

## MESURE VOLONTAIRE DE RÉDUCTION DE LA VITESSE DES NAVIRES COMMERCIAUX POUR PRÉVENIR L'ÉROSION DES BERGES PAR LE BATILLAGE DANS DES SECTEURS À GRANDE VALEUR BIOLOGIQUE DU SAINT-LAURENT

**Définition :** Le batillage est le battement des vagues contre les rives d'un cours d'eau produit par le remous des navires et embarcations et provoquant une érosion des berges.

L'érosion des rives du Saint-Laurent est un phénomène dont l'intensité varie en fonction de différents facteurs tels que la nature des matériaux (argile, sable, roche, etc.), la pente du rivage, le degré d'exposition aux agents érosifs et l'importance du couvert végétal. Les causes de l'érosion sont diverses : forces naturelles (vagues de vent, dérive des glaces, variation du niveau d'eau, ruissellement, etc.) et humains (batillage produit par les navires et embarcations et déboisement des rives).

Des travaux réalisés par le Service canadien de la faune ont mis en évidence que certains habitats à grande valeur biologique du Saint-Laurent étaient plus vulnérables à l'érosion par le batillage des navires lorsqu'ils étaient situés à moins de 800 m de la voie navigable (Dauphin et Lehoux, 2004). Une bonne partie de ces habitats sont des archipels situés entre Montréal et Sorel (voir carte de localisation). Le Comité de concertation navigation (CCN) du Plan Saint-Laurent a considéré ces résultats et a retenu l'érosion des rives par le batillage comme un enjeu prioritaire de la Stratégie de navigation durable (D'Arcy P., JF Bibeault et al., 2004). De concert avec les transporteurs commerciaux, une mesure volontaire de réduction de vitesse a été mise en place à l'automne 2000 dans les secteurs identifiés. Les résultats de cette mesure sont rapportés au CCN et la Garde côtière – région du Québec, également membre du comité, assure le suivi de la vitesse des navires en collaboration avec les transporteurs et les pilotes. Il est à noter que le suivi est fait en calculant la vitesse moyenne des navires entre deux points de rapport. Ces points de rapport couvrent, de façon générale, les secteurs où la mesure est appliquée.

La vitesse moyenne suggérée est de 12 nœuds en considérant un courant de 2 nœuds par rapport au fond dans la voie navigable. Il est proposé aux navires qui se dirigent vers l'amont de ne pas dépasser une vitesse de 10 nœuds, alors que ceux allant vers l'aval ne doivent pas aller au-delà de 14 nœuds. Seuls les navires ayant un tirant supérieur à 5 mètres sont considérés aux fins des statistiques, compte tenu des impacts plus importants associés à ces navires.

Les statistiques sur le taux de conformité des navires à cette mesure volontaire partent de 1999 (une année avant l'entrée en vigueur de la mesure) et sont mises à jour annuellement (voir figure 1 et 2). L'année 2000 est exclue des statistiques car la mesure volontaire a débuté à l'automne de cette année.

Quoique du travail de sensibilisation reste à faire dans certains secteurs où la mesure est appliquée, les résultats obtenus jusqu'à présent sont encourageants et montrent un taux de conformité élevé, généralement au-delà de 80%.

### Références :

Dauphin D., et D. Lehoux. 2004. Bilan de la sévérité de l'érosion dans le Saint-Laurent dulcicole (Montréal – archipel de Berthier-Sorel, incluant les îles de la Paix) et stratégies de protection recommandées pour les rives à plus grande valeur biologique. Environnement Canada, Service canadien de la faune, 232 p. + annexes.

D'Arcy, p., JF Bibeault et Comité de concertation navigation. 2004. Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent. 96 p. + annexes.