



Remettre le Saint-Laurent au monde

**NOUVELLE VISION MARITIME
INSPIRÉE DU
PROJET SAINT-LAURENT**

**Mémoire de Stratégies Saint-Laurent
portant réflexion sur les enjeux, les défis,
les problèmes et les opportunités du
secteur maritime au Québec**

NOVEMBRE 2019

CONSULTATION :

NOUVELLE VISION MARITIME - INSPIRÉE DU PROJET SAINT-LAURENT

INTRODUCTION

Madame Chantal Rouleau, Députée de Pointe-aux-Trembles, Ministre déléguée aux Transports et Ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal a entrepris, cet automne, une consultation publique ayant pour *objectif de soulever les enjeux et de prioriser des interventions dans le but de répondre concrètement aux besoins régionaux à travers la nouvelle vision maritime du gouvernement du Québec.*

Comme l'exprimait Mme Rouleau elle-même dans un communiqué associé à l'amorce de cette démarche : cette tournée est une occasion de participer à *l'élaboration d'une nouvelle vision visant à travailler en synergie et en complémentarité pour faire du fleuve un puissant vecteur de croissance économique, sociale et environnementale*¹.

Or, à titre d'organisme de concertation environnementale de premier plan, Stratégies Saint-Laurent est particulièrement interpellé par ce projet de Société. Si la valeur économique de la présente stratégie a été, à maintes reprises, démontrée, notamment par des investissements majeurs de la part du gouvernement du Québec, il s'avère nécessaire de miser, pour cette nouvelle mouture de ce vaste plan économique, sur un niveau d'investissement gouvernemental encore davantage équilibré entre les volets, économiques, sociaux et environnementaux.

Parmi les faits saillants de la première stratégie, faits saillants associés au volet environnemental, il faut mettre à l'avant plan tout particulièrement 3 mesures concrètes :

- le financement du Programme pour la biodiversité du Saint-Laurent créé par le Fonds d'action Saint-Laurent (FASL) et dont la première année de déploiement a permis de soutenir des projets environnementaux structurés d'une valeur de près d'un million de dollars,
- le soutien du Réseau Québec Maritime (RQM), un organe scientifique conçu pour apporter une synergie nouvelle au niveau de la recherche universitaire qui a notamment mis sur pied le Programme Odyssée qui soutient la recherche
- et la création du Programme Affluents Maritimes qui cible des interventions sur les tributaires du fleuve, notamment les embouchures.

Pour Stratégies Saint-Laurent, il apparaît qu'un renouvellement d'une Stratégie maritime (2020-2025) basée sur les objectifs du développement durable, ne peut que reconduire ces initiatives et même bonifier ces dernières d'un financement encore plus conséquent. En particulier, le financement du **Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent** du Fonds d'action Saint-Laurent (FASL) est, selon nous, le meilleur indice que le gouvernement actuel inscrira sa Stratégie Maritime dans une optique de développement durable.

¹ Communiqué de presse : La ministre Chantal Rouleau entame une tournée régionale, Site de Transport Québec, 3 juillet 2019.

1. DÉVELOPPER UN « *CORRIDOR ÉCONOMIQUE INTELLIGENT* »

Quelles sont sur votre territoire les initiatives en cours ou à venir en lien avec le secteur maritime? Le territoire de Stratégies Saint-Laurent (SSL) est le Québec (Saint-Laurent).

- a) **Soutenir financièrement, les outils de diffusion de la SODES (Société pour le développement du Saint-Laurent (SODES))** soit le Bureau d'information Maritime (BIM) et le Système d'information Maritime (SIM).
- b) **Soutenir financièrement et faire la promotion de l'Observatoire global du Saint-Laurent (OGSL).**

Le concept permet de maximiser les retombées de la collecte de données par l'intégration de données multidisciplinaires provenant de multiples partenaires sur un portail web unique, favorisant ainsi la découverte des données et leur valorisation. La vision de l'OGSL est de fournir à la collectivité un accès intégré, rapide et en temps opportun aux données et à l'information d'un réseau d'organismes membres de façon à contribuer à une gestion durable de l'écosystème global du Saint-Laurent.

Une des conditions essentielles à l'établissement d'une gouvernance intégrée sur le Saint-Laurent est le partage des connaissances et des données, de façon universelle. Or, il est parfois tentant pour les ministères de structurer leur propre portail qui, sous un certain nombre de conditions d'accès, diffusent des connaissances, parfois parcimonieusement. Lorsque le contrôle exercé est trop contraignant, il nuit au développement d'une approche intégrée et durable.

À contrario, lorsque de puissants outils de traitement et de diffusion sont disponibles, il faut, si l'ont veut s'inscrire dans une démarche intégrée, soutenir ces structures, ces initiatives. Or, l'OGSL est soutenu, dans une certaine mesure, par le gouvernement canadien mais non suffisamment par Québec.

Dans le cadre de la SMQ, sous l'axe de l'orientation sociale qui *Vise l'acceptabilité sociale et l'implication des communautés riveraines*, le gouvernement s'est engagé à *mettre en place des moyens d'information, de consultation ou de concertation en vue de favoriser l'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités*². Il s'avère, selon SSL, beaucoup plus judicieux de profiter des instances déjà en place, des instances neutres qui ont développé une expertise en matière de gestion et de diffusion de connaissances.

RECOMMANDATION : Soutenir davantage les organismes diffuseur de connaissances que sont la SODES (BIM et SIM) et particulièrement l'OGSL. Éviter de dédoubler le mandat de ces organisations en développant un autre portail gouvernemental.

- c) **Soutenir, à long termes, dans l'AXE (éco)touristique du Projet Saint-Laurent, les Produits Écotouristiques** tels que ceux issus de Nautisme Québec et de Canot-Kayak Québec / SSL dont les Routes Bleues du Québec :

L'écotourisme est en fort développement au niveau mondial. « *Le tourisme durable a montré qu'il était l'un des moyens les plus efficaces pour fournir des opportunités économiques et des emplois aux communautés locales tout en protégeant les ressources naturelles de la planète* », a déclaré le Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), Taleb Rifai.³

² Extrait de la SMQ : <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/grandes-orientations/communautes/!ameliorer-la-qualite-de-vie-et-limplication-des-collectivites-afin-de-favoriser-des-cohabitations-harmonieuses/>

³ Tiré du site de l'ONU (FAO)

Bien que SSL reconnaisse les retombées économiques générées par les Grandes Croisières, nous préconisons de soutenir aussi conséquemment des **projets ÉCOTOURISTIQUES et de Tourisme d'aventure** qui, à la fois, développeront une économie diversifiée (PME), mais permettront aux québécois de se réapproprier le fleuve. L'écotourisme (Marina Verte et la Route Bleue) n'ont pas reçu de soutien conséquent dans le cadre du déploiement de la SMQ.

À titre d'exemple, une récente étude commandée par Nautisme Québec démontre que le taux de participation à la navigation de plaisance est en croissance au Canada et a atteint 43 % de la population en 2016, soit une augmentation de 8% en 4 ans⁴. Or, peu d'industries peuvent se prévaloir de taux de croissance de cette envergure. Malgré ces bonnes performances, cette industrie est sous financée. La même étude identifie *des besoins d'investissement estimés à quelque 107M\$ au cours des trois prochaines années sont toujours nécessaires notamment au niveau des quais et des infrastructures d'accueil*. Au niveau de la Route Bleue du Québec (Fleuve Saint-Laurent) dont le déploiement est soutenu par la Canot Kayak Québec et ses partenaires (dont SSL), les moyens financiers proposés par le gouvernement du Québec sont quasi-inexistants. Pourtant, cette industrie est également en plein essor.

Une SMQ qui reconnaîtrait et soutiendrait le déploiement d'une Route Bleue et d'un réseau de Marinas Vertes (via Nautisme Québec) s'inscrirait non seulement dans la tendance mondiale du développement touristique durable mais renforcerait le positionnement stratégique du Québec dans l'offre de service international. Ce serait visionnaire et rentable.

RECOMMANDATION : Augmenter, de façon significative, le financement par le gouvernement du Québec, via la Stratégie maritime du Québec, de l'écotourisme et du tourisme d'aventure lié au fleuve Saint-Laurent en soutenant Nautisme Québec notamment les Marinas Vertes et la Route Bleue du Québec.

Quels sont vos besoins et quels obstacles rencontrez-vous quotidiennement?

- a) **Gestion de la sécurité maritime de la Voie maritime du Québec** : particulièrement en hiver, on l'a constaté ces dernières années, les équipements de la Garde-Côtière Canadienne sont désuets. Or, la sécurité publique et environnementale est intimement liée à la qualité des infrastructures d'intervention et d'urgence, notamment ceux de la Garde côtière canadienne. Les annonces récentes n'ont pas su rassurer l'industrie (et le public) car les équipements envisagés ne sont pas adaptés à la réalité du Saint-Laurent (brise-glace léger à moyen). Un défi sera de convaincre le Canada d'investir dans la sécurité publique et économique du Saint-Laurent.

RECOMMANDATION : Agir, politiquement, afin d'amener le gouvernement canadien à investir massivement et rapidement au niveau du renouvellement de la flotte de la Garde Côte.

- b) **Assurer les meilleures conditions pour le pilotage maritime**: La réforme de la Loi sur le Pilotage menée par Transport Canada ne doit pas être mise en place au détriment d'une navigation sécuritaire. Les navires circulant sur le fleuve Saint-Laurent doivent continuer à bénéficier de l'expertise et des connaissances locales des pilotes ainsi que de leur indépendance professionnelle pour garantir la sécurité sur le fleuve et la protection de l'environnement. Cette navigation et l'apport des pilotes contribuent au développement économique du Québec. Le Projet Saint-Laurent devrait soutenir les corporations de pilotage du Québec dans leurs représentations et leurs revendications légitimes auprès de TC.

⁴ Étude de marché pour le développement du Tourisme nautique dans les voies d'entrée navigables du Saint-Laurent.

De plus, **l'acceptabilité sociale des projets et de la législation sur la navigation** et le trafic maritime sur le Saint-Laurent est un enjeu de taille pour la Stratégie Maritime du gouvernement provincial du Québec. En effet, des exemples comme la diminution envisagée du nombre de remorqueurs escortant les pétroliers d'Énergie Valero⁵, nous rappellent combien cette question d'acceptabilité sociale est importante. Elle repose sur l'acceptation voire l'adhésion de la majorité des citoyens au(x) projet(s) développé(s) et à la législation adoptée. Or, des demandes visant à minimiser les conditions de sécurité au profit d'une diminution des coûts minimisent **l'acceptabilité sociale** des communautés à l'égard du transport maritime et ,à plus forte raison, lorsque ce transport est associé à des matières qui comportent un risque.

Tel que l'a présenté l'Association des Pilotes Maritimes du Canada (APMC) dans son mémoire déposé dans le cadre des consultations sur la refonte de la Loi sur le pilotage, l'industrie maritime ne bénéficie pas, actuellement, d'une adhésion sans faille de la part de la population et toute mesure susceptible de minimiser la sécurité peut être préjudiciable à la perception des populations à l'égard de l'industrie. *La raison d'être de l'Examen omet en fait de parler du principal malaise affligeant le secteur du transport maritime: la difficulté sans cesse croissante d'obtenir et de maintenir la légitimité sociale d'opérer. Même lorsque les opérations commerciales existantes ou proposées se distinguent par leur sécurité quasi certaine, les préoccupations du public à l'égard de l'environnement sont telles que la confiance publique est faible et que les activités de transport sont plus que jamais remises en question. Le pilotage représente possiblement le facteur le plus important qui contribue à la sécurité de la navigation dans des eaux dangereuses. Remettre en question les bases mêmes du système, à un moment où l'acceptabilité sociale du transport maritime est plus ténue que jamais, crée de l'incertitude⁶.*

De point de vue du développement durable et de la gestion des risques liés à la Sécurité civile comme à la sécurité environnementale, le principe de précaution nous impose d'assurer que les meilleures conditions soient réunies particulièrement lorsque l'on envisage d'augmenter le développement du transport. L'augmentation du transport maritime et l'exigence d'une diminution des conditions de sécurité telles que le préconisent certains industriels sont tout-à-fait contradictoire et va à l'encontre d'un développement durable et responsable.

Des contradictions dans le message du gouvernement risque d'engendrer de l'incompréhension de la part du public donc de minimiser, encore davantage, l'acceptabilité envers les projets visant à augmenter le trafic maritime (Stratégie Maritime). Stratégies Saint-Laurent est en faveur d'une industrie maritime en développement en autant que toutes les conditions de sécurité et de maintien des écosystèmes soient réunies, voire renforcées.

Récemment, certaines mesures évoquées dans le cadre de la refonte de la Loi sur le pilotage, étaient susceptibles de réduire la part d'indépendance des pilotes à l'égard de l'industrie. Pour SSL, il convient de maintenir les conditions de leur indépendance totale, une condition essentielle à une prise de décision durable basée sur la sécurité des populations et des écosystèmes. Bien que la Stratégie Maritime n'ait pas, à priori, voie au chapitre en matière de gestion du pilotage, il nous apparaît important que les responsables de la SMQ prônent également, en support aux pilotes, cette approche indépendante. Dans la configuration actuelle, les pilotes entrepreneurs brevetés, libres de pressions commerciales, sont indépendants et objectifs dans leurs prises de décision de pilotage. Leur modus operandi est la réunion des conditions optimales visant la sécurité de la navigation et non pas la recherche de la rentabilité des opérations des entreprises de transport.

⁵ Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1067795/valero-petroliers-fleuve-jean-gaulin-moins-remorqueurs>

⁶ Source : https://www.tc.gc.ca/fr/examenloisurlepilotage/documents/Memoire_de_Association_des_pilotes_maritimes_du_Canada-Revision_de_la_Loi_sur_le_pilotage-novembre_2017.pdf

RECOMMANDATION : Maintenir, voire améliorer, les conditions liées au pilotage sur le Saint-Laurent notamment l'indépendance des pilotes.

Assurer une réglementation systématique des activités de pilotage

Bien que le service de pilotage soit présentement hautement réglementé sur le Saint-Laurent, à l'ouest des Escoumins, conformément aux recommandations de l'Organisation Maritime Internationale, ce n'est pas le cas en ce qui concerne les activités de pilotage se déroulant tant dans les ports de la Côte-Nord (Havre-Saint-Pierre, Sept-Iles, Port-Cartier et Baie-Comeau) que sur la rive sud (par exemple, à Gaspé). Il s'agit là d'une profonde anomalie, unique au Canada.

Une analyse en fonction des risques a été menée au cours des dernières années par l'Administration de pilotage des Laurentides en ce qui concerne les ports de la Côte-Nord, recommandant une réglementation en bonne et due forme des activités de pilotage s'y déroulant mais la mise en application de cette recommandation se fait attendre. Seul le pilotage établi conformément à la *Loi sur le pilotage* garantit la prestation de services fournis dans l'intérêt public, et une norme de qualité conforme aux critères universellement acceptés, et il est à souhaiter que l'anomalie qui perdure dans ces eaux soit dûment rectifiée dans les meilleurs délais.

Y a-t-il d'autres enjeux prioritaires pour lesquels le Québec devrait agir?

- a) **Aucune modification à la voie maritime du Saint-Laurent** ((dragage de capitalisation⁷) sans proposer une vaste étude totalement indépendante sur les coûts environnementaux et sociaux (acceptabilité sociale) d'un tel projet.

D'une part, le marché et la concurrence internationale, particulièrement celle générée par les ports de la Côte Est américaine, et la compétitivité des ports québécois militent dans l'optique d'un éventuel surcreusage de la voie navigable du Saint-Laurent. D'autre part, le Saint-Laurent est un écosystème extrêmement riche, reconnu mondialement, notamment par l'UNESCO, mais, plus encore, vulnérable, qu'on a utilisé à des fins commerciales depuis des siècles. Où se trouve l'équilibre à atteindre qui permettra de préconiser un réel développement durable et intégré de cette fantastique voie commerciale, de ce patrimoine écologique sans pareil?

« Ce patrimoine n'est plus à démontrer mais plutôt à conserver comme le rappelait C. Hudon, chercheure émérite du Centre Saint-Laurent en 2009 : « La valeur de cet écosystème lui a valu le titre de Réserve de la Biosphère par l'UNESCO en 2000. Les réserves de la biosphère sont des parties d'écosystèmes terrestres ou côtiers où citoyens, entreprises et gouvernements se sont engagés à vivre et à travailler davantage en harmonie avec la nature ». Cette reconnaissance, qui a été attribuée à seulement 12 sites au Canada, est non seulement un titre flatteur, mais constitue aussi une responsabilité collective pour en préserver la valeur écologique⁸.

⁷ Le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent a été dragué à plusieurs reprises au cours des 150 dernières années, ce dernier passant d'une profondeur de 4,2 mètres en 1857 à 11,3 mètres en 1998. Au cours de la même période, sa largeur est passée de 45 mètres à 230 mètres. La dernière opération, qui remonte à la fin du XXe siècle, a permis de draguer 48 hauts-fonds entre Montréal et Québec. Le Devoir mai 2017.

⁸ C Hudon, Revue À Bâbord, mai 2009, Chercheur Scientifique retraitée - Spécialiste de l'écologie des plantes aquatiques, des rivières et du fleuve, Centre Saint-Laurent, Environnement et Changement climatique Canada

L'utilisation de cette voie navigable et surtout sa modification en profondeur ne sont pas sans conséquence comme l'a démontré cet autre chercheur de renom : pour Richard Carignan, le dragage de capitalisation, répété plus d'une dizaine de fois sur une période de 100 ans a eu notamment pour effet de « *concentrer le débit au centre du lac et provoqué ainsi la stagnation de l'eau au bord des berges. Cela, combiné avec l'apport continu de résidus issus de l'érosion de ces berges (causée justement par les vagues produites par cette circulation maritime), accélèrent la sédimentation. Ce qui contribue à l'envasement du lac Saint-Pierre, à un taux atteignant deux à trois centimètres par année* »⁹.

Par contre, la tendance mondiale tend à imposer une certaine forme de développement auquel le Québec devra trouver une réponse, s'il entend conserver ses avantages attractifs : « L'évolution de la taille des bateaux est une chose à laquelle on peut difficilement échapper, soutient Mélissa Laliberté, alors directrice projets et affaires gouvernementales à la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) »¹⁰.

Une tendance également observée par des chercheurs universitaires : « Cette course à la croissance s'explique par le désir des entreprises de faire des économies d'échelle », soutient Emmanuel Guy, professeur au Département des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR). Spécialisé dans le transport maritime, ce dernier observe cette tendance depuis déjà quelques années. « Avec un bateau plus imposant, les compagnies peuvent transporter davantage de marchandises tout en préservant leur coût de fonctionnement à un niveau relativement bas, explique-t-il. Pour elles, ça devient particulièrement avantageux. »¹¹ La Société québécoise a certes à se prononcer et à se positionner sur cette épineuse question, car, faut-il le rappeler, le Saint-Laurent demeure un Patrimoine collectif reconnu par tous. En effet, les députés de l'Assemblée nationale du Québec l'ont bel et bien reconnu ainsi en mars 2014. Il s'agit d'un enjeu de société, une décision cruciale qui ne peut être déterminée par un seul groupe d'influents décideurs politiques ou industriels. « *Une opération de dragage de la voie navigable, même ciblée, ne pourrait toutefois pas se faire en catimini* », explique Émilien Pelletier, chimiste de formation et professeur associé à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski. « *Creuser le chenal nécessiterait des investissements colossaux, soutient le chercheur. Et c'est sans compter que ça aurait sans doute des contrecoups environnementaux très importants. Le fond marin de certaines portions de la voie navigable contient des contaminants dont on ignore parfois la nature. Il y a tellement d'inconnues, ça prendrait d'abord des études d'impact majeures.* »¹²

Plus encore, Transports Canada et la Garde côtière, les deux entités fédérales responsables de ces questions, auraient sans doute un important travail à faire pour qu'un tel projet obtienne l'appui de la population. « *Le fleuve est fragile* », soutient Emmanuel Guy, de l'UQAR. « *Les gens n'ont pas de problème à ce que les activités portuaires soient maintenues, mais de là à transformer la voie ? À la creuser davantage ? Le pas à franchir est important, et je doute qu'il soit vraiment surmontable d'un point de vue d'acceptabilité sociale.* »¹³

RECOMMANDATION : Maintenir la voie maritime du Saint-Laurent dans son état actuel et, dans l'optique d'un projet de dragage de capitalisation, mettre sur pied une vaste étude totalement indépendante de l'industrie afin d'évaluer les impacts et les coûts environnementaux d'un tel projet.

⁹ Professeur et chercheur en limnologie à l'Université de Montréal, Richard Carignan qui s'exprime sur l'envasement et la perte en biodiversité du Lac Saint-Pierre.

¹⁰ Draguer le fleuve pour demeurer compétitif ? Le Devoir, 10 avril 2017

¹¹ Draguer le fleuve pour demeurer compétitif ? Le Devoir, 10 avril 2017

¹² Idem

¹³ Idem

Afin de mesurer l'acceptabilité sociale d'un tel chantier, soumettre le concept de l'avenir de l'utilisation et du développement du Saint-Laurent à une vaste consultation publique générique de type Évaluation environnementale stratégique (ÉES), en amont du dépôt de tout projet de surcreusage de la voie maritime.

- b) **Concertation et transparence** : Améliorer les processus visant la concertation et la transparence à l'échelle provinciale et à l'échelle régionale (AP, Zone IP, etc.)

Quels sont les moyens et le modèle de gouvernance qui devraient être utilisés pour la mise en œuvre de la nouvelle vision maritime?

Le gouvernement du Québec, à l'instar du gouvernement du Canada, ont pris des engagements en matière de développement durable mais également en matière de gestion intégrée de l'eau. En effet, que ce soit par l'intermédiaire de l'application de la Loi sur l'eau (Québec)¹⁴ ou encore par celle du Développement durable, et enfin, par la signature du renouvellement de l'Entente Canada Québec sur le Saint-Laurent ou Plan d'actions Saint-Laurent, les gouvernements se sont engagés à mettre en place une saine gestion (et gouvernance) durable et intégrée de cet immense patrimoine. Si certains secteurs semblent assez bien répondre à ce mode de gouvernance, la gestion intégrée du développement maritime reste à faire. Actuellement, plusieurs des grands projets maritimes sont proposés à la pièce, de façon non intégrée et sans tenir compte des effets cumulatifs potentiels. L'ensemble de ces projets n'ont pas été soumis à un processus global de type ÉES et non pas, non plus, fait l'objet de processus de concertation régionaux, par exemple, soumis, en amont des consultations publiques réglementaires (ACÉE), aux participants des Tables de concertation régionales (TCR) pour fin de discussions.

SSL apprécie la présente initiative visant à impliquer des représentants de divers milieux dans le développement de la future stratégie maritime C'est, certes un pas dans la bonne direction, par contre, appliquer le mode « *gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL¹⁵)* » nécessiterait également de mettre en place un vaste chantier consultatif sur les enjeux les plus cruciaux liés à ce développement. Cette approche, ne nuirait pas, à notre avis, au développement de la nouvelle vision maritime. En ce sens, cette approche pourrait se faire en bonifiant le rôle de Stratégies Saint-Laurent et des Comités ZIP / TCR en lien avec la navigation durable et intégrée.

Aussi, il s'avère essentiel de mettre en place un processus qui vise à intégrer tous les projets de développement et d'en mesurer les impacts de façon cumulative.

Plusieurs processus actuellement en cours dans le milieu maritime sont désincarnés, non intégrés. Par exemple, les projets portuaires (6) sont évalués à la pièce. Ces derniers ne peuvent prendre en considération les enjeux liés au transport des marchandises (seuls les projets de construction sont considérés), pas plus que les effets cumulatifs du transport ne prendront en considération le développement portuaire. Autre exemple, l'analyse du projet de terminal de Gaz naturel liquéfié (GNL) au Saguenay se fait indépendamment du projet de transport par oléoduc de ce même carburant. Pourtant, les deux projets sont intimement liés. Les impacts de l'un auront des effets sur l'autre, l'acceptation ou le refus de l'un aura irrémédiablement des effets sur la réalisation de l'autre.

¹⁴ Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection, 11 juin 2009. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-6.2>

¹⁵ La gestion intégrée du Saint-Laurent est un processus permanent basé sur la concertation de l'ensemble des décideurs, des usagers et de la société civile pour une planification et une meilleure harmonisation des mesures de protection et d'utilisation des ressources de cet important écosystème, et ce, dans une optique de développement durable (Plan d'actions Saint-Laurent).

Régionalement, la mise sur pied d'un processus d'échange et d'acquisition de connaissance comme celui en préparation au Saguenay, impliquant une institution universitaire (UQAC) pour le volet scientifique ainsi qu'un comité ZIP (Comité ZIP Saguenay Charlevoix) pour le volet échange et information, est certainement une excellente initiative qui renforcera la gestion durable et intégrée régionalement. Évidemment, l'intégration sera atteinte, à moyen termes, avec la mise sur pied d'une Table de concertation sur cet enjeu. Ce processus, s'il est efficient, pourra même être exporté vers d'autres régions maritimes par la suite.

Cependant, à l'échelle du système Saint-Laurent, aucun processus actuellement mis en place ne permet de développer une vision holistique et intégrée de l'ensemble des impacts du transport maritime. À titre d'exemple, la question de l'utilisation et de la commercialisation de la ressource en eau, considérée comme étant un patrimoine collectif par les québécois, a généré l'établissement, au tournant des années 1990, de la Commission Beauchamp et a permis d'établir, via l'adoption du rapport de la Commission sur la gestion de l'eau au Québec, une série de mesures dont, certaines très importantes, telles que, la gestion intégrée de l'eau par bassin versant (GIEBV) et plus tard, avec beaucoup moins de succès, la GISL.

RECOMMANDATION : Développer un vaste chantier consultatif sur le développement maritime du Saint-Laurent.

RECOMMANDATION : Considérer les effets cumulatifs des projets de développement maritime.

RECOMMANDATION : Impliquer davantage Stratégies Saint-Laurent et les Comités ZIP, gestionnaires de TCR, dans l'établissement de processus consultatifs provinciaux et régionaux à l'égard des enjeux de la navigation et du développement maritime.

Et, améliorer la reconnaissance des pôles environnementaux dans le développement du Québec notamment en impliquant des organismes reconnus tels que Stratégies Saint-Laurent et les Comités ZIP dans les processus économiques et décisionnels en leur réservant des sièges sur les comités de gestion des Zones IP.

2. STIMULER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE ET RESPONSABLE DES COMMUNAUTÉS MARITIMES (Économie bleue : Social et environnemental)

Quelles sont sur votre territoire les initiatives en cours ou à venir en lien avec le secteur maritime (Volet environnement et biodiversité)? **Le territoire de SSL est le Québec (Saint-Laurent)**

- a) **Soutenir financièrement, à long terme (2020-2035), le Programme Maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent du Fonds d'action Saint-Laurent (FASL)** et encourager l'industrie à s'impliquer afin de dépasser les résultats de 2018 (500 000\$ de la SMQ, 70 000\$ de l'industrie, 31 projets d'une valeur de 945 000\$).

Une réelle Stratégie maritime durable se doit de prendre en considération le Volet économique bien sûr mais également de contribuer au Volet environnemental et social du Saint-Laurent. La décision de maintenir un AXE sur la protection et la mise en valeur de la biodiversité du Saint-Laurent est donc absolument crucial. Le maintien des écosystèmes du Saint-Laurent, un patrimoine national collectif¹⁶, passe irrémédiablement par 1- l'atténuation des impacts des industries maritimes mais également 2- par le soutien de financement de programmes tels que le Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent du FASL qui protège, conserve, met

¹⁶ Le Saint-Laurent a été reconnu à ce titre par l'Assemblée nationale du Québec le 22 mars 2011 : http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/39-1/journal-debats/20100323/13307.html#_Toc257204847

en valeur et sensibilise à l'égard des écosystèmes et de la biodiversité du Saint-Laurent. Sans cet AXE et le soutien de Programme de conservation (FASL), la stratégie perd de sa consistance, de sa durabilité. Lors des 5 premières années de déploiement de cette stratégie, un effort intéressant a été consenti à ce volet surtout grâce au financement de projets de restauration, conservation, de mise en valeur et de sensibilisation à l'égard du Saint-Laurent grâce au financement du FASL. Cependant, ce financement représente moins de 1% de ce que la Stratégie a consenti dans son Programme. Nous croyons donc que ce Programme doit non seulement être renouvelé, sa durée prolongée (2020-2025) mais que son financement doit être revu à la hausse.

Le financement d'autres programmes complémentaires peuvent aussi être contributeur notamment le Programme Affluents maritimes. Bien que ce dernier n'agisse pas à proprement parler directement sur le fleuve, il peut être contributif à l'amélioration globale de l'État du Saint-Laurent en permettant la mise en place d'initiatives sur les embouchures des principaux affluents du Saint-Laurent. Au moment d'écrire ce mémoire, SSL apprenait que ce Programme pourrait rencontrer des difficultés associées à la gestion administrative du financement. Le FASL peut offrir des opportunités administratives de gestion pour répondre à cet enjeu. Il serait inconséquent d'abandonner un programme qui tend à démontrer son utilité.

Au-delà des impacts indéniables de ce type de Programme sur la santé du fleuve, SSL demeure convaincu que ces derniers offrent également une opportunité à l'industrie de s'inscrire avantageusement dans une approche encore plus durable. D'ailleurs, au moins deux partenaires l'ont démontré en finançant des projets en collaboration avec le FASL. En effet, en 2018 et 2019, les Associations portuaires de Québec et Montréal ont été des contributeurs et partenaires précieux au FASL. Si ces précurseurs l'ont compris, nous espérons que, lors du renouvellement du Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent, de nombreux autres partenaires maritimes emboîteront le pas.

RECOMMANDATION : Reconduire et bonifier le financement du Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent du FASL et ce, pour la durée du prochain Plan (2020-2025).

RECOMMANDATION : Reconduire également le Programme Affluents maritimes pour la durée du prochain Plan (2020-2025). Envisager d'en confier la gestion au FASL.

RECOMMANDATION : Confier le financement des projets de compensation environnementale des projets maritimes et portuaires au FASL.

- b) **Soutenir et faire la promotion de l'Alliance Verte** qui est un Programme québécois de certification volontaire de l'industrie maritime reconnu maintenant à l'international.

L'Alliance Verte est assurément une des initiatives les plus structurantes en matière de Développement durable qu'a pris l'industrie maritime au tournant du 21^e siècle. Cette initiative bien québécoise est *rigoureuse, transparente et inclusive et elle cible des processus d'amélioration continue, une réponse à des enjeux environnementaux prioritaires grâce à ses 12 indicateurs de rendement distincts.*

L'Alliance verte est un programme volontaire de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine. C'est une initiative.

RECOMMANDATION : Soutenir le Programme environnemental de l'Alliance Verte en contribuant à sa promotion, son adhésion et son rayonnement.

- c) **Soutenir, à long terme, le Réseau Québec Maritime (RQM)**, qui apporte un éclairage neutre et scientifique sur les enjeux environnementaux de l'industrie par l'implication de la communauté de recherche dans un modèle collaboratif.

Le RQM a été mis sur pied en mai 2016. Ce réseau vise à améliorer la concertation et la collaboration entre les chercheurs et experts québécois et même internationaux. Cet organe finance également ses propres initiatives grâce au Programme Odyssée. Cette démarche novatrice contribue à décloisonner le milieu de la recherche et, *dans un esprit de partage et d'intégration des connaissances, il met en valeur les experts et les structures existantes du Québec et permet aux entreprises, gouvernements, ministères et municipalités, d'accéder à une masse critique de chercheurs issus des nombreux regroupements et institutions de recherche à travers la province. En adéquation avec la première stratégie maritime du Québec, cette initiative contribue au développement durable de la société québécoise.*

La prise de décision basée sur une connaissance scientifique plus riche et plus accessible est assurément une des conditions du développement durable d'une Société. Le RQM contribue à cette richesse et cette accessibilité.

RECOMMANDATION : Reconduire et bonifier le financement du Réseau Québec Maritime et notamment le Programme Odyssée pour la durée du prochain Plan (2020-2025).

Quels sont vos besoins et quels obstacles rencontrez-vous quotidiennement?

- a) **Sous-financement en environnement (Saint-Laurent)** : le budget dédié à la protection de l'environnement du Saint-Laurent est proportionnellement faible au regard des services écologiques et économiques fournis par ce dernier. Pour les recommandations, revenir au premier point de la Partie 2 soit, tout particulièrement: **Soutenir financièrement, à long terme (2020-2035), le Programme Maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent du Fonds d'action Saint-Laurent (FASL)**

Y a-t-il d'autres enjeux prioritaires pour lesquels le Québec devrait agir?

- a) **Réseau amélioré d'aires Marines protégées** : Le Québec est parmi les moins bons joueurs parmi les pays développés en matière de bilan AMP (1,5% du territoire maritime). En lien avec les annonces faites récemment, les actions devront être conséquentes avec les engagements .

En signant la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, le Canada (Québec) a pris des engagements à l'égard d'une cible de conservation ambitieuse, soit de protéger 10 % de son territoire constitué en aires marines d'ici 2020 à l'aide de réseaux d'aires protégées et d'autres mesures de conservation efficaces par zone écologique. On estime actuellement que le Canada protège 0,96 % (environ 55 000 km²) de ses eaux marines. Pourquoi, alors, ne pas, dès maintenant, considérer l'atteinte de ces projets comme prioritaires avant même de produire de nouvelles sources de pression anthropiques ?

L'établissement de zones de protection et d'aires marines protégées (AMP) devrait être priorisé avant même de planifier le développement de zones portuaires et l'augmentation du trafic maritime. Sur ce point, Stratégies Saint-Laurent considère que le principe de conservation devrait être appliqué avant le principe de développement.

De plus, les mesures de protection à l'intérieur de ce réseau d'AMP devront être étudiées de façon à en assurer l'efficience.

RECOMMANDATIONS : Compléter le réseau d'Aires marines protégées (10% minimalement) avant de développer davantage le réseau portuaire et d'augmenter le transport maritime.

Étudier et adapter les mesures de protection afin d'en garantir l'efficience.

- b) **Mise en valeur, de façon pérenne, des écosystèmes fragiles et des espèces vulnérables du Saint-Laurent** : Statut particulier pour le Lac Saint-Pierre, appliquer, réellement, le principe aucune perte nette pour les milieux humides, Favoriser la protection des habitats essentiels des espèces à statut précaire : Chevalier cuivré, Bar rayé, Béluga, Baleine noire, Hirondelles de rivage, etc.

RECOMMANDATIONS : Tenir compte de la valeur patrimoniale du Saint-Laurent et appliquer les principes de Précaution et d'Aucune perte nette (d'habitats essentiels) dans tous les projets de mise en valeur ou de développement du Saint-Laurent associés à la Stratégie maritime du Québec.

CONCLUSION

D'abord Stratégies Saint-Laurent tient à remercier Madame la Ministre Chantale Rouleau d'ouvrir à la consultation son projet et d'amener la Société à participer au déploiement de la nouvelle mouture de la Stratégie Maritime du Québec (ou peu importe le nom qu'elle adoptera). C'est assurément un bon premier signal qu'elle envoie à la collectivité québécoise à l'égard de l'avenir de cette grande initiative porteuse.

Stratégies Saint-Laurent offre son support et son implication à la ministre pour les années à venir afin de faciliter le déploiement et la diffusion des initiatives liées à la Stratégie Maritime du Québec. Évidemment, ce support sera proportionnel aux efforts consentis à faire de cette stratégie une véritable démarche de développement durable, qui rassemble et qui inspire confiance, grâce à la reconnaissance d'un juste équilibre entre les mesures économiques, sociales et environnementales qu'elle mettra de l'avant.



870, avenue de Salaberry, bureau 105
Québec (Québec) G1R 2T9

T 418 648-8079

F 418 648-0991

info@strategiessl.qc.ca

strategiessl.qc.ca