



## **Stratégie maritime du Québec**

**Commentaires de  
Stratégies Saint-Laurent  
Regroupement des comités de zones d'intervention prioritaire (ZIP) du Québec**

**Avis de Stratégies Saint-Laurent déposé à M. Jean D'Amour,  
Ministre délégué aux transports et à l'implantation de la  
Stratégie maritime du Québec**

**Août 2015**



## Sommaire

<b>LISTE DES ACRONYMES</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE I : COMMENTAIRES SUR LA STRATÉGIE</b>	<b>9</b>
<b>Développer l'économie maritime de manière durable en encourageant le transport plus sécuritaire et plus écologique de marchandises</b>	<b>9</b>
<b>Le transfert vers des énergies alternatives dont le gaz naturel liquéfié</b>	<b>10</b>
Emploi du gaz naturel liquéfié	10
<b>Contribution de l'industrie à la lutte intégrée aux changements climatiques</b>	<b>11</b>
<b>Renforcement du rôle et de la reconnaissance de l'Alliance Verte</b>	<b>12</b>
<b>Étendre le système de pilotage indépendant à l'ensemble des ports du Saint-Laurent</b>	<b>13</b>
<b>Renforcement des mesures gouvernementales et des outils législatifs</b>	<b>15</b>
<b>Moderniser le tourisme maritime</b>	<b>15</b>
<b>S'inscrire dans le courant de l'économie bleue</b>	<b>17</b>
L'évaluation économique des écosystèmes côtiers et marins	17
<b>PARTIE II : COMMENTAIRES SUR LA STRATÉGIE</b>	<b>20</b>
<b>Protéger le territoire maritime et ses écosystèmes notamment via la mise sur pied d'un réseau d'Aires marines protégées</b>	<b>20</b>
Identification, caractérisation et protection des zones productives et côtières d'intérêt	21
<b>Reconnaissance de la part du milieu du transport du statut patrimonial du Saint-Laurent</b>	<b>21</b>
Le paysage du Saint-Laurent au centre de cette reconnaissance	22

## **PARTIE III : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS ET CITOYENNES 24**

**Des mesures favorisant une gouvernance participative (concertation) et une gestion intégrée du fleuve, de ses ressources et du développement et autres préoccupations de SSL et des comités ZIP non intégrées dans la Stratégie maritime du Québec 24**

**Renforcer l'implication des communautés et renforcer la notion de bon voisinage et d'acceptabilité sociale notamment par la mise sur pied de mesures visant à mieux gérer les irritants (pollution, bruits, pollution visuelle, poussière) 24**

La question des dragages	25
L'accès aux installations portuaires	25
Concertation vs consultation vs information	26
Imputabilité renforcée pour les transporteurs notamment ceux transportant des produits à risque	27
Gestion de la vitesse (au ralenti) dans l'estuaire et la zone fluviale du Saint-Laurent	28
Contribution à la décontamination des sites orphelins	28
Mesures pour contrer la prolifération des espèces aquatiques envahissantes	29
Prévenir les aléas et protéger les zones côtières et les berges	29
Prendre en considération les changements climatiques	30
Contribution de l'industrie au Fonds Vert du Québec	30
Investissement en recherche et en formation	31
Confier des mandats aux comités ZIP et à Stratégie Saint-Laurent	32

## **CONCLUSION 33**

## Liste des acronymes

AMP	Aires marines protégées
CC	Changements climatiques
EAE	Espèces aquatiques envahissantes
EEE	Espèces exotiques envahissantes
EMR	Énergies marines renouvelables
GES	Gaz à effet de serre
GISL	Gestion intégrée du Saint-Laurent
GNL	Gaz naturel liquéfié
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte aux Changements climatiques
MTQ	Ministère des Transports du Québec
ONG	Organismes non gouvernementaux
PAREGES	Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre
PASL	Plan d'action Saint-Laurent
PETMAF	Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime aérien et ferroviaire
SIG	Système d'information géographique
TCN	Table de concertation nationale
TCR	Table de concertation régionale
ZIP	Zone d'intervention prioritaire

## Introduction

Stratégies Saint-Laurent est généralement favorable à un développement de l'industrie maritime, moins polluante et impactante que les autres industries du transport, particulièrement le transport routier. Stratégies Saint-Laurent considère également que le soutien au développement du transport maritime peut s'avérer, s'il est généré de façon durable et responsable, de la richesse et des emplois.

Cependant, ce développement doit être produit en intégrant et en mettant en œuvre un train de mesures s'inscrivant dans la poursuite des efforts de réhabilitation du Saint-Laurent, des efforts inscrits dans le Plan d'action Saint-Laurent (PASL) auquel sont associés Stratégies Saint-Laurent et les membres de son réseau, les comités de zone d'intervention prioritaire (ZIP), par l'intermédiaire du Programme ZIP.

Le but du document qui suit est d'identifier des axes ou des objectifs qu'il nous apparaît nécessaire d'intégrer à la stratégie maritime du Québec afin de rendre cette dernière plus conséquente avec les engagements gouvernementaux liés au PASL mais également dans le cadre d'entente ou d'engagements nationaux comme internationaux.

Dans le cadre de cet exercice de réflexion, Stratégies Saint-Laurent a consulté les membres de son conseil d'administration, les membres de son réseau ainsi que des aviseurs externes. Les délais, très courts, pour nous prononcer sur cette importante Stratégie nous contraint cependant à limiter les démarches de consultation et le champ de nos recherches.

Une consultation et une concertation sous forme d'Évaluation environnementale stratégique ou autre devrait porter notamment sur les éléments suivants :

- 1- le développement envisagé du transport maritime en termes d'achalandage souhaité (trafic par secteur des voies maritimes, nombre de navires par port, tonnage transbordé global et par port ainsi que par type de marchandises, etc.), de type et de catégorie de navires par secteur et par port (ex: vraquier Post-Panamax, pétrolier SuezMax, etc.), etc., et cela, en incluant une description technique générale de chaque catégorie de navire;
- 2- un portrait des origines-destinations actuelles et anticipées des déplacements maritimes par type de produits;
- 3- la construction, l'aménagement, l'agrandissement et la réfection des ports publics et "privés" au Québec;
- 4- l'aménagement requis des voies maritimes et autres aires de navigation pour répondre aux exigences du développement envisagé (nouvelles voies maritimes, besoins potentiels en termes de capitalisation d'équipements maritimes, dimensions minimales à aménager (largeurs, profondeurs, longueurs et/ou superficies), équipements de surveillance et gestion des niveaux d'eau, etc.);

- 5- un portrait actuel de la pêche commerciale ainsi que du développement envisagé (achalandage, zones de pêche, ports de pêche, routes maritimes partagées ou non, etc.);
- 6- un portrait actuel de la plaisance et de la villégiature ainsi que du développement envisagé (achalandage, ports de pêche, marinas, routes maritimes partagées ou non, etc.);
- 7- un portrait actuel du tourisme de masse (croisières) ainsi que du développement envisagé (achalandage et partage de l'accès, routes maritimes partagées ou non, etc.);
- 8- un portrait actuel et prévu des autres activités humaines en zone maritime, incluant la façon prévue de gérer les compatibilités d'usage (excursions écotouristiques (baleines, oiseaux, etc.), activités récréotouristiques côtières, sites de plongée sous-marine récréative, sites archéologiques subaquatiques, sites maricoles potentiels ou en production, zones de chasse (phoques, oiseaux, etc.), câbles sous-marins actuels et prévus, prises d'eau, etc.);
- 9- les possibilités de développement des énergies marines renouvelables (EMR) (éoliennes OffShore, hydroliennes, centrales marémotrices, unités houlomotrices, etc.) aux endroits présentant le plus de potentiel (Voie maritime du Saint-Laurent, Courant de Gaspé, îles de la Madeleine, Baie d'Ungava, etc.);
- 10- les impacts du développement des ressources pétrolières et gazières du fleuve et du golfe du Saint-Laurent, en termes d'activité maritime et d'interaction avec les autres activités;
- 11- la gestion par secteur des divers risques maritimes associés à chacune des activités humaines tant sur les plans technologique qu'environnemental (une analyse de niveau "générique" de ces risques devrait être effectuée et présentée) et les ressources pour y faire face;
- 12- la gestion prévue de la qualité des eaux et des sédiments aquatiques (sites de rejets d'eaux usées municipales et industrielles d'importance, sites de sédiments contaminés réhabilités partiellement ou non, etc.);
- 13- La lutte intégrée aux Espèces exotiques (et aquatiques) envahissantes;
- 14- Les opportunités de protection et de conservation des écosystèmes riches, fragiles et vulnérables et des habitats des espèces à statut précaire notamment via des aires marines protégées (AMP);

Toute problématique environnementale associée à l'une ou l'autre de ces activités devrait aussi être identifiée et décrite et, si possible, par endroit (ex: érosion des berges liée au batillage, dissémination d'espèces exotiques envahissantes par les eaux de ballast ou autrement,

blessures aux mammifères marins, perturbation de la faune aquatique par le bruit, rejets routiniers d'hydrocarbures par les navires.

Une fois la présentation complétée de toutes les informations techniques sur ces activités, leur analyse environnementale en fonction des caractéristiques du milieu serait effectuée et un cadre environnemental serait défini pour la gestion et le développement de ces activités.

Cette démarche devrait être fait par secteur de Table de concertation régionale (TCR) et globalement afin d'être soumis au processus de concertation actuellement en développement au Québec via la Gestion intégrée du Saint-Laurent (GISL).

Aussi, l'absence de comité de travail (concertation) à l'échelle du Saint-Laurent et par région (par TCR), en continu, incluant des membres importants et experts du Saint-Laurent issus de la Société civile, tels que Stratégies Saint-Laurent et ses membres, les Comités ZIP, selon nous, dans le contexte de la mise en œuvre de la GISL, un processus enchâssé dans le PASL et inscrit dans la Loi sur l'Eau du Québec, constitue une faiblesse de l'actuel processus.

Nous souhaiterions donc voir mis en place une démarche consultative et un processus de concertation auxquels nous apporterons notre soutien et notre expertise afin que cette Stratégie soit le plus inclusive possible, davantage intégrée.

Dans ce contexte, Stratégies Saint-Laurent s'est donc consacré plus spécifiquement à l'analyse portant sur le transport et notamment en ciblant :

- Les actions concrètes visant à *Développer l'économie maritime de manière durable en Encourageant le transport plus sécuritaire et plus écologique de marchandises;*
- Les actions concrètes visant à *Protéger le territoire maritime et ses écosystèmes* notamment via la mise sur pied d'un réseau d'AMP;
- Les actions concrètes visant à *Améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes* par l'entremise de mesures favorisant une gouvernance participative (concertation) et gestion intégrée du fleuve, de ses ressources et du développement.

Aussi, Stratégies Saint-Laurent a identifié une série de lacunes dans la Stratégie maritime du Québec et ainsi a suggéré d'intégrer à l'actuel document des éléments nous apparaissant assez fondamentaux.

## **PARTIE I : Commentaires sur la STRATÉGIE**

### ***Développer l'économie maritime de manière durable en encourageant le transport plus sécuritaire et plus écologique de marchandises***

Stratégies Saint-Laurent propose de considérer certaines mesures ou moyens qui pourraient contribuer à assurer le succès de cet objectif.

Parmi les mesures que vous proposez de soutenir, Stratégies Saint-Laurent est d'accord qu'il faut, notamment :

- Reconduire le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) et identifier des mesures incitatives, sous forme de crédits d'impôts ou autres;
- Poursuivre le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime aérien et ferroviaire (PETMAF);
- Encourager le remplacement des navires vétustes;
- Inciter les architectes et les ingénieurs navals, de même que les armateurs et les constructeurs de navires à concevoir les navires de manière à toujours limiter les émissions des navires au maximum des développements technologiques disponibles;
- Au niveau du bruit par exemple, installer des joints d'étanchéité entre les moteurs et la coque métallique, une suspension anti-vibrations sous les moteurs, etc.). Émettre des normes maximales de dB émis en milieu maritime en fonction de critères à définir;
- Au niveau des rejets routiniers d'hydrocarbures, installer des systèmes de traitement des eaux usées des navires, dont celles de cales, toujours plus performants. Adopter des normes plus restrictives que celles de la Convention MARPOL, du moins pour les navires québécois et, si possible, canadiens qui fréquentent les eaux marines du Québec;
- limiter la vitesse des bateaux dans certains secteurs afin d'éviter les impacts au niveau de l'érosion des berges induites par le batillage, ou ceux dus à l'émission des bruits par les moteurs, de même que les collisions avec les mammifères marins. Des balises pourraient être installées le long de certaines portions des voies navigables afin de bien circonscrire les endroits pouvant être fréquentés par les bateaux;
- Encourager l'emploi d'énergie servant à réduire l'emploi du pétrole/mazout (dont le gaz naturel liquéfié).

De plus, Stratégies Saint-Laurent, selon d'avis de nos experts, considère qu'il s'avère nécessaire de développer l'économie maritime mais que ce développement, pour qu'il soit durable et intégré, nécessite d'identifier et dresser un portrait exhaustif de tous les types et secteurs d'activités, de distinguer les segments du milieu maritime (commercial, récréotouristique nautique, industrie nautique, environnementaux, etc.), d'identifier tous les intervenants agissant en lien direct ou indirect avec le Saint-Laurent. Ce lien entre ces milieux est primordial afin de mieux identifier les mandats, le rôle de chacun, les retombées économiques, les besoins en main d'œuvre, le partage d'expertise, les besoins techniques, les besoins en formation, en recherche, etc.

## ***Le transfert vers des énergies alternatives dont le gaz naturel liquéfié***

L'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL), actuellement, semble la seule option alternative réaliste au pétrole/mazout. En effet, pour l'instant, les connaissances et avancées technologiques ne permettent pas l'utilisation d'une énergie plus verte (énergie solaire,..) puisque ces appareils n'offriraient pas une puissance suffisante pour déplacer les gros navires. De plus, le processus de changement des moteurs des navires serait très complexe, long et coûteux. La flotte commerciale, dont un bateau peut valoir entre 35 et 50 millions \$, ne pourra pas modifier ces équipements du jour au lendemain notamment pour cause de rentabilité. Un navire ne se compare pas à un camion, les coûts relatifs à l'entretien et au changement des appareils sont prohibitifs. Par contre, à moyen et long termes, les nouveaux navires pourront être construits dans cette nouvelle optique.

L'utilisation de l'électricité pourrait aussi être examinée, du moins pour certaines catégories de navires<sup>1</sup>

Du financement et une veille scientifique devraient cependant être envisagés afin de bonifier les connaissances en regard du développement futur de l'industrie et de l'utilisation de sources énergétiques alternatives.

### **Emploi du gaz naturel liquéfié**

L'emploi du GNL serait une énergie intéressante à privilégier dans le monde maritime, dans une optique de diminution des gaz à effet de serre (GES).

Selon l'Alliance Canadienne pour les véhicules au gaz naturel, le GNL serait plus respectueux de l'environnement puisque son apport en GES serait plus faible, comparativement au combustible à base de pétrole (GES: réduit de 20 à 29% le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), réduit de 35 à 85% les oxydes d'azote (NOx), réduit de 85 à 100% l'émission d'oxydes de soufre (SOx), réduit 85% (PS)<sup>2</sup>.

Par contre, une attention particulière devrait être mise sur sa plus grande émanation de méthane (GES plus puissant). Aussi, en cas de déversement, les risques sembleraient moins importants que ceux du pétrole dû au fait de son évaporation et de la nécessité de conditions environnementales spécifiques pour qu'il puisse s'enflammer.

*Le GNL a certainement un meilleur rendement environnemental mais le réseau n'est pas en place pour accueillir un tel changement pour l'instant – David Bolduc*

<sup>1</sup> [http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16830:seatrade-award-for-the-fully-electric-ferry-ampere&catid=71&Itemid=63](http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=16830:seatrade-award-for-the-fully-electric-ferry-ampere&catid=71&Itemid=63) ET <http://gcaptain.com/ship-photos-of-the-day-worlds-first-battery-powered-ferry/>

<sup>2</sup> Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel, Avril 2014, [http://stream1.newswire.ca/media/2014/04/02/20140402\\_C8176\\_DOC\\_FR\\_38726.pdf](http://stream1.newswire.ca/media/2014/04/02/20140402_C8176_DOC_FR_38726.pdf)

Alliance Verte.

*Aussi, les navires n'ont pas les appareils pour utiliser le GNL et le coût de modification est trop élevé pour imaginer la modification des bateaux (milliers de dollars). De plus, il faut penser à intégrer des systèmes de rétention du GNL pour pouvoir approvisionner les navires. Donc, l'installation et la concrétisation de ce projet reste assez complexe dans des délais courts – David Bolduc Alliance Verte.*

L'ajout de budget dans les projets d'études aiderait à l'avancement des nouvelles technologies associées au GNL.

Le GNL est prohibitif pour certaines catégories d'utilisateurs. Cependant, pour un armateur qui exploite une compagnie rentable, les coûts devraient être plus abordables. Il serait intéressant de commander une étude qui ferait une analyse comparative exhaustive des différents modes possibles de propulsion (pétrole/mazout, gaz naturel liquide et comprimé, à voile selon une conception moderne, électrique, solaire, mixte, etc.). Les avantages de ces différents modes pourraient aussi s'avérer variables en fonction des distances à parcourir. Les coûts "environnementaux" de chaque mode devraient aussi être considérés.

### ***Contribution de l'industrie à la lutte intégrée aux changements climatiques***

Parmi les autres moyens favorisant la lutte intégrée aux changements climatiques, des approches techniques peuvent également être mises à contribution. L'Alliance Verte en propose plusieurs :

Des techniques très simples<sup>3</sup> comme réduire les consommations de toutes sortes qui impliquent des interventions au niveau de:

- La peinture du navire;
- La façon de charger les navires;
- La maintenance;
- La maintenance de l'hélice et de la coque;
- La réduction de la vitesse;
- La planification des voyages en fonction des marées;
- L'augmentation de l'efficacité des navires (additifs, moteur récent,...).

#### Peinture de navire

Tout ce qui peut induire une friction du navire sur l'eau est susceptible de ralentir ce dernier et d'augmenter la consommation d'énergie. Aussi, des peintures antisalissures et antifrictions non toxiques seraient à développer. Les peintures à base d'étain (Tributylétains) se sont avérées dommageables pour l'environnement et sont aujourd'hui interdites. D'ailleurs, en raison de leurs présences dans les sédiments, leurs effets se font encore sentir.

<sup>3</sup> Toutes les techniques précédentes font parties du guide offert par l'Alliance Verte

## ***Renforcement du rôle et de la reconnaissance de l'Alliance Verte***

Stratégies Saint-Laurent est partenaire de l'Alliance verte et siège sur le comité environnemental qui vise à bonifier, en continu, ce Programme. Stratégies Saint-Laurent croit donc aux vertus d'une telle initiative et recommande au gouvernement d'en renforcer le soutien par des incitatifs, tel que le financement associé à la promotion, à la participation des membres et à la recherche.

*L'Alliance verte est un programme de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine. C'est une initiative rigoureuse, transparente et inclusive qui cible neuf enjeux environnementaux prioritaires. Les participants sont des armateurs, des ports, des terminaux, les corporations de la Voie maritime et des chantiers maritimes. La pierre d'accise de l'Alliance verte est son vaste programme environnemental qui permet à toute compagnie maritime basée au Canada ou aux États-Unis de réduire son empreinte environnementale en adoptant des mesures concrètes et mesurables.*

Différents enjeux et critères sont présentés dans ce programme, notamment en ce qui concerne les GES, les Espèces aquatiques envahissantes (EAE) ou encore la prévention des fuites et déversements.

La Stratégie maritime du Québec devrait soutenir les initiatives visant à améliorer les pratiques environnementales et sociales de l'industrie. Parmi celles-ci, **l'Alliance Verte** est sans conteste l'une des plus structurées et des plus significatives. En effet, l'expertise et le succès associés à cette initiative québécoise attire les projecteurs sur notre capacité à innover dans le domaine du transport maritime. Déjà l'Alliance Verte reçoit des demandes pour exporter son programme dans l'ouest canadien et dans des grandes villes portuaires américaines. C'est donc un fleuron du savoir-faire québécois qu'il faut soutenir.

Ce soutien devrait aussi se ressentir au Québec. La Stratégie maritime du Québec devrait inciter fortement l'adhésion de l'industrie québécoise ou œuvrant sur le territoire du Québec à devenir membre actif du Programme.

*Pour l'instant, la certification de l'Alliance Verte se positionne seulement à travers le Canada et les États-Unis, selon une participation de 45%. L'Alliance souhaite agrandir sa quantité de membre et ainsi assurer le maintien de l'écologie de notre autoroute aquatique. Un moyen efficace pour augmenter le taux d'adhésion à la certification sera peut-être de donner une prime aux compagnies qui se certifient? Cependant, des incitatifs autres que financier pourraient aussi être mis en place, par exemple, une reconnaissance morale envers les compagnies qui vont au-delà des normes réglementaires recommandé pourrait être davantage publicisée – David Bolduc Alliance Verte.*

*Cependant, il existe une limite à l'impact potentiel de l'Alliance Verte, par exemple, actuellement, il est difficile de certifier les bateaux provenant de l'international, principalement en raison de la fréquence de leur visite dans le Saint-Laurent. L'organisme n'est toutefois pas fermé à l'idée d'agrandir son terrain d'activité – David Bolduc Alliance Verte.*

### ***Étendre le système de pilotage indépendant à l'ensemble des ports du Saint-Laurent***

Stratégies Saint-Laurent estime que 'atteinte de l'objectif de rendre le transport plus sécuritaire est primordial est qu'il passe inconditionnellement par l'élargissement du système de pilotage indépendant à l'ensemble des ports importants du Saint-Laurent dont ceux de la Côte-Nord.

En effet, selon l'Association des pilotes maritime du Canada, une position qui rejoint absolument la vision de Stratégies Saint-Laurent.

*Il existe toutefois sur le Saint-Laurent une profonde anomalie en ce que aucun service de pilotage réglementé n'est en place à l'est de Les Escoumins et ce, malgré le fait qu'il y existe un trafic commercial important, particulièrement au sein des ports de la Côte Nord. Les risques reliés à cette situation ont d'ailleurs été soulignés au sein du récent examen du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires mené par un comité mis en place par Transports Canada et ayant fait rapport au Ministre des Transports en novembre 2013.*

*Plus encore, le rapport du comité d'examen a fait écho aux préoccupations soulevées par l'Association des pilotes maritimes du Canada face à cette anomalie. L'Association estime en effet qu'il est important de palier à cette vulnérabilité et de déterminer quelles exigences en matière de pilotage devraient être en place à l'est de Les Escoumins afin d'assurer une navigation sécuritaire et la protection du public.*

Stratégies Saint-Laurent soutien cette importante recommandation de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

Par ailleurs, en amont aussi du fleuve, la volonté de faire passer de plus gros et de plus fréquents pétroliers et autres navires comme des porte-conteneurs et des vraquiers pour avoir des réservoir de carburant de plus de 10 000 T de mazout lourd, dans un chenal de navigation peu profond et à largeur prédéterminée, devrait aussi inciter à apporter des ajustements aux activités de pilotage. On parle de Suezmax allant jusqu'à 200 000 T et d'Aframax de 120 000 T ayant respectivement des tirants d'eau de 17 m et de 14 m alors que les chenaux ont des profondeurs de 12,5 m et 11,0 m. Le nombre de pilotes par déplacement devrait aussi être revue et le besoin d'utilisation de remorqueurs pour le guidage et touage des navires.

Plusieurs autres mesures seraient à mettre en place en termes de prévention et d'intervention

dans le cadre des mesures d'urgences environnementales. Il conviendrait tout d'abord de refaire une analyse détaillée des risques de déversement le long du littoral de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La firme Dillon Consulting est en train de faire l'exercice pour ce secteur et trois autres au Canada, mais son mandat donné par Transports Canada n'est pas public. Entre autre, est-ce que leur mandat va jusqu'à la formulation de recommandations quant aux mesures d'urgence à appliquer dans chaque segment de côte en fonction de leurs caractéristiques tant physiques, que biologiques et humaines? À quelle échelle travaillent-ils ? Est-elle suffisamment précise pour permettre une intervention efficace adaptée à chaque situation ? Permet-elle d'évaluer la quantité de matériel d'urgence et de ressources dont chaque segment de côte devrait disposer ?

Cette batterie de nouvelles mesures, particulièrement celles rendues nécessaires par des optimisations de tonnage, devraient être, évidemment, entièrement aux frais de l'industrie.

## ***Renforcement des mesures gouvernementales et des outils législatifs***

Complémentaire à l'adhésion à des programmes environnementaux tels que celui de l'Alliance Verte, Stratégies Saint-Laurent croit qu'une révision réglementaire et législative par un comité d'experts (légistes, scientifiques, usagers et organismes non gouvernementaux (ONG), tels que Stratégies Saint-Laurent et Alliance Verte, pourrait être une mesure concrète et efficace visant à minimiser l'impact de l'industrie et à améliorer la confiance de la population à l'égard de cette industrie. Parmi les révisions à envisager, notons :

- Renforcer les Plans de mesures d'urgence et les outils d'intervention dans la gestion des risques;
- Revoir les lois et règlements favorisant une meilleure intégration des différentes lois et réglementations associées au transport maritime, à l'environnement, à la sécurité civile et ce, aux différents paliers gouvernementaux;
- Revoir, en priorité, les lois et règlements relatifs au transport de produits susceptibles de représenter un risque environnemental et de sécurité civile (hydrocarbures, produits nucléaires, etc.);
- Associer ce processus de révision à une démarche de concertation et de consultation publique.

## ***Moderniser le tourisme maritime***

Par cet axe, le gouvernement souhaite favoriser les croisières d'excursion et fluviale et attirer les croisières internationales.

*En mettant sur pied le Bureau de l'offre touristique maritime qui permettra de créer des partenariats d'offres touristiques public/privé et/ou privé/privé, tout en offrant un soutien gouvernemental aux institutions publiques et aux organisations privées. Ces partenariats se feront individuellement et selon les orientations gouvernementales. Le Bureau permettra de réellement connaître et de soutenir les possibilités d'offres touristiques québécoises liées au monde maritime, tout en contribuant au secteur touristique terrestre.*

*En examinant les scénarios de mise en marché globale et intégrée du tourisme régional du terroir. En analysant également les possibilités de tourisme maritime concerté par les associations touristiques régionales avec, entre autres, le milieu culturel, les produits du terroir et les festivals et événements, pêcheurs et entreprises gravitant autour du milieu des pêcheries afin de développer le tourisme de destination maritime.*

Ces stratégies laissent entrevoir que l'**écotourisme** pourrait être aussi pris en considération mais sans établir de balises claires. L'accessibilité universelle ne semble pas non plus au centre de la

Stratégie. Au contraire, elle entend soutenir davantage le développement du transport maritime de marchandises et le tourisme de grande envergure (croisières fluviales et internationales) et celui préconisant l'emploi d'embarcation à moteur. Cette vision était également inscrite dans la Stratégie de mise en valeur d'un Saint-Laurent touristique 2014-2020 adopté par le précédent gouvernement (Tourisme Québec)<sup>4</sup>. Or, toutes les études semblent le démontrer, on considère la part de marché croissante à l'égard de l'écotourisme dont les avantages sont indéniables dans un contexte de développement durable<sup>5</sup>.

Cela survient dans un contexte où :

- Les citoyens/résidents réclament de plus en plus un fleuve plus démocratique, accessible et en santé : lieux de baignade, accès physiques (promenades riveraines, quais pour petites embarcations vs marinas privées pour plaisanciers);
- De plus en plus d'adeptes s'aventurent sur le fleuve en petites embarcations (canot, kayak, etc.). Même le nombre d'expéditions publicisées, associées à des causes sont en hausse (Tour de la Route bleue, Défi Marco Weber, Coup de pagaie pour le Saint-Laurent, Défi Charles-Bruneau, Défi Go Fetch, Expédition Jeunes Musiciens du Monde, etc.) et donne au Saint-Laurent une belle fenêtre de visibilité. On observe donc un engouement certain à découvrir le fleuve d'une manière différente, plus proche de l'écosystème et de ses collectivités riveraines;
- Dans la région de Montréal, de nombreuses initiatives de concertation sur la sécurité nautique ont eu lieu avec les différents acteurs impliqués (service de police, incendie, garde-côtière, corpo de la voie maritime et kayakistes) afin de faire comprendre de part et d'autre les besoins et réalités de chacun;
- L'affluence de cette nouvelle clientèle en croissance (petites embarcations non motorisées) sur un cours d'eau fortement fréquenté par les plaisanciers, et où la priorité est accordée à la navigation commerciale via la voie maritime cause des conflits d'usage.

La Politique doit donc adresser aussi ces problématiques d'utilisation et appréhender les éventuels conflits d'usage en mettant en place des démarches de concertation et d'information. Les comités ZIP et Stratégies Saint-Laurent peuvent contribuer, par voie de mandats, au développement de divers outils favorisant un développement harmonieux et durable du potentiel touristique du fleuve.

Les comités ZIP du Québec sont les organismes qui développent le réseau des ROUTES BLEUES au Québec. En ce sens, ils regroupent de nombreux intervenants et connaissent la problématique associée à l'accessibilité et à la pratique du nautisme.

Déjà nous préconisons de travailler de concert avec les ministères pour que diverses mesures soient établies telles que :

- Gestion adéquate, intégrée et durable des accès au fleuve (dont la gestion des descentes ou rampes de mise à l'eau pour petites embarcations);
- Établissement et amélioration, en continu, d'une politique de consultation sur les

<sup>4</sup> <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/publications-administratives/strategie-saint-laurent.pdf>

<sup>5</sup> [http://courseweb.edteched.uottawa.ca/lsr2521/Modules/Nature/Importance\\_Nature.pdf](http://courseweb.edteched.uottawa.ca/lsr2521/Modules/Nature/Importance_Nature.pdf)

- demandes de nouvelles marinas;
- Établissement et amélioration, en continu, d'une Politique sur la navigation de plaisance;
  - Processus d'éducation et de sensibilisation sur les conflits d'usage (observation, chasse, pêche, navigation de plaisance, croisières, etc.);
  - Identification d'orientations qui guideront les offres de partenariat touristique incluant l'écotourisme);
  - Soutien financier de projets et d'initiatives touchant la conciliation des usages sur le fleuve, de processus d'éducation et d'information à cet égard;
  - Démarches visant à réévaluer les règlements et les mesures de sécurité et de prévention pour les usagers du fleuve (vitesse et distance de bateau à moteur par rapport aux berges et aux petites embarcations, contrôle plus accru de prévention sur l'eau : port du VFI, alcool, comportement, etc.);
  - Solidifier les liens entre le secteur maritime et celui nautique dans le cadre de la mise sur pied du Bureau de l'offre touristique maritime (sécurité nautique ; cohabitation selon les usages ; éducation, etc.);
  - Favoriser la synergie entre les croisières d'excursion et fluviales et les municipalités et MRC ;
  - Solidifier les liens entre le secteur maritime et celui nautique dans le cadre de la mise sur pied du Bureau de l'offre touristique maritime (sécurité nautique ; cohabitation selon les usages ; éducation, etc.) ;
  - Définir le tourisme nautique et clarifier les différents segments qu'il inclut afin de mieux cerner la distinction entre tourisme nautique et tourisme maritime ;
  - Identifier les ressources ayant une approche de développement durable (écotourisme ; tourisme nautique responsable, etc.);
  - Favoriser une approche holistique de la promotion du Saint-Laurent et de ses rives (économie Bleu, Vert) et être objectif dans la promotion et la mise en marché du Saint-Laurent touristique;
  - Valoriser le patrimoine local et le paysage maritime;
  - Minimiser le risque de créer une dichotomie au sein du patrimoine québécois par rapport aux localités pourvues d'infrastructures portuaires.

## ***S'inscrire dans le courant de l'économie bleue***

### **L'évaluation économique des écosystèmes côtiers et marins**

Il a été reconnu que les écosystèmes marins du Saint-Laurent sont d'une richesse aussi unique que diversifiée. Stratégies Saint-Laurent considère que dans l'esprit du développement durable des efforts devraient être consentis afin de miser sur une évaluation économique de ces écosystèmes marins et également d'en évaluer les retombées en matière de service écologique.

Cette évaluation permettrait une gestion plus efficace de l'environnement maritime en tenant compte des impacts réels du développement de certaines filières économiques. Le principe

d'évaluation économique de l'environnement débute par la politique de l'économie bleue. L'économie bleue est basée sur les mêmes principes fondamentaux qui soutiennent l'économie verte. Celle-ci est cependant orientée de manière à mieux refléter les conditions et les besoins des pays côtiers (AIMS, 2014<sup>6</sup>). En revanche, les objectifs à atteindre sont très similaires ; elle vise à améliorer le bien-être de l'homme et l'équité sociale, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux et les insuffisances écologiques (AIMS, 2014).

L'économie bleue prend donc en considération l'importance de limiter les impacts négatifs des activités sur l'écosystème concerné. Dans la situation qui nous préoccupe, on se doit de prendre en compte l'effet du transport maritime sur l'ensemble du fleuve Saint-Laurent. L'économie bleue prend en considération l'impact des activités maritimes (pêche, transport maritime, tourisme, exploitation des hydrocarbures extracôtiers, etc.) par l'intégration du capital nature dans l'équation. Celui-ci est constitué par les actifs écologiques qui proviennent de l'écosystème cerné et qui fournit la majorité des biens et services à la population (Anderson *et al.*, 2010<sup>7</sup>).

L'eau du bassin hydrographique du Saint-Laurent, qui équivaut à environ 40% de la ressource hydrique du Québec, représente une énorme source de biens et services et supporte une biodiversité incroyablement riche (MDDELCC, 2014<sup>8</sup>). L'économie bleue se doit donc d'intégrer la valeur réelle du capital nature dans son analyse de base pour pouvoir soutenir le développement durable du transport maritime.

Divers projets d'évaluation économique des écosystèmes marins ont été mis en place, notamment en France. Dès 2005, le Plan Bleu (organisme pour l'environnement et le développement marin) a été chargé d'explorer les liens entre l'environnement et l'économie en développant une approche économique de l'environnement (Plan Bleu, 2010<sup>9</sup>).

Cette étude porte sur la valeur de 3 types de bénéfices rendus par les écosystèmes:

- La valeur ajoutée créée dans les secteurs économiques;
- La valeur équivalente aux dépenses évitées;
- La valeur tutélaire dans le cas des bénéfices à caractère collectif.

Les résultats de cette étude témoignent que le bénéfice ressortant des écosystèmes marins méditerranéens s'élève à plus de 26 milliards d'euros pour l'année 2005.

VALMER est un projet expérimentant diverses méthodes qui peuvent être utilisées pour quantifier et qualifier la valeur économique, sociale et environnementale des services rendus par les écosystèmes marins et côtiers (Valmer, 2014<sup>10</sup>). Ces valeurs pourront alors être communiquées et diffusées afin d'améliorer l'utilisation qui peut en être faite en matière de gestion et de gouvernance des espaces côtiers et marins. Ce projet a débuté en septembre

<sup>6</sup> ASSOCIATION INTERNATIONALE DE MANAGEMENT STRATÉGIQUE (AIMS), AIMS document: L'Économie bleue, Consulté le 16 septembre 2014, [En ligne], URL; <http://www.ansti.org/downloads/AIMS.pdf>

<sup>7</sup> ANDERSON, J., C. GOMEZ W., G. MCCARNEY, V. ADAMOWICZ, N. CHALIFOUR, M. WEBER, S. ELGIE ET M. HOWLETT. 2010. Le capital naturel : utilisation de la monétisation des écoservices et d'instruments basés sur les marchés comme outils pour l'aménagement durable des forêts. Rapport sur l'état des connaissances, 83 p.

<sup>8</sup> MINISTÈRE DU DÉVELOPEMENT DURABLE, ENVIRONNEMENT, ET LUTTE COMME LES CHANGEMENTS CLIMATIQUE (MDDELCC), L'eau au Québec, une ressource à protéger, Consulté le 16 septembre 2014, [En ligne], URL; <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/inter.htm>

<sup>9</sup> PLAN BLEU, 2010. Valeur économique des bénéfices soutenables provenant des écosystèmes marins méditerranéens. Consulté le 20 septembre 2014. [En ligne], URL [http://planbleu.org/sites/default/files/publications/cahier8\\_marin\\_fr.pdf](http://planbleu.org/sites/default/files/publications/cahier8_marin_fr.pdf)

<sup>10</sup> VALMER, 2014. [En ligne], URL : <http://www.valmer.eu/?lang=fr>

2012, et prévoit de se terminer en juin 2015. Le projet représente 4,7 millions d'euros, il regroupe onze partenaires, et est cofinancé par le Fonds européen de développement régional. Afin d'atteindre les objectifs et combler le fossé entre la théorie, la politique et la pratique, les communautés des sciences et de la gouvernance marines des deux côtés de la Manche se sont rassemblées et travaillent ensemble.

L'étroite collaboration avec les principaux intervenants permet au projet VALMER d'apporter aux décideurs une compréhension plus claire des évaluations qui peuvent être faites du milieu marin, et comment ces dernières peuvent être utilisées pour prendre des décisions plus efficaces. Six sites d'études ont été choisis, répartis sur le sud-ouest de l'Angleterre et le nord-ouest de la France.

Pour Stratégies Saint-Laurent le virage vers une économie bleue basée sur une connaissance fine du territoire, de ses ressources et de la valeur des services écologiques qui y sont associés est assurément une voie à préconiser. Il serait donc intéressant de réfléchir à la mise en place d'un projet comparable à l'initiative VALMER dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, cela nous permettrait de réaliser des études avantages-coûts plus réalistes pour des projets régionaux ou encore provinciaux, de mesurer les risques et avantages de chaque projet et ainsi d'améliorer la prise de décision quant à la faisabilité des projets, d'en retirer tous les bénéfices en fixant une redevance appropriée, de générer davantage de retombées des projets pour les collectivités québécoises et ainsi, de favoriser une meilleure acceptabilité sociale des projets retenus.

## **PARTIE II : Commentaires sur la STRATÉGIE**

### ***Protéger le territoire maritime et ses écosystèmes notamment via la mise sur pied d'un réseau d'Aires marines protégées***

Stratégies Saint-Laurent est heureux de constater que la Stratégie maritime du Québec entend considérer comme un objectif prioritaire (ou un moyen) la création d'un réseau d'aires protégées dans le fleuve. Le Gouvernement du Québec<sup>11</sup> a pris devant la Communauté internationale des engagements fermes à l'égard de l'établissement d'aires protégées marines (10% d'ici 2015). Des engagements qui se reflètent également dans les politiques fédérales (10% également mais d'ici 2020)<sup>12</sup>. Or, actuellement, le Québec accuse un retard par rapport à la moyenne internationale totalisant approximativement 1% d'aires **marines** protégées.

Bien qu'ayant une plus large part de son territoire protégé, les écosystèmes aquatiques, littoraux, humides et insulaires de la portion fluviale du Saint-Laurent doivent également être assortis de mesures de protection et de conservation car ces milieux sont soumis à des pressions considérables dont : spéculation foncière en rive, artificialisation, occupation ou colonisation agressive par les espèces exotiques envahissantes, pollutions agricoles, urbaines et industrielles, etc. À titre d'exemple, les milieux humides, des milieux à la fois riches et très vulnérables, sont en déficit de protection comme le démontre ces chiffres : *1% de milieux humides restaurés ou compensés en regard des 2 855 ha dont la destruction a été autorisée par Québec entre le 30 novembre 2006 et le 31 mars 2010 et 19% de milieux humides détruits dans la vallée du Saint-Laurent entre 1990 et 2011, soit 567 km<sup>2</sup> (ou 56 700 hectares)*<sup>13</sup>.

Le report de l'adoption d'une loi sur la protection des milieux humides aux horizons de 2018, par l'actuel gouvernement inquiète les spécialistes de la conservation. Le Saint-Laurent a déjà perdu une part non négligeable de son patrimoine naturel associé au développement en rive.

Stratégies Saint-Laurent entend contribuer aux travaux et aux efforts visant à établir cet ambitieux mais nécessaire objectif. À titre de réseau d'organismes impliqués dans la gestion intégrée et concertée de l'eau au Québec, nous croyons que le processus actuel pourrait faire l'objet d'une bonification en matière de concertation, diffusion et consultation. Notre réseau, reconnu et adéquatement financé, est certes prêt à contribuer à une telle démarche.

<sup>11</sup> Orientation stratégiques du Québec en matière d'aires protégées  
[http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/orientations-strateg2011-15.pdf](http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/orientations-strateg2011-15.pdf)

<sup>12</sup> D'un océan à l'autre : tracer un chemin pour le Canada vers son objectif 2020 - SNAP Québec  
[http://cpaws.org/uploads/CPAWS\\_DareDeep2020FR\\_final.pdf](http://cpaws.org/uploads/CPAWS_DareDeep2020FR_final.pdf)

<sup>13</sup> Extrait de :  
<http://www.lapresse.ca/environnement/201401/15/01-4728774-quebec-incapable-de-protoger-les-milieux-humides.php>

## **Identification, caractérisation et protection des zones productives et côtières d'intérêt**

L'identification et la caractérisation adéquate (suffisante) des zones de résurgence des eaux profondes (upwelling) le long des littoraux québécois devraient être une priorité. En effet, ces zones de productivité biologique élevée peuvent se trouver directement dans les voies navigables ou au voisinage immédiat des ports et de leurs quais. Aussi, la circulation des navires peut induire, par leurs coques et/ou la turbulence induite par les hélices, une perturbation importante des organismes associés à cette forte productivité. Sans compter le fait que ces zones supportent souvent une fréquentation intense par les oiseaux et mammifères marins. Plusieurs de ces zones présentent des fréquences d'occurrences variables en fonction de divers paramètres physiques, dont la typologie des courants. Aussi, une caractérisation adéquate de ces zones permettrait d'élaborer des modes de gestion de la circulation maritime en fonction des caractéristiques de ces contraintes physiques à fort potentiel biologique.

Par ailleurs, les marais, les zostérais et autres zones littorales de production primaire et secondaire importante devraient aussi être bien localisées (GPS) et caractérisées. Ces informations doivent être intégrées dans le système d'information géographique (SIG) de gestion des urgences environnementales et aussi faire l'objet d'une attention à l'égard de toute autre perturbation potentielle provenant du transport maritime (ex: érosion due au batillage). Un programme de suivi de l'évolution du littoral le long des voies navigables devrait être établi.

## ***Reconnaissance de la part du milieu du transport du statut patrimonial du Saint-Laurent<sup>14</sup>***

Le Saint-Laurent est une des plus belles richesses du Québec, que ce soit au niveau naturel, historique ou culturel. De plus, le Saint-Laurent regorge de nombreuses ressources et son emplacement géographique unique permet un développement économique important pour le Québec. Le 23 mars 2010, les députés de l'Assemblée nationale adoptaient une motion visant à reconnaître officiellement le fleuve Saint-Laurent comme patrimoine national à protéger, à développer et à mettre en valeur<sup>15</sup>.

Or, donner au Saint-Laurent un tel statut patrimonial devrait donc permettre de créer un climat et une assise favorables à l'inclusion de clauses prévoyant un traitement spécifique dans les lois pouvant toucher le Saint-Laurent et ses rives.

Un patrimoine naturel doit également faire en sorte que désormais le développement de ce dernier, pour des projets d'envergure, ne peut être soumis qu'à l'approbation d'un petit nombre ou d'une seule région mais devrait faire l'objet d'une consultation et d'une implication de tous les québécois et québécoises dans les processus consultatifs : les consultations devraient donc être à deux niveaux :

- Consultation et concertation des collectivités régionales sur les impacts très localisés;

<sup>14</sup> <http://www.ledevoir.com/non-classe/209435/un-statut-particulier-pour-le-fleuve-saint-laurent>

<sup>15</sup> Journal des débats de l'Assemblée nationale, vol. 41, no 97

- Considération et concertation de la population québécoise sur les impacts majeurs.

Par exemple, l'actuelle Stratégie devrait faire l'objet d'une vaste consultation. Le développement portuaire à grande échelle également, et l'exploitation de certaines ressources soit à risque, soit à grande échelle, bien évidemment.

Une vaste étude portant sur la préservation des paysages du Saint-Laurent devrait également être commandée. Les conclusions de cette dernière seraient également prises en compte dans la planification des projets de développement.

### **Le paysage du Saint-Laurent au centre de cette reconnaissance**

Le paysage, tel qu'il est abordé dans la présente recommandation, se définit par l'ensemble des éléments physique, sociaux, sensoriels et temporels qu'il représente. D'après la Convention européenne du paysage de Florence en 2000<sup>16</sup>, *Le paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations*. Ainsi, il est question de paysage à la fois en tant qu'élément physique naturel, de culture des habitants et des enjeux liés à celui-ci, de la perception sensorielle qu'ont les individus relativement à ce paysage ainsi qu'à l'histoire, tant humaine que naturelle, liée à ce territoire (Verdier, 2006<sup>17</sup>). Au terme de cette recommandation, le paysage maritime inclura les éléments énumérés ci-haut à la fois pour les paysages littoraux et hauturiers.

Comme sa définition le présente implicitement, le paysage, tel que présenté, peut être inclus à la fois aux piliers économique, social et environnemental qui constituent le développement durable. Dans ce sens, la gestion du paysage peut avoir des retombées économiques au niveau des communautés côtières via le tourisme par exemple. En effet, explorer de nouveaux paysages est l'une des raisons qui donne envie de voyager. Le Saint-Laurent par ses paysages exceptionnels, ses grands espaces et son terroir unique provoque l'envie chez le touriste de découvrir cet environnement particulier. Pour développer un tourisme durable, il est donc important de protéger la ressource principale, c'est à dire le paysage. Au point de vue social, il est plutôt question d'acceptabilité des modifications de paysages au sens de la vue ainsi que des émotions pour les habitants d'un territoire et les visiteurs. Finalement, l'aspect environnemental, que le Ministère des Transports du Québec (MTQ) appuie actuellement par ses contributions à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, vise à la pérennité du paysage dans un avenir de changements associés au transport maritime et côtier.

De plus, il est à considérer que le MTQ applique déjà la gestion du paysage côtier dans le cadre de certaines de ses études techniques de divers projets régionaux de transport tel que le Plan de transport de la Côte-Nord et l'Étude d'impact du projet de construction d'un pont au-dessus de la Rivière Saguenay, municipalités de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine, MRC de la Haute-Côte-Nord et de Charlevoix-Est.

<sup>16</sup> [http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/Publications/Convention-Txt-Ref\\_fr.pdf](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/Publications/Convention-Txt-Ref_fr.pdf)

<sup>17</sup> Verdier, M.-H., 2006. Un projet-paysage aux Îles de la Madeleine?, Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes, 108 p.

Dans l'optique de l'octroi d'un statut patrimonial au fleuve Saint-Laurent, Stratégies Saint-Laurent préconise donc que la présente stratégie intègre la nécessité de définir et de préserver les paysages fluviaux comme partie intégrante du développement durable du fleuve.

## **PARTIE III : Améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes**

### ***Des mesures favorisant une gouvernance participative (concertation) et une gestion intégrée du fleuve, de ses ressources et du développement et autres préoccupations de SSL et des comités ZIP non intégrées dans la Stratégie maritime du Québec***

Stratégies Saint-Laurent a pour mission première de favoriser, par des modèles novateurs, la participation des collectivités riveraines dans la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du Saint-Laurent. Or, nous avons participé à plusieurs initiatives visant à améliorer la relation ville-port afin de donner un droit de regard plus important, plus concerté et plus intégré des communautés sur le développement portuaire. Cette démarche de Stratégies Saint-Laurent et des comités ZIP s'inscrit tout naturellement dans nos mandats de concertation reconnus par le PASL (<http://planstlaurent.qc.ca/>).

### ***Renforcer l'implication des communautés et renforcer la notion de bon voisinage et d'acceptabilité sociale notamment par la mise sur pied de mesures visant à mieux gérer les irritants (pollution, bruits, pollution visuelle, poussière)***

En effet, le rôle des comités ZIP et de Stratégies Saint-Laurent est très explicite. À cet effet, tel que défini dans le PASL : **Historique du Programme Zones d'intervention prioritaire (ZIP)**.

*Le concept de ZIP a été élaboré en 1988 par Environnement Canada. À ce zonage à la fois écologique et social des rives du Saint-Laurent a été associée une structure de partenariat et de concertation dont l'objectif était d'abord de permettre aux citoyens et aux acteurs sociaux de s'engager dans la protection et le développement de leur secteur du Saint-Laurent et, ultimement, de le prendre en charge<sup>18</sup>.*

Dans le contexte de la mise en œuvre de la gestion intégrée du Saint-Laurent<sup>19</sup>, un processus auquel les comités ZIP sont appelés à prendre une part considérable, le développement portuaire du Saint-Laurent ne faisant pas exception, les communautés riveraines devront être davantage impliquées dans le processus décisionnel via les comités ZIP et les TCR.

De plus en plus d'ailleurs, les administrations portuaires le comprennent. Les plus avancées proposent déjà des mesures en ce sens et impliquent les comités ZIP. Des mesures qui seront renforcées par l'établissement des TCR. À titre d'exemple, le Port de Montréal inclut dans son approche de développement (durable) une démarche avec les communautés, soit la création

<sup>18</sup> Extrait de : [http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion\\_integree/programme\\_zip.html](http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion_integree/programme_zip.html)

<sup>19</sup> Extrait de : [http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion\\_integree/tables\\_de\\_concertation\\_regionales.html](http://planstlaurent.qc.ca/fr/gestion_integree/tables_de_concertation_regionales.html)

d'un comité de liaison avec la communauté et organise des rencontres régulières afin de discuter de divers projets de travaux sur le territoire portuaire.<sup>20</sup>

De façon complémentaire au processus de concertation établi à l'initiative des ports, des comités ZIP ou autres, les projets d'envergure susceptible d'avoir un impact, même peu significatif, sur la communauté, devraient être soumis à un processus de consultation publique afin de s'assurer de l'acceptabilité des citoyens des aménagements qui sont effectués dans leur environnement. Ceci s'inscrit notamment dans les démarches de développement durable auxquelles les ports ont adhéré.

À nos yeux le développement portuaire durable est à ce prix.

Outre le développement portuaire à proprement parlé, d'autres projets ou développements devraient faire l'objet de processus de concertation et/ou de consultation publique, par exemple :

- Développement et/ou positionnement sur les aires d'ancrages;
- Des projets de dragages;
- Des aires de dépôts marins, fluviaux ou terrestres;
- Le Transport d'hydrocarbures et de produits dangereux;
- L'optimisation des transporteurs<sup>21</sup>.

## La question des dragages<sup>22</sup>

Le dragage peut avoir des répercussions importantes sur l'environnement, par la perte d'habitat ainsi qu'une altération de la qualité de l'eau, et des incidences sur la santé des organismes ou sur les prises d'eau potable, ceci causé par la remise en suspension de sédiments parfois fortement contaminés (<http://bit.ly/1ox74On>). Le surcreusement du lit du fleuve aura donc de nombreuses conséquences et nous souhaiterions qu'aucun projet de ce type ne soit d'actualité.

## L'accès aux installations portuaires

Stratégies Saint-Laurent s'inquiète également que des administrations portuaires refusent le droit d'accès aux inspecteurs de l'environnement du provincial comme le dénotent certains événements. Des mesures doivent être bien établies pour que ces cas isolés ne deviennent la

<sup>20</sup> Extrait de : <http://www.port-montreal.com/fr/developpement-durable-a-propos.html>

<sup>21</sup> On envisage le passage des pétroliers Suezmax de 200000 TPL ayant 17 m de tirant d'eau alors que certaines portions du chenal se situent à moins de 12,5 m. Par exemple, dans la région de Québec, actuellement les pétroliers qui se rendent chez Valero ont une capacité de 150000 TPL et un tirant de 15,5 m. Or, le port souhaite draguer le secteur devant le nouvel agrandissement à 16 m, ce qui est insuffisant puisque le dégagement sous la coque doit être de 10 % du tirant d'eau. Au quai de Valero, il y a 16,7 m, ce qui est adéquat pour les navires de 150000 TPL. À 16 m, le port estime qu'il devra gérer un volume de 1,5 Millions de m<sup>3</sup> de sédiments dont une partie en cellule de confinement pour les sédiments contaminés. Les sédiments propres seraient étalés dans la baie de Beauport. Par contre, s'ils doivent gérer 0,5 m ou 1,0 m de plus en profondeur, ce volume pourrait être nettement plus considérable. Sans compter le dragage de la Traverse du Nord dont la gestion de l'important volume de sédiments n'est pas encore connu.

<sup>22</sup> <http://archives-2001-2012.cmaq.net/fr/node/14829.html>

norme<sup>23</sup>. Ce type de comportement est tout à fait opposé à l'établissement d'un développement portuaire durable et devrait donc être questionné dans le cadre de la mise sur pied d'une stratégie maritime québécoise.

### **Concertation vs consultation vs information**

Stratégies Saint-Laurent tient ici à rappeler que les processus d'information, de consultation et de concertation sont des outils complémentaires qui favorisent l'acceptabilité sociale et le développement durable des projets de développement. Il nous a souvent été donné de constater que :

1. Les décideurs/planificateurs du développement tendent à confondre certaines de ces démarches quant à la façon de les mettre en place et de les administrer. Il y a des règles à respecter pour chacune d'entre elles. On ne diffuse pas de l'information comme on opère une démarche de consultation et on ne peut confondre les outils ou processus menant à la concertation de ceux associés à la consultation;
2. Aussi, ces démarches ne peuvent être mises en opposition ou remplacées simplement. La concertation ne peut donc se substituer à une consultation publique, et une séance d'information n'a jamais été un processus de consultation et à plus forte raison de concertation.
3. Pour favoriser le partage de l'information et la transparence des processus décisionnels, il s'avère aussi nécessaire de mettre en commun l'information dans un guichet unique et de centraliser les informations dans un « calendrier provincial ».

Finalement, pour réaliser ces démarches visant l'acceptabilité sociale et l'implication communautaire, il est bon d'avoir recours à des conseillers externes dont l'expertise sera mise à profit. La résultante, lorsque les processus sont adéquats, est le développement durable et intégré du fleuve. Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP peuvent être mandatés pour participer à la réussite de ces processus.

De plus, il est important de lier la Stratégie maritime du Québec à la GISL notamment en impliquant les intervenants maritimes en région sur les TCR et les joueurs nationaux à l'éventuelle Table de concertation nationale (TCN). Stratégies Saint-Laurent a approché le ministre D'Amour, à cet effet. Ce dernier a démontré de l'intérêt à étudier la proposition d'une TCN que l'organisme déposera au ministre Heurtel (MDDELCC), ministère responsable de la mise en œuvre de la GISL.

Pour assurer le transfert de connaissances il serait intéressant de mettre sur pied un congrès annuel réunissant l'ensemble des intervenants en lien avec les plans d'eau : les secteurs maritimes et nautiques afin d'améliorer le partage d'expertise et le transfert de connaissances quelles que soient les disciplines (ex : volet recherche ; volet industrie ; volet environnement ;

---

<sup>23</sup> - <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2013/06/27/002-poussiere-inspections-arrimage.shtml>

- <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/201310/22/01-4702514-port-de-quebec-le-ministre-blanchet-en-colere.php>

volet tourisme). Ce Forum serait l'occasion également de discuter des orientations et des actions ciblées par les Plans de développement de la Stratégie Maritime du Québec. Cet événement pourrait également être associé, en complémentarité, au Forum annuel sur la GISL.

### **Imputabilité renforcée pour les transporteurs notamment ceux transportant des produits à risque**

Le transport de produits à risque est déjà effectif sur le Saint-Laurent. Si la tendance se maintient, on peut envisager que celui-ci prendra des proportions grandissantes avec le temps. Or, la gestion du risque est trop souvent dissociée des entreprises à qui profite cette activité. Les mesures et les recours ne sont généralement pas à la hauteur du risque potentiel que comportent ces activités sur l'environnement, la société civile et même sur les autres secteurs de l'économie (pêche, tourisme, etc.).

Le développement d'une stratégie maritime du Québec devrait se prévaloir d'un renforcement très significatif en matière de gestion de risque et d'imputabilité. Les impacts et les coûts potentiels d'accidents liés au transport (ou à la production) de produits dangereux (les deux étant souvent liés), sont généralement très largement sous-estimés. Ils ne prennent pas en considération les effets à long terme et cumulatifs des projets. Les entreprises qui sont liées à ces activités assument assez peu leur part du risque notamment parce que les lois et règlements qui permettent des recours ou des mesures préventives ou correctives sont soit basés sur une sous-évaluation des impacts, soit désuètes.

De récents événements tendent à prouver que des mesures de sécurité, d'urgence, d'intervention mais également d'imputabilité sont à revoir lorsqu'on parle de développement ou de transport à risque<sup>24</sup>. Le seul incident Deep Water Horizon, dans le Golfe de Mexique, a généré des retombées négatives de 42 milliards de dollars, pour l'instant. Plus récemment, en Californie, à Santa Monica, une importante rupture de pipeline près de la côte a aussi généré d'importants impacts environnementaux, sociaux et économiques<sup>25</sup>!

La Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent fait valoir des problématiques relatives à la collaboration des collectivités riveraines en cas de déversement de produits dangereux et de l'optimisation des méthodes d'intervention lors des déversements d'hydrocarbure<sup>26</sup>.

Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP proposent de confier à un groupe de chercheurs indépendants le mandat d'établir différents scénarios visant à mieux planifier les interventions. Ces scénarios devraient comporter :

- Les mesures et plans d'urgence à établir et à revoir;

<sup>24</sup> Exemple de BP dans le Golfe du Mexique :

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/international/2014/09/04/008-bp-mexique-juge-negligence-maree-noire.shtml> ET <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/20130225.OBS9971/bp-la-maree-noire-du-golfe-du-mexique-en-15-chiffres.html>

<sup>25</sup> <http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-pipeline-santa-barbara-coast-20150519-story.html#page=1>

<sup>26</sup> [http://www.st-laurent.org/sites/default/files/publications/strategie\\_navigation\\_durable.pdf](http://www.st-laurent.org/sites/default/files/publications/strategie_navigation_durable.pdf)

- Les ressources à mettre en place pour faire face à toutes les situations jugées à risque et liées au transport de marchandises à risque;
- Les coûts réels associés aux divers scénarios et les montants des indemnités pour chacun des cas susceptibles d'être garantis par les compagnies (celles ne pouvant s'en prévaloir verraient leurs activités prohibées).

## **Gestion de la vitesse (au ralenti) dans l'estuaire et la zone fluviale du Saint-Laurent**

Les avantages environnementaux et sociaux (sécurité publique) sont indéniables lorsqu'associés à une stratégie de gestion de la vitesse des navires. Les bénéfices se comptabilisent en termes de :

- Diminution de GES<sup>27</sup>;
- Diminution des impacts sur les mammifères marins<sup>28</sup>;
- Réduction d'impacts de la navigation en termes de batillage<sup>29</sup> \ stabilisation des berges;
- Augmentation du contrôle du bruit émis qui dépend notamment du régime des moteurs de chacun des navires. (Le bruit étant très perturbant pour la faune aquatique);
- Sans parler des risques associés à la navigation de plaisance.

La Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent en fait également mention en reconnaissant l'impact du batillage produit par les navires et les embarcations dans les secteurs sensibles du Saint-Laurent<sup>30</sup>. Une stratégie maritime du Québec doit donc se pencher sur la question de la vitesse, et ce, en considérant les différentes zones de sensibilité du Saint-Laurent. Encore une fois, une démarche concertée nous apparaît nécessaire pour arriver à établir la bonne pratique. Dans le cas, des réticents, malheureusement, le recours à une approche coercitive devra aussi être envisagée.

## **Contribution à la décontamination des sites parfois orphelins ou délaissés**

Cette mesure vise à contrer la contamination industrielle, historique et récente, le long du fleuve et dans les ports. Ces sites sont orphelins, principalement, parce que le ou les responsables ne sont pas connus ou insolubles.

Plusieurs grands projets industriels et notamment des projets liés au transport ont laissé des sites contaminés. Or, ces sites doivent être répertoriés, étudiés et décontaminés.

<sup>27</sup> <http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/cdt-projets-maritime-ges-co2-resume-1559.htm>

<sup>28</sup> [http://armateurs-du-st-laurent.org/index.php?id=33&no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[backPid\]=2&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=194&cHash=1cec2d66e238d12c11626571b46a651b](http://armateurs-du-st-laurent.org/index.php?id=33&no_cache=1&tx_ttnews[backPid]=2&tx_ttnews[tt_news]=194&cHash=1cec2d66e238d12c11626571b46a651b) ET <http://baleinesendirect.org/blogue/actualites-dici-et-dailleurs/actions/un-guide-pour-reduire-le-risque-de-collision-avec-les-baleines-dans-latlantique-nord-ouest/>

<sup>29</sup> [http://www.marinfo.gc.ca/Doc/Erosion/Erosion\\_des\\_berges\\_FR.pdfv](http://www.marinfo.gc.ca/Doc/Erosion/Erosion_des_berges_FR.pdfv)

<sup>30</sup> [http://www.st-laurent.org/sites/default/files/publications/strategie\\_navigation\\_durable.pdf](http://www.st-laurent.org/sites/default/files/publications/strategie_navigation_durable.pdf)

Associés à certains problèmes, des solutions novatrices et structurantes ont été prises. C'est le cas du projet de restauration du secteur 103 du port de Montréal, projet de restauration des sédiments contaminés par des hydrocarbures, des métaux et des HAP, qui a coûté 10 millions de dollars à trois industries et à l'administration portuaire de Montréal. Par contre, il existe des sites plus contaminés que ce dernier dans le port de Montréal. Ces sites sont orphelins car on ne pourra jamais identifier les pollueurs en raison de la nature de la pollution (diffuse), soit des rejets d'eaux usées d'industries via le système d'égout de la ville. Ces eaux usées étaient rejetées directement dans les installations portuaires et principalement, dans le vieux port de Montréal.

Cette approche devrait être importée dans des secteurs où des problématiques identiques avec des partenaires industriels connus cependant pour les sites orphelins la seule et unique solution disponible à ce jour : Création d'une fiducie pour la décontamination des sédiments orphelins.

### **Mesures pour contrer la prolifération des espèces aquatiques envahissantes**

Certains navires utilisant la voie maritime du Saint-Laurent peuvent transporter des espèces aquatiques envahissantes, que ce soit dans l'eau de lest, sur les coques ou encore sur les moteurs.<sup>31</sup> Des mesures doivent être identifiées dans la Stratégie maritime, notamment au niveau des réglementations, pour éviter la prolifération des espèces aquatiques envahissantes.

Le Plan d'Action canadien de lutte contre les espèces aquatiques envahissantes identifie certaines des principales voies d'entrée ou de propagation et des mesures de contrôle à envisager.

Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP participent, dans la limite de leurs moyens, à la lutte intégrée aux espèces exotiques envahissantes (EEE) et aux espèces aquatiques envahissantes (EAE).

### **Prévenir les aléas et protéger les zones côtières et les berges**

Stratégies Saint-Laurent croit que des mesures concrètes devraient être établies afin de s'assurer d'une protection optimisée des zones côtières et des berges.

*Développer un meilleur programme de surveillance pour identifier les causes d'érosion, avec des données scientifiques et ce en fonction du milieu étudié. Il est nécessaire de faire une liste des impacts et d'évaluer leurs conséquences de façon précise, mesuré scientifiquement. Il faut accorder plus d'importance à la recherche, à la documentation et offrir un meilleur réseau de partage de l'information pour éviter la répliation et travailler de façon beaucoup plus efficace à long terme. La diffusion de l'information pourrait être faite par une association (Alliance Verte), permettant une plateforme ouverte aux organismes et aux industries. David Bolduc*

<sup>31</sup> <http://bit.ly/1uoL7qn>

– *Alliance Verte.*

Stratégies Saint-Laurent croit également qu'un meilleur programme de surveillance et de transfert de connaissances peut contribuer à protéger les rives. Les comités ZIP, présents dans toutes les régions «à risque» adéquatement soutenus par un Programme gouvernemental et privé, pourraient contribuer à bonifier cette écosurveillance et cette diffusion d'information.

## **Prendre en considération les changements climatiques**

Dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques (CC), il faut absolument s'assurer que les mesures envisagées tiennent compte des impacts des CC. Notamment, ceux susceptibles de générer des variations de niveaux d'eau et des perturbations plus importantes (tempêtes, glaces). Une façon de prévenir et de modifier certaines techniques utilisées par les compagnies serait de mettre en contact les dirigeants de celles-ci avec les chercheurs, pour qu'ils puissent être informés des enjeux et problèmes relatifs à leur méthode de travail, susceptibles d'être nuisibles à l'environnement.

Au niveau de la protection des milieux côtiers et des berges, notamment la biodiversité, la Stratégie devrait également être assortie de mesures<sup>32</sup> visant à mieux :

- Protéger l'habitat vital (p. ex. les aires d'alimentation, de frai ou d'alevinage);
- Protéger un processus ou un élément écologique (p. ex. zone de remontée, estuaire);
- Protéger un élément ou un site spécial ou unique (p. ex. goulots d'étranglement des voies migratoires);
- Protéger des habitats types ou représentatifs sur le plan écologique;
- Établir une zone de « contrôle » pour la recherche et la surveillance;
- Appuyer le rétablissement de populations, d'espèces et d'habitats.

Avec la baisse généralisée appréhendée des niveaux d'eau de la portion fluviale du Saint-Laurent, de nombreux nouveaux milieux exondés pourraient voir le jour. Or, il est important de se pencher sérieusement sur la gestion territoriale de ces milieux. Une politique maritime ne peut passer cette réalité sous silence et doit prévoir un soutien à la recherche.

## **Contribution de l'industrie au Fonds Vert du Québec**

Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP préconise que la Stratégie maritime du Québec soit favorable à l'application du principe utilisateur-payeur et du principe pollueur-payeur, deux approches intimement liées au développement durable. Selon nous, les grands usagers du Saint-Laurent devraient contribuer au développement durable du Saint-Laurent, entre autres par l'entremise d'une contribution juste et équitable.

Nous préconisons d'envisager des façons de contribuer:

---

<sup>32</sup> Inspiré de : Environnement Canada, Vers une stratégie pour les zones côtières et marines protégées, <http://publications.gc.ca/collections/Collection/CW66-201-1996F.pdf>

- Contribution à l'Alliance Verte;
- Contribution à un fonds privé dédié au Saint-Laurent pour des projets de réhabilitation, conservation ou mise en valeur (Fonds d'Action Saint-Laurent) par exemple;
- Contribution de l'industrie pour les problèmes fauniques créés par l'utilisation du canal maritime entre Québec et Montréal;
- Contribution au Fonds Vert du Québec<sup>33</sup> (mais par la création d'un Fonds bleu dédié à l'eau et plus particulièrement au Saint-Laurent);
- Contribution à la recherche sur l'écosystème du Saint-Laurent et à la formation (voir point 11 ci-dessous).

Le Fonds Vert, du MDDELCC, permet d'appuyer des mesures favorisant le développement durable, plus particulièrement en regard de son volet environnemental que le Ministère met en œuvre avec ses partenaires (<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/>). Les revenus de ce Fonds sont composés, notamment, de la redevance exigible pour l'utilisation de l'eau ou des amendes, des sanctions administratives pécuniaires, et autres, en lien avec la Loi sur la qualité de l'environnement. La redevance exigible pour l'utilisation de l'eau est utilisée pour des mesures ou des programmes liés à la gestion de l'eau. L'industrie maritime devrait, à titre d'utilisateur, contribuer au Fonds Vert du Québec et ainsi soutenir des projets de mise en valeur ou de conservation du Saint-Laurent.

## Investissement en recherche et en formation

Stratégies Saint-Laurent reconnaît l'importance d'améliorer les connaissances sur le Saint-Laurent, fleuve, estuaire et Golfe. Il lui apparaît urgent de mieux connaître l'état actuel de ce grand écosystème afin d'en mesurer les éventuelles perturbations et d'obtenir ainsi des avis scientifiques claires, rapides et bien documentés surtout dans un contexte où les projets de développement économiques en lien avec le fleuve ou susceptibles d'avoir un impact sur ce dernier, tendent à se multiplier.

**Former des gestionnaires avisés :** Stratégies Saint-Laurent reconnaît aussi la complexité des décisions à prendre tant par le décideur public que privé. Le Québec a un criant besoin de gestionnaires capables d'intégrer des connaissances multiples dans la prise de décision, tant au niveau stratégique qu'opérationnel. Ces gestionnaires devront avoir une connaissance approfondie des caractéristiques sociales et économiques du milieu maritime ainsi qu'une bonne compréhension des interactions entre ces caractéristiques et celles du milieu naturel. Les gestionnaires compétents et efficaces de demain seront ceux qui auront réussi l'intégration de ces connaissances multidisciplinaires. C'est pourquoi Stratégies Saint-Laurent encourage fortement le gouvernement du Québec à supporter les études et la recherche dans des programmes de cycles supérieurs ayant ces objectifs comme ceux en gestion des ressources maritimes qu'on peut retrouver à l'Université du Québec à Rimouski. De plus, il s'avèrerait judicieux d'intégrer dans les programmes de formation une approche interdisciplinaire afin d'améliorer les connaissances sur le Saint-Laurent (au niveau culturel, patrimonial, social,

<sup>33</sup> <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/ministere/fonds-vert/> ET <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/redevance/reglement.htm>

environnemental, économique). Les Programmes environnementaux même volontaires tels que ceux mis en place par l'Alliance Verte devrait être intégrés aux cursus scolaires.

### **Confier des mandats aux comités ZIP et à Stratégie Saint-Laurent**

La Stratégie maritime du Québec peut s'avérer être une opportunité de renforcer le processus de gestion intégrée du Saint-Laurent et, par le fait même, à soutenir le travail des Comités ZIP (coordonnateurs de TCR – concertation régionale) et de Stratégies Saint-Laurent (TCN – concertation nationale). De plus, elle peut soutenir des projets porteurs des comités ZIP et de Stratégies Saint-Laurent et/ou confier à ces derniers des mandats spécifiques tels que :

- Mandat d'organisation du congrès annuel associé à la Stratégie Maritime du Québec et répertoire des outils d'information/consultation (Stratégies Saint-Laurent);
- Mandat de suivi des espèces exotiques envahissantes – EEE (Comités ZIP);
- Mandat de concertation et de sensibilisation des acteurs régionaux en lien avec des enjeux régionaux (EEE, AMP<sup>34</sup>, etc.) – (ZIP);
- Projet de développement d'un réseau de Haltes marines du Saint-Laurent (ZIP);
- Projet de développement de la Route Bleue du Saint-Laurent (ZIP);
- Projet du Développement du Défi Bleu – Bonne pratique de plaisance et réduction des GES (ZIP).

---

<sup>34</sup> Aires marines protégées

## Conclusion

En conclusion, Stratégies Saint-Laurent est très favorable à la mise sur pied de la Stratégie maritime du Québec. L'organisme considère que c'est une occasion unique de favoriser un réel développement durable et intégré du Saint-Laurent. Selon nous, la Stratégie pourrait occuper une place de choix dans le développement du Québec à la condition que cette dernière respecte, à la fois, les principes inscrits dans la Loi sur le Développement durable du Québec<sup>35</sup> ainsi que ceux associés à la GISL, une démarche primordiale au cœur de la Loi sur l'Eau du Québec<sup>36</sup>.

Stratégie Saint-Laurent reconnu depuis 1993 comme partenaire et contributeur au PASL, une entente gouvernementale fédérale-provinciale à laquelle le MTQ adhère, souhaite également, dans un esprit de cohésion, que la présente stratégie s'inspire des travaux du Comité de concertation navigation du PASL et notamment de la Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent et du plan d'action 2012-2017 en découlant. Actuellement, il semble que les deux «processus» ne soient pas suffisamment arrimés.

En clair, l'actuelle Stratégie constitue une démarche importante pour l'avenir du Québec. Afin de répondre aux exigences de la gestion intégrée du Saint-Laurent et du développement durable, elle nécessite cependant d'être soumise, dans sa forme comme dans son contenu, à une démarche structurée de concertation et de consultation, dans le but de répondre à des enjeux fondamentaux du Saint-Laurent, avant son adoption finale.

Stratégies Saint-Laurent souhaite offrir au MTQ, par l'intermédiaire du Ministre délégué au transport, son aide et son soutien et, en ce sens, demande à être impliqué dans un comité de concertation provincial, constitué d'experts représentatifs de divers milieux associés au Saint-Laurent et dont le mandat serait de réviser l'actuelle Stratégie. Stratégies Saint-Laurent propose également, via son réseau, d'assurer une démarche consultative, en région, auprès des TCR et des Comités ZIP, donc des collectivités riveraines. Ainsi, nous vous proposons d'impliquer notre réseau, les comités ZIP, à titre de mandataires régionaux pour organiser la tournée des consultations régionales prévues à l'automne<sup>37</sup> qui auront pour effet, nous l'espérons, dans la logique de l'engagement gouvernemental de la mise en œuvre de la gestion intégrée du Saint-Laurent, d'intégrer, davantage, les connaissances et les propositions des communautés régionales.

En terminant, nous tenons à remercier le Ministre délégué au transport du Québec, M. D'Amours, d'avoir initié cette importante démarche et de nous y avoir impliqués.

---

<sup>35</sup> <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm>

<sup>36</sup> [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C\\_6\\_2/C6\\_2.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_6_2/C6_2.html)

<sup>37</sup> Annonce du ministre D'Amour devant l'assemblée de la Table de concertation régionale (TCR) Sud de l'Estuaire Moyen (Conseil du saint-Laurent) du 18 juin 2015.