

Navigation commerciale dans le tronçon Montréal – Sorel
L'érosion des berges diminue grâce à la réduction de la vitesse des navires

Québec, le 5 avril 2004 — Après trois ans d'application, la mesure volontaire de réduction de la vitesse des navires du tronçon Montréal – Sorel a permis de réduire de près de cinquante pour cent le taux d'érosion des berges dans ce secteur sensible du Saint-Laurent. Ce résultat, confirmé par les relevés de terrain réalisés par Denis Lehoux et Diane Dauphin du Service canadien de la Faune, montre que la concertation entre chercheurs, milieux environnementaux et industrie peut apporter des résultats tangibles en faveur de la protection de l'environnement.

Cette initiative volontaire avait été organisée et mise en application par un groupe de représentants de l'industrie maritime travaillant dans le cadre du Comité de Concertation Navigation (Saint-Laurent Vision 2000). Plus précisément, les organisations suivantes y ont participé : le Port de Montréal, la Garde côtière canadienne, les Armateurs du Saint-Laurent, la Fédération maritime du Canada, les Pilotes du Saint-Laurent central et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

En elle-même cette mesure volontaire, qui est d'ailleurs toujours en application, consiste à réduire la vitesse des navires dans cinq segments du fleuve couvrant environ 30 km. Dans cette zone se trouvent des milieux insulaires naturels situés près de la voie de navigation et par conséquent vulnérables au batillage (vagues provoquées par le passage des navires).

Le batillage étant directement fonction de la vitesse, le fait de ralentir entraîne une diminution de la hauteur et de l'énergie des vagues et, donc, de l'érosion qu'elles peuvent provoquer. Les navires doivent respecter une limite maximale de 14 nœuds vers l'aval et de 10 nœuds vers l'amont pour obtenir une vitesse moyenne maximale de 12 nœuds par rapport au courant.

Le batillage est loin d'être la seule cause de l'érosion qui demeure avant tout un phénomène naturel. Le courant, le vent, les glaces, les fluctuations des niveaux d'eau et bien d'autres facteurs en sont aussi responsables. Cependant, les travaux de Denis Lehoux ont permis de confirmer que les rives des archipels du fleuve étaient sensibles au batillage lorsqu'elles sont à une distance de moins de 600 à 800 mètres du chenal de navigation.

Ce sont précisément dans ces segments rapprochés identifiés par Denis Lehoux en 1999 que les vitesses ont été réduites au cours des trois dernières années. L'analyse des relevés de terrain durant cette période, comparés aux relevés antérieurs, révèle que les taux d'érosion ont diminué de manière très significative, environ 45%, ce qui prouve que la réduction de vitesse a eu des effets très positifs. La zone d'application de la mesure recouvre des secteurs, sur une distance d'environ 10,5 km, considérés comme étant de grande valeur biologique.

L'industrie maritime du Saint-Laurent est heureuse de constater ce résultat et s'engage à poursuivre l'application de la mesure ainsi qu'à respecter les ajustements de zones proposées par M. Lehoux, afin de la rendre encore plus efficace. L'industrie maritime démontre ainsi clairement qu'elle entend contribuer à la protection de l'environnement du Saint-Laurent et au développement d'une navigation *durable* malgré les conséquences que cela entraîne (prolongement du temps de transit, coûts supplémentaires en main-d'œuvre et en carburant). Il est à souhaiter que les plaisanciers, qui ont leur part de responsabilité dans l'érosion des berges, adopteront eux-aussi des pratiques similaires.

– 30 –

Source : Claude Mailloux
Société de développement
Économique du Saint-Laurent
Tél. : (418) 648-4572
(418) 956-4976

Nicole Trépanier
Armateurs du Saint-Laurent
Tél. : (418) 648-4378
(418) 571-1660



sodes

