégrité des berges », un constat partagé par [Mme Durocher](#). Dans un même ordre d'idées, [Mme Allaire](#) a demandé au gouvernement fédéral d'étudier la possibilité de réglementer la vitesse des embarcations de plaisance et leur distance des berges sur le fleuve Saint-Laurent.

[M. Rennie](#) a indiqué qu'il trouvait logique d'adopter des règles qui forcent les navires à se déplacer à des distances et à des vitesses qui réduisent l'importance des vagues, mais il a insisté sur le fait qu'il fallait également « prendre des mesures pour stabiliser les berges ».

Dans leur [mémoire](#), les municipalités de la Visitation-de-l'Île-Dupas et de Saint-Ignace-de-Loyola et la MRC d'Autray ont proposé plusieurs recommandations en lien avec l'application du [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#) (RRVUB).

11 TRAN, *Témoignages* : [Jeff Ridal](#) (directeur général, Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent); CPBSL ([mémoire](#)); [Carine Durocher](#) (co-présidente, CPBSL) et [Grégoire](#) (à titre personnel).



En vertu du RRVUB, une administration locale peut demander au gouvernement fédéral de limiter l'utilisation de navires commerciaux ou d'embarcations de plaisance sur des plans d'eau. Cela peut se traduire notamment par une limitation de la vitesse ou encore par une interdiction de naviguer pour tous bâtiments. Parmi les recommandations, elles demandent, entre autres, de simplifier le processus administratif pour les municipalités qui ont un problème d'érosion et qui désirent faire une demande en vertu du RRVUB, d'accélérer l'acceptation des dossiers et de soutenir financièrement les petites municipalités qui veulent se prémunir du RRVUB et qui manquent de ressources pour le faire.

CONCLUSION

Au cours de l'étude, les intervenants ont expliqué que selon la zone étudiée, l'érosion des berges pouvait être due à plusieurs facteurs, qui incluent notamment la navigation et des phénomènes naturels, comme le mouvement des glaces. Des témoins ont proposé certaines solutions, comme la réduction de la vitesse des navires et des embarcations de plaisance ou la mise en place de mesures de stabilisation des berges. Des témoins se sont dit en faveur d'une approche multipartite, incluant différents ordres de gouvernement, mais ont estimé que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de leadership dans ce dossier. Certains ont recommandé au gouvernement fédéral la mise en place d'un programme de protection des berges et ont suggéré que différentes stratégies (infrastructures grises, revégétalisation ou modèle hybride) pouvaient s'appliquer dans différentes régions.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>À titre personnel</p> <p>Jean-François Bernier, professionnel de recherche, Université Laval</p> <p>Roy Grégoire, résident de saint-ignace-de-loyola</p> <p>Patrick Lajeunesse, professeur titulaire, Université Laval</p>	2022/11/14	38
<p>Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent</p> <p>Carine Durocher, co-présidente</p> <p>Micheline Lagarde, présidente</p>	2022/11/14	38
<p>Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent</p> <p>Maud Allaire, mairesse, ville de Contrecoeur, et membre, Alliance des villes</p> <p>Phillipe Murphy-Rhéaume, directeur des politiques canadiennes</p>	2022/11/14	38
<p>Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola</p> <p>Jean-Luc Barthe, maire</p>	2022/11/14	38
<p>À titre personnel</p> <p>Colin Rennie, professeur, Université d'Ottawa</p>	2022/11/16	39
<p>Office de protection de la nature de la région d'Essex</p> <p>James Bryant, directeur du bureau de la gestion des bassins versants</p>	2022/11/16	39
<p>Municipalité de Lanoraie</p> <p>André Villeneuve, maire</p>	2022/11/16	39

Organismes et individus	Date	Réunion
L'Institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent Jeff Ridal, directeur général	2022/11/16	39

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent

Municipalité de la Visitation-de-l'Île-Dupas

Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola

Municipalité régionale de comté de D'Autray

Perron Yves, député de Berthier – Maskinongé, Québec

Rennie, Colin

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 38, 39 et 61](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

Les conservateurs appellent à la responsabilité fiscale dans la lutte contre l'érosion du littoral

Introduction

Les députés conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités souhaitent remercier le Comité, son personnel, ses analystes et les nombreux témoins qui ont partagé leurs précieuses connaissances concernant l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion du littoral.

Bien que les députés conservateurs soutiennent l'orientation générale du rapport, nous craignons que celui-ci n'autorise le gouvernement à créer une nouvelle bureaucratie coûteuse qui ne fera pas grand-chose pour améliorer l'érosion du littoral.

C'est pourquoi nous déposons ce rapport complémentaire. Les conservateurs recommandent :

Que le gouvernement du Canada permette que les projets de protection du littoral soient pris en compte dans les programmes fédéraux existants de financement des infrastructures.

Contexte:

Budget 2023

Dans le budget récemment présenté, le gouvernement libéral de Justin Trudeau a annoncé des milliards de dollars de nouvelles dépenses. Les prévisions de dépenses du gouvernement fédéral pour le prochain exercice financier devraient être supérieures de 151 milliards de dollars à ce qu'elles étaient l'année précédant l'arrivée au pouvoir du gouvernement Trudeau. Cela représente 10 000 dollars de plus par an pour chaque famille.

Cette hausse des dépenses s'explique en partie par l'augmentation de la taille du service public, qui compte 80 000 employés de plus.

L'augmentation rapide de la taille et des coûts du gouvernement fédéral s'est accompagnée d'une baisse correspondante des services que les Canadiens reçoivent de leur gouvernement dans des domaines allant des soins de santé au contrôle des frontières, en passant par l'immigration et les services de passeport.

Conclusion

Les conservateurs demandent au gouvernement fédéral de s'attaquer au problème de l'érosion des berges d'une manière responsable sur le plan financier. Nous pensons que les budgets, les programmes et les ministères existants disposent de suffisamment d'expertise et de ressources pour s'attaquer au problème de l'érosion des berges.

Le bilan de ce gouvernement est clair : l'augmentation des budgets et la mise en place de nouveaux programmes ne garantissent pas de meilleurs résultats.



Opinion complémentaire

Rapport en lien avec l'étude sur l'érosion des berges

Par le bureau de Xavier Barsalou-Duval

Présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le 27 mars 2023

Introduction

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres ainsi que le personnel du comité pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude. Nous remercions aussi chaleureusement tous les témoins qui ont pris le temps de partager leur expérience et leur expertise avec le comité.

La problématique étudiée est importante non seulement pour l'environnement, la faune et la flore, mais aussi pour la sécurité publique, la qualité de vie des riverains et l'intégrité de leurs propriétés.

Si nous célébrons le travail sérieux, la reconnaissance de l'enjeu de l'érosion par le Comité ainsi que sa volonté d'en arriver à de réelles solutions, nous sommes cependant d'avis que l'origine multifactorielle de l'érosion des berges ne doit en aucun cas servir de prétexte au gouvernement pour se défilier en ne reconnaissant pas la responsabilité évidente du fédéral dans cette face incontournable du problème que nous avons étudiée : la navigation commerciale.

Reconnaître la responsabilité fédérale pour obtenir des gestes concrets

Comme l'ont souligné plusieurs témoins, l'érosion est un enjeu complexe aux causes multiples :

« En plus de facteurs reliés à l'activité humaine, comme la navigation, des témoins ont souligné que l'érosion est aussi causée par des phénomènes naturels, comme les courants, le mouvement des glaces, la fluctuation des niveaux d'eau ou encore les vagues causées par des tempêtes »

Cependant, les témoins ont souligné l'impact disproportionné du trafic maritime commercial sur l'érosion des berges, tout particulièrement sur les passages plus étroits de la voie maritime du Saint-Laurent :

« Carine Durocher, vice-présidente du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (CPBSL) a indiqué que des études menées au début des années 2000 ont montré que la navigation commerciale pouvait être responsable jusqu'à 50 % de l'érosion des berges dans les zones où le chenal est proche de la rive, une statistique également soulignée dans le mémoire du CPBSL »

Des témoins issus du milieu de la recherche ont appuyé l'assertion selon laquelle la navigation commerciale a un impact important sur l'érosion des berges. Le professeur Colin Rennie de l'Université d'Ottawa explique :

« Les vagues des navires peuvent mettre en suspension des sédiments du littoral et des berges. Lorsque ces sédiments sont transportés plus loin par le courant ou par l'action des vagues, cela peut mener à un recul des berges vers l'intérieur des terres. »

Afin de s'assurer que les riverains savent à qui s'adresser pour obtenir des programmes de mitigation des impacts de la navigation commerciale sur l'érosion, il est important de rappeler qu'il s'agit d'un domaine qui relève uniquement du gouvernement fédéral. Selon le paragraphe 92(10) de la constitution canadienne, les provinces ne peuvent pas agir sur les :

« lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province »

Les témoins issus du milieu municipal ont aussi soulevé un ancien programme fédéral comme preuve implicite de la responsabilité de ce palier de gouvernement d'agir face aux effets de la navigation commerciale sur l'érosion. Le maire de Lanoraie affirme avec raison que l'existence de programmes jusqu'aux années 1990 serait « un peu un aveu implicite » de la responsabilité du gouvernement du Canada.

Conclusion

La première recommandation du rapport est importante et se lit comme suit :

« Que le gouvernement du Canada rétablisse un programme de protection des berges dans les secteurs du fleuve Saint-Laurent où l'érosion serait causée de façon significative par les effets de la navigation, particulièrement là où le canal est étroit et davantage exposé au batillage, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et municipaux, les groupes autochtones, l'industrie et les experts scientifiques »

Nous tenons d'abord à rappeler que la navigation commerciale n'est pas qu'un facteur parmi d'autres dans les causes menant à l'érosion dans le corridor fluvial, mais bien un élément central.

Nous tenons aussi à rappeler que malgré l'importance de travailler de concert avec les autres parties prenantes et tout spécialement avec le gouvernement du Québec, l'action pour mitiger les impacts de la navigation commerciale sur l'érosion des berges devra avant tout venir du gouvernement fédéral.

Alors que nos sociétés se penchent sur les meilleures pratiques pour concilier le développement économique avec le respect de l'environnement, la question de la navigation commerciale et de la responsabilité du fédéral quant à la protection des écosystèmes et des propriétés riveraines ne peut être escamotée et est même conditionnelle à l'acceptabilité sociale de l'exploitation économique du potentiel maritime du Saint-Laurent.

C'est donc avec le plus grand optimisme, mais aussi avec la plus grande insistance que nous enjoignons le gouvernement fédéral à implanter les recommandations contenues dans ce rapport, et ce, sans tarder.

