



Remettre le Saint-Laurent au monde

Pilotage sur le Saint-Laurent

**Avis de Stratégies Saint-Laurent portant
sur l'examen de la Loi sur le pilotage**

JUIN 2018

Préambule

Stratégies Saint-Laurent est un organisme à but non lucratif qui regroupe les comités de zones d'intervention prioritaire (ZIP) du Québec. Sa mission première est de favoriser, par des modèles novateurs, la participation des collectivités riveraines dans la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du Saint-Laurent. Créé en 1989, Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP sont reconnus depuis 1993 comme collaborateurs privilégiés du Canada et du Québec dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur le Saint-Laurent (Plan Saint-Laurent).

Fort de son expérience depuis plusieurs années au sein du Comité de concertation navigation (CCN) du Plan d'action Saint-Laurent (PASL), du Comité consultatif du Saint-Laurent, de l'Alliance verte et du Forum québécois de concertation de l'industrie maritime, Stratégies Saint-Laurent a souhaité exprimer sa position en lien avec la publication du rapport final de l'examen de la Loi sur le pilotage de M. Marc Grégoire.

Table des matières

| | |
|---|----|
| Préambule..... | 2 |
| Liste des acronymes | 4 |
| Introduction | 5 |
| Partie I Commentaires généraux sur les principes du développement durable et de la gestion intégrée (GISL) de la navigation et du pilotage sur le Saint-Laurent selon Stratégies Saint-Laurent..... | 6 |
| Concertation (dans le contexte de la GISL) et acceptabilité sociale | 6 |
| Acceptabilité sociale liée à la perception des populations riveraines | 7 |
| Exemple de la voie navigable du Saint-Laurent | 8 |
| Contradiction entre le message de l'industrie maritime sur les coûts de pilotage et les bénéfices engendrés..... | 9 |
| Gestion du risque et principe de précaution..... | 10 |
| Conservation d'un écosystème fragile et sous pression versus développement | 10 |
| Partie II Commentaires spécifiques de Stratégies Saint-Laurent sur des recommandations du rapport du président de l'Examen de la Loi sur le pilotage..... | 12 |
| Maintien de l'indépendance du pilotage | 12 |
| Concurrence déguisée? | 12 |
| Maintien de l'expertise et de l'approche de régionalisation du pilotage | 13 |
| Conclusion | 15 |

Liste des acronymes

| | |
|--------------|---|
| AMP | Aire marine protégée |
| APMC | Association des Pilotes Maritimes du Canada |
| GES | Gaz à effet de serre |
| GISL | Gestion intégrée du Saint-Laurent |
| PASL | Plan d'action Saint-Laurent |
| PPO | Plan de Protection des Océans |
| SSL | Stratégies Saint-Laurent |
| ZIP (comité) | Zone d'intervention prioritaire |

Introduction

Par le présent avis, Stratégies Saint-Laurent tient à faire état au ministre des Transports du Canada, l'Honorable Marc Garneau (Transports Canada) que plusieurs questionnements et préoccupations émanent de notre réseau ainsi que des populations riveraines du Saint-Laurent impliquées dans les Comités ZIP du Québec¹ à l'égard de la refonte de la Loi sur le pilotage et notamment sur la façon dont le rapport d'évaluation de cette réforme a été produit. En effet, il nous apparaît qu'un tel enjeu crucial pour la sécurité des populations et pour le maintien des écosystèmes doit être garant des principes de précaution, s'inscrire dans une approche de gestion intégrée et s'assurer des plus hauts standards en matière de développement durable. Nous croyons que, dans l'état actuel des choses, ce rapport et les recommandations en découlant risquent de générer des impacts importants sur la sécurité des riverains et sur la qualité des écosystèmes du Saint-Laurent qui fait partie de notre patrimoine.

Stratégies Saint-Laurent vous soumet donc le présent avis en espérant que vous saurez nous proposer des réponses satisfaisantes tant sur le processus actuellement en cours que sur les modifications de la Loi sur le Pilotage.

Stratégies Saint-Laurent s'autorise à vous proposer, dans une première section, des éléments de réflexion sur le pilotage en général et, dans une seconde partie, son avis sur certaines recommandations émanant de ce rapport.

¹ Source : http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion_integree/programme_zip.html

Partie I

Commentaires généraux sur les principes du développement durable et de la gestion intégrée (GISL) de la navigation et du pilotage sur le Saint-Laurent selon Stratégies Saint-Laurent

Concertation (dans le contexte de la GISL) et acceptabilité sociale

L'examen de la Loi sur le Pilotage a été réalisé sans qu'une concertation élargie de l'ensemble des parties prenantes du Saint-Laurent ne soit réalisée. Pour un enjeu aussi crucial, il nous apparaît que les groupes environnementalistes, les groupes d'intérêt liés au fleuve (usagers), le milieu municipal et les représentants des collectivités riveraines auraient dû être appelés à participer à ce processus dans des conditions optimales. Ceux-ci devraient être partie prenante d'une consultation publique visant l'élaboration des recommandations en vue de la nouvelle Loi sur le Pilotage, une loi ayant des incidences importantes sur la sécurité des riverains et sur le maintien des écosystèmes du Saint-Laurent, un patrimoine national collectif². Or, Stratégies Saint-Laurent considère que le pilotage a un rôle de première importance à jouer sur le maintien de ce patrimoine : il est amené à produire une influence sur la sécurité et l'intérêt du public ainsi que sur la préservation de l'environnement du Saint-Laurent en assurant la sécurité du transport, par navire, de produits sensibles pour l'environnement. 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 Valero³ 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.

Ainsi, Stratégies Saint-Laurent recommande l'utilisation **des mécanismes de concertation issus de la gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL)** dans l'adoption et la modification de la législation ayant des impacts sur le Saint-Laurent en vue de favoriser l'acceptabilité sociale et l'implication des collectivités, particulièrement pour les projets ayant des incidences sur leur qualité de vie.

Aussi, tous les processus actuellement en cours dans le milieu maritime sont désincarnés, non intégrés. En effet, les projets portuaires sont évalués à la pièce. Ces derniers ne

² 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

³ Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1067795/valero-petroliers-fleuve-jean-gaulin-moins-remorqueurs>

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 (PPO) ne prendront en considération le développement portuaire. La présente démarche sur le pilotage s'inscrit également dans cette approche «en silos». Aucun processus actuellement mis en place ne permet de développer une vision holistique et intégrée de l'ensemble des impacts du transport maritime. Tout cela se passe sur un lieu patrimonial qui concerne l'ensemble de la collectivité québécoise.

À cet égard, plusieurs ont déjà émis des préoccupations comme en fait foi, notamment, ce témoignage de l'Association des Pilotes Maritimes du Canada (APMC) : *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 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'incertitude. Procéder ainsi essentiellement en raison des préoccupations de l'industrie à l'égard de la rentabilité, comme cela semble être le cas (et en dépit du fait que l'équation économique du pilotage profite clairement aux Canadiens, particulièrement à la classe moyenne, tout en contribuant aussi directement au bénéfice net des armateurs) peut effriter davantage la confiance du public⁴.*

L'acceptabilité sociale peut être un frein important à tout futur projet de développement de l'industrie maritime. Actuellement, la population du Québec émet régulièrement des préoccupations en lien avec la sécurité du Transport maritime. Certaines des recommandations du présent rapport sont, selon nous, susceptibles d'alimenter ces préoccupations en matière de sécurité.

Acceptabilité sociale liée à la perception des populations riveraines

Actuellement des messages contradictoires circulent dans le domaine du transport maritime. La population doit se positionner et développer sa perception de cette industrie qui oscille entre l'augmentation réelle de la pression issue de la navigation (plus de navires et des navires plus gros) et les intentions claires d'en assurer le développement (Stratégie Maritime du Québec et autres interventions de l'industrie⁵) et les régulières demandes d'assouplissement réglementaire issues de l'industrie (armateurs, administrations portuaires, etc.). Dans ce contexte, et sans vraiment prendre part aux débats et surtout aux décisions, nous comprenons que les préoccupations peuvent augmenter et minimiser l'acceptabilité sociale à l'égard des projets.

Stratégies Saint-Laurent estime que le gouvernement fait passer un message contradictoire entre sa volonté d'augmenter le transport maritime (et les effets et pression de la navigation) et l'assouplissement de la réglementation en cours dont celle associée à Loi sur le Pilotage. Le gouvernement provincial, notamment par la création de la Stratégie Maritime, favorise la

⁴ 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

⁵ Il y a 6 projets majeurs de développement portuaire au Québec.

croissance maritime du Québec sur le Saint-Laurent et accroît les activités portuaires sur l'ensemble du Saint-Laurent alors que la taille moyenne des navires a déjà connu une augmentation *importante au fil des ans (au cours des dix dernières années, par exemple, entre Québec et Montréal, la taille des navires a augmenté de 45 %)*⁶. Cette pression se ressent également à travers le *dernier budget du ministre des Finances Carlos Leitao qui indique que la communauté maritime du Québec estime que le Saint-Laurent est sous-utilisé pour le transport des marchandises*⁷.

Cette augmentation de trafic maritime et de volume des navires sur le Saint-Laurent est susceptible de créer des pressions et d'engendrer certains impacts supplémentaires à ceux générés par la navigation déjà présente à savoir :

- l'érosion des berges par le batillage des navires commerciaux,
- les nuisances sonores provoquées par le passage des navires sur la faune aquatique, dont les mammifères marins,
- la détérioration de la qualité de l'eau par la croissance du trafic maritime, sans parler de déversements majeurs d'hydrocarbures,
- **les risques environnementaux associés à d'éventuels déversements en raison de l'augmentation du trafic maritime.** En effet, la mise en œuvre de la stratégie maritime va indéniablement faire augmenter le nombre de navires sur la voie navigable et maritime du Saint-Laurent ce qui aura pour effet de faire augmenter les risques de collision entre navires ou autres situations susceptibles de provoquer un déversement d'hydrocarbures ou de produits toxiques.

La réponse attendue face à cette augmentation de trafic de grands transporteurs et de volume de marchandises transportées serait de renforcer la vigilance concernant la gestion du trafic (dépassement, vitesse, etc.) et les règles de pilotage afin de conserver les écosystèmes du Saint-Laurent. Or, les recommandations des processus réglementaires dont celui associé à l'examen de la Loi sur le Pilotage remettent en cause et assouplissent l'actuelle Loi sur le Pilotage dont le bilan de sécurité des 4 administrations de pilotage actuel *indique des résultats de plus de 99,9 % des missions réalisées sans incident de sécurité depuis de nombreuses années. Ces bilans de sécurité démontrent que le système actuel de pilotage au Canada fonctionne de façon sécuritaire*⁸.

Cette contradiction 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.

Exemple de la voie navigable du Saint-Laurent

À titre d'exemple probant, en matière de perception, le chenal de navigation du Saint-Laurent n'a pas été conçu pour que des navires à fort gabarit (longueur hors-tout n'excède pas 300 m et largeur égale ou supérieure à 32,5 m sans excéder 44 m) et des navires de forte

⁶ Source : <http://www.marinepilots.ca/presentations/CMPA-Pilotage-Act-Submission-FR.pdf>

⁷ Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1095753/etude-transport-maritime-ports-federaux>

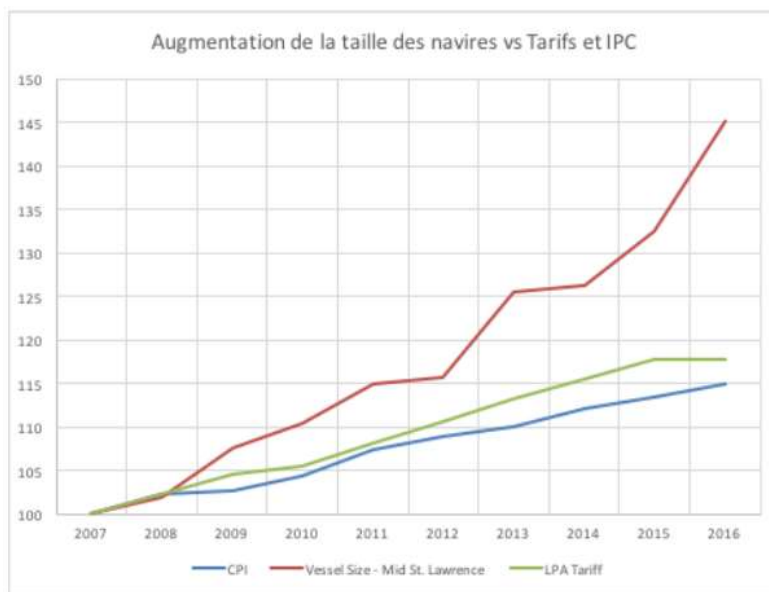
⁸ Source : <https://www.tc.gc.ca/fr/examens/discussion-examen-loi-pilotage.html>

longueur (longueur hors-tout comprise entre 270,0 et 300,0 mètres et largeur n'excède pas 44,0 mètres) de classe Post-Panamax (jusqu'à un maximum de 300m x 44m) par exemple se rencontrent. Or, c'est actuellement le cas dans certains tronçons, en amont de Québec, sous plusieurs conditions (Cf. l'avis 27A de la Garde Côtière Canadienne). Le gouvernement explore donc déjà actuellement les limites du chenal de navigation du Saint-Laurent. Si on ajoute à cet état de fait la possibilité de modifier les règles qui prévalent en matière de pilotage, de les amoindrir, nous sommes susceptibles de minimiser la sécurité et la protection des écosystèmes.

Contradiction entre le message de l'industrie maritime sur les coûts de pilotage et les bénéfices engendrés

*L'industrie attache beaucoup d'importance au fait que les coûts de pilotage ont augmenté plus rapidement au cours des dernières années (entre 2007 et 2016) que l'indice des prix à la consommation (IPC). Ce type de raisonnement ne tient cependant pas compte du fait que **les coûts de pilotage encourus par un navire sont liés à sa taille et que l'augmentation considérable de la taille des navires a engendré des gains exponentiels dont a profité l'industrie.***

Par exemple, tel que mentionné plus haut, la taille moyenne des navires a augmenté de 45% entre Québec et Montréal, au cours des 10 dernières années. Au cours de la même période, l'IPC a progressé de 15%, selon Statistique Canada. L'augmentation apparente des coûts de pilotage au-dessus de l'IPC⁹ masque toutefois des économies d'échelle et des gains de productivité importants dont bénéficient les armateurs, en raison de coûts relatifs moins élevés de pilotage lorsque mesurés en fonction de la taille des navires.



En réalité, grâce aux pilotes qui conduisent de façon sécuritaire et fluide des navires considérablement plus gros sur les mêmes voies navigables, non seulement il y a eu

⁹ Quant à lui, le tarif facturé par l'Administration de pilotage des Laurentides a suivi de très près l'IPC, n'ayant augmenté que de 18%.

croissance du volume de marchandises transportées (par exemple, le tonnage total dont fait état le Port de Montréal est passé de 25,9 millions de tonnes en 2010 à 35,2 millions de tonnes en 2016, soit une augmentation de 36 %), mais cela s'est effectué à un coût relatif (i.e., par unité) plus économique, améliorant ainsi le bénéfice net des armateurs et la position concurrentielle des ports canadiens¹⁰.

Gestion du risque et principe de précaution

Selon une information communiquée par l'Association des Pilotes Maritimes du Canada, *il faut être prudent avant d'apporter des changements dans un système à haut rendement comme celui du pilotage canadien où la sécurité doit être un facteur prépondérant à considérer* car plus le système est sécuritaire, moins il y a de risque d'accident de navigation et donc d'impact sur les écosystèmes du Saint-Laurent. *Il appartient à ceux qui préconisent des changements de faire la démonstration que la sécurité ne sera en aucun cas compromise.* Le rapport ne convainc pas Stratégie Saint-Laurent qu'il en fait la démonstration et, pour cette raison, les recommandations 8, 22 et 23 du rapport final devraient être révisées.

Conservation d'un écosystème fragile et sous pression versus développement

La biodiversité du fleuve Saint-Laurent est soumise à des pressions importantes. Celles-ci ne sont évidemment pas qu'attribuables à la navigation commerciale. Cependant, le projet de révision de la Loi sur le Pilotage, tel qu'il est actuellement, risque de soumettre cet immense, riche et vulnérable écosystème à de nouvelles pressions qui se cumulent aux pressions existantes. **Avant de soumettre le Saint-Laurent à ces nouvelles pressions, des efforts considérables devraient être consentis visant à diminuer les pressions existantes et à assurer la préservation des habitats et des espèces les plus représentatifs et les plus vulnérables.** Différentes mesures réglementaires et de gestion peuvent être envisagées en ce sens. Parmi celles-ci, notons l'établissement de zones de conservation. En ce sens, le Québec et le Canada présentent un bilan très mitigé avec respectivement 1,3% et 0,96% d'aires marines protégées (AMP) sur leur territoire. Selon le World Database on Protected Areas (WDPA), *à l'échelle mondiale, 3,4 % (12,3 millions de km²) des aires marines, y compris les eaux internationales, sont protégés, une augmentation qui a plus que sextuplé depuis 1990¹¹.*

Or, non seulement les engagements gouvernementaux en matière de protection et de conservation tardent à se manifester mais ces derniers ont été déjà, à quelques reprises, repoussés (2012 – 2015 et 2020). Quand les gouvernements seront-ils aussi prompts à protéger le patrimoine que représente le Saint-Laurent qu'à en développer son potentiel industriel ? Cette idée faisait pourtant consensus politique il y a peu de temps (motion unanime l'Assemblée nationale du Québec le 23 mars 2010¹²).

¹⁰ Source : <http://www.marinepilots.ca/presentations/CMPA-Pilotage-Act-Submission-FR.pdf>

¹¹ Source : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/tendances-mondiales-aires-protgees.html>

¹² Source : http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/39-1/journal-debats/20100323/13307.html#_Toc257204847

En signant la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, le Canada 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 marines¹³. 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 la révision de la loi sur le pilotage. Sur ce point, Stratégies Saint-Laurent considère que le principe de conservation devrait être appliqué avant le principe de développement.

¹³ Source : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/aires-protégees.html>

Partie II

Commentaires spécifiques de Stratégies Saint-Laurent sur des recommandations du rapport du président de l'Examen de la Loi sur le pilotage

Plusieurs recommandations représentent une grande source d'inquiétude pour Stratégies Saint-Laurent, motivée par le fait qu'elles risqueront d'avoir des effets négatifs sur le Saint-Laurent :

Maintien de l'indépendance du pilotage

Les recommandations 22 et 23 consistent à *faciliter et à promouvoir la **certification de pilotage des capitaines de navire et des officiers de navigation** ainsi que l'extension du droit aux certificats de pilotage **aux capitaines étrangers** et/ou à une classe de navires de la même entreprise*¹⁴. En effet, Stratégies Saint-Laurent pense que la dépendance des capitaines et des officiers de navigation à l'égard de la pression commerciale de leur société risquerait d'altérer leurs jugements et décisions face à une situation de navigation inhabituellement dangereuse où des pertes de temps et donc financières peuvent être engendrées par la compagnie pour laquelle ils travaillent. **Leur prise de risque de naviguer dans des conditions dangereuses exposerait les écosystèmes du Saint-Laurent au danger de potentiels incidents de navigation (fuite d'hydrocarbures, l'érosion des berges provoquée par collision, etc.) impactant le fleuve, élément de notre patrimoine québécois.** En revanche, 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.

Concurrence déguisée?

¹⁴ Source : https://www.tc.gc.ca/documents/17308_TC_Pilotage_Act_Review_French_v10_FINAL.pdf

La recommandation 8 permettrait à plus d'un groupe d'offrir leurs **services dans une circonscription de pilotage donnée**. Ainsi, à termes, il existe un réel danger que cette nouvelle approche favorise l'altération des mesures de sécurité en faveur de la recherche de diminution des coûts. Les prises de décision de pilotage, dans un contexte concurrentiel, est susceptible de mener à la recherche de bénéfices et d'intérêts commerciaux des utilisateurs de service et ce, au détriment de la qualité de service de pilotage et de la protection et pérennité des écosystèmes du Saint-Laurent. La recherche de la rentabilité « à tout prix » s'est déjà traduite par des demandes explicites de la part d'armateurs (par exemple, proposer d'utiliser moins de remorqueurs sur des sections à risque ou dans le contexte du transport de matières dangereuses), demandes susceptibles de générer des risques inutiles de dommages sur les écosystèmes ou sur les collectivités riveraines du Saint-Laurent. Les risques et les impacts de ce genre de décision, notamment les impacts économiques, sont assumés par l'ensemble de la société. Les avantages économiques des assouplissements réglementaires sont, au contraire, au profit des seules entreprises.

Maintien de l'expertise et de l'approche de régionalisation du pilotage

La recommandation 3 permettrait, dans un premier temps, de fusionner l'Administration de pilotage des Grands Lacs et l'Administration de pilotage des Laurentides *dans le but de réduire les coûts, d'accroître l'efficacité et d'évaluer s'il est faisable et souhaitable de procéder à des consolidations plus importantes*¹⁵ (à la fusion des 4 administrations de pilotage).

Or, Stratégies Saint-Laurent, tout comme ce témoignage de l'Association des Pilotes Maritimes du Canada (APMC), considère qu'il est essentiel de *préserver les connaissances locales et la reconnaissance des différences régionales qui composent les caractéristiques premières d'un régime de pilotage à haut rendement dans le monde*, un pilotage « encre » dans la connaissance fine et experte d'une section du Saint-Laurent. *Un système de pilotage efficace doit prendre dûment en compte les différences régionales et le besoin de connaissances locales des eaux (défis de navigation, conditions climatiques locales, infrastructures disponibles, etc.)*, surtout lorsque l'on considère la complexité du transport sur le Saint-Laurent.

Aussi, l'étude de KPMG¹⁶, commandée par le ministère des Transports dans le cadre de l'Examen, a confirmé ce principe, d'après le témoignage de l'Association des Pilotes Maritimes du Canada (APMC) : « ...l'Union européenne, les États-Unis et le Canada, ont conclu que **l'intérêt public et la sécurité maritime sont mieux servis par des services de pilotage offerts, de façon exclusive, par un seul groupe de pilotes dans toute zone de pilotage obligatoire...** ». Selon l'information communiquée par l'APMC, cette étude *affirme expressément qu'il ne serait pas avantageux de procéder à une telle fusion. L'étude indique que le modèle actuel est le mieux à même de gérer à long terme les pressions sur les coûts et qu'une fusion soulèverait des problèmes de mise en place qui entraîneraient des perturbations et*

¹⁵ Source : https://www.tc.gc.ca/documents/17308_TC_Pilotage_Act_Review_French_v10_FINAL.pdf

¹⁶ Source : <https://www.tc.gc.ca/fr/examens/comparaisons-internationales.html>

conduiraient à la perception que l'intérêt public n'est pas aussi bien servi. Ce qui remet en cause, encore une fois, l'acceptabilité sociale liée à cette éventuelle décision.

Conclusion

En conclusion, Stratégies Saint-Laurent recommande au ministre des Transports de sursoir à toute modification de la Loi sur le Pilotage afin d'étayer sa position notamment en procédant à un vaste chantier de concertation couvrant l'ensemble des effets et des tenants et aboutissants du transport maritime.

Stratégies Saint-Laurent serait alors heureux de participer à l'organisation d'un vaste processus de consultation et de concertation, du moins à l'échelle du Québec, afin de déterminer davantage les conditions à mettre en œuvre pour améliorer le transport maritime et minimiser les risques et les impacts qui y sont associés.



STRATÉGIES Saint-Laurent

870, avenue
Québec (Québec) G1R 2T9

de

Salaberry,

bureau

105

T
F 418 648-0991

418

648-8079

info@strategiessl.qc.ca
strategiessl.qc.ca