

Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent

BILAN 2004-2011 | PLAN D'ACTION 2012-2017



MISE
À JOUR
2021



Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent

BILAN 2004-2011 | PLAN D'ACTION 2012-2017

COMITÉ DE CONCERTATION NAVIGATION

MISE
À JOUR
2021

Cette publication a été réalisée par le Comité de concertation navigation coprésidé par le ministère des Transports du Québec et Transports Canada, et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca et sur le site du Plan d'action Saint-Laurent à l'adresse suivante : www.planstlaurent.qc.ca.

This publication is also available in English under the title *Sustainable Navigation Strategy for the St. Lawrence*.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur Rolland Enviro. Ce papier contient 100 % de fibres postconsommation, est fabriqué avec un procédé sans chlore et à partir d'énergie biogaz. Il est certifié FSC® et Garant des forêts intactes^{MC}.



© Gouvernement du Québec,
ministère des Transports du Québec, 2020

ISBN 978-0-660-34507-9 (imprimé)
Numéro de catalogue : En154-121/2020F-PDF
Dépôt légal – 2020
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Table des matières

Mot des coprésidents du Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026.....	5
Mot des coprésidents du Comité de concertation navigation	7
Avant-propos.....	9
Stratégie de navigation durable – Vision	11
Du développement durable à la navigation durable	11
Principes directeurs et principes d'application.....	13
Stratégie de navigation durable – Bilan du plan d'action 2004-2011 et sommaire du plan d'action 2012-2017	15
Introduction	15
ENJEU 1	
La concertation, un préalable	16
ENJEU 2	
La mise en œuvre de la gestion intégrée du dragage et des sédiments.....	19
ENJEU 3	
L'évaluation des options d'adaptation pour la navigation relativement aux fluctuations des niveaux d'eau.....	22
ENJEU 4	
L'effet relatif du batillage des navires et des embarcations de plaisance, un des éléments examinés du phénomène de l'érosion dans certains secteurs du Saint-Laurent.....	26
ENJEU 5	
L'amélioration de la gestion des rejets d'eaux usées et des résidus de cargaison par les navires et les embarcations de plaisance.....	28
ENJEU 6	
La réduction du risque d'introduction et de propagation d'espèces exotiques par les navires et les embarcations de plaisance.....	32
ENJEU 7	
La prévention et les interventions en cas de déversement de produits dangereux ou d'hydrocarbures.....	36
ENJEU 8	
La promotion du transport maritime au regard de ses avantages environnementaux et sociaux	39
ENJEU 9	
La protection des mammifères marins.....	42
Conclusion	44
Descriptif complet du plan d'action 2012-2017	45



Mot des coprésidents du Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026

Le Plan d'action Saint-Laurent est une entente entre les gouvernements du Canada et du Québec qui se poursuit depuis 1988. Cette collaboration a pour but de conserver et de mettre en valeur le Saint-Laurent et son important écosystème. Les projets communs issus de cette initiative sont consacrés à réduire la pollution, améliorer la qualité de l'eau, conserver, réhabiliter et aménager des habitats pour la faune et la flore, sensibiliser et impliquer les communautés, et encourager les pratiques de navigation durable.

Ensemble, les gouvernements du Canada et du Québec, l'industrie maritime commerciale et de plaisance ainsi que les acteurs environnementaux, réunis au sein du Comité de concertation navigation du Plan d'action Saint-Laurent, ont publié la Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent. Son objectif est d'harmoniser la protection des écosystèmes du Saint-Laurent avec les besoins des usagers et le développement de l'industrie maritime.

Depuis sa mise en œuvre, la Stratégie a notamment permis l'élaboration d'un plan de gestion intégrée du dragage et des sédiments. L'adoption de la mesure volontaire de réduction de la vitesse des navires commerciaux, visant l'atténuation des effets relatifs du batillage sur l'érosion des rives, résulte aussi de la Stratégie. En vigueur depuis 2000, la mesure est appliquée sur une distance de 25 km dans le secteur de Sorel-Varennes. Un guide d'information sur le transport maritime traitant des avantages et des défis environnementaux et socioéconomiques du secteur a également été publié grâce à la Stratégie.

L'atteinte de ces résultats et l'émergence de certains enjeux ont conduit les membres du Comité de concertation navigation à mettre à jour le plan d'action 2012-2017 de la Stratégie de navigation durable. En réaffirmant la pertinence de ses actions et en visant de nouveaux résultats, celle-ci continuera à se pencher sur les préoccupations des différents intervenants comme la gestion intégrée du dragage et des sédiments, la gestion des sites contaminés, l'érosion des berges, le rejet des eaux de ballast, les risques environnementaux en cas de déversement et la protection des mammifères marins.

Nous tenons à remercier les membres du Comité de concertation navigation. La mise à jour de la Stratégie de navigation durable et les actions qui en découlent démontrent leur engagement constant envers la navigation durable, pour le mieux-être des écosystèmes et des usagers du Saint-Laurent.



Jean Pruneau

*Coprésident pour le Canada
Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026*



Marc Leduc

*Coprésident pour le Québec
Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026*



Mot des coprésidents du Comité de concertation navigation

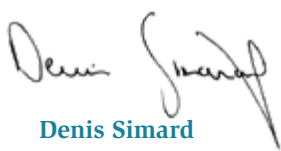
Le Comité de concertation navigation (CCN) a été créé en 1998 dans le cadre de la phase III du Plan d'action Saint-Laurent. Son objectif est d'accroître la concertation entre les intervenants touchés par les questions de navigation sur le Saint-Laurent, en adéquation avec les principes de développement durable. Pour ce faire, le comité mise sur les connaissances et l'expertise d'environ 25 membres issus de divers ministères des gouvernements du Canada et du Québec, d'associations de l'industrie maritime et de la navigation de plaisance, ainsi que d'organismes environnementaux.

Grâce à sa capacité de concertation, à l'approche consensuelle de ses membres et à la force de son réseau, le comité a su développer une vision commune faisant de la navigation durable une priorité pour améliorer l'état du Saint-Laurent. En ce sens, la mise en œuvre de la Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent, qui a vu le jour il y a plus de quinze ans, est déjà bien entamée, notamment grâce à l'engagement continu des membres du comité.

Alors que les enjeux ciblés dans la Stratégie demeurent toujours d'actualité, des avancées ont été réalisées et de nouveaux objectifs communs ont émergé au cours des dernières années. Ainsi, une mise à jour du plan d'action 2012-2017 de la Stratégie s'imposait. Cette mise à jour est le résultat d'une collaboration accrue entre les membres du comité, les experts et les principaux intervenants.

En tant que coprésidents du Comité de concertation navigation, nous sommes fiers que nos membres mettent toujours à profit leur expertise pour préserver la diversité des écosystèmes et la richesse du Saint-Laurent. L'évolution de la Stratégie de navigation durable en est la preuve : elle fait office de document phare non seulement pour les membres, mais également pour l'ensemble des usagers du Saint-Laurent.

Bonne lecture !



Denis Simard

*Coprésident Québec
Comité de concertation navigation
Ministère des Transports du Québec*



Mélanie Morier

*Coprésidente Canada
Comité de concertation navigation
Transports Canada*



Avant-propos

Depuis sa première édition, en 2004, la Stratégie de navigation durable constitue, dans le milieu maritime, une référence en ce qui a trait au développement durable résultant de la concertation des gouvernements, de l'industrie maritime, des organismes environnementaux, des collectivités riveraines représentées par les comités ZIP (zones d'intervention prioritaire), des plaisanciers et de la population.

Cette initiative a été élaborée par le Comité de concertation navigation issu du Plan d'action Saint-Laurent, une entente Canada-Québec pour la conservation et la mise en valeur du Saint-Laurent. Cette première édition avait comme objectif d'adapter les pratiques de gestion des intervenants de la navigation commerciale et de plaisance de façon à prendre en considération les impératifs de durabilité environnementale, économique et sociale. Elle visait à établir un équilibre entre les pratiques de la navigation et les autres usages du Saint-Laurent, ainsi que de concilier ces différents intérêts par la concertation.

Plusieurs initiatives découlant de son premier plan d'action (2004-2011) ont été mises en œuvre, et la stratégie continue d'inspirer les intervenants concernés dans le développement de projets novateurs. Son évolution continue, garante de sa durabilité, s'appuie sur la collaboration étroite et sur l'engagement des intervenants du milieu à harmoniser leurs actions.

La Stratégie de navigation durable évolue au rythme des préoccupations émergentes et constitue, en ce sens, un exemple de gestion adaptative. Ce document se veut une mise à jour de la stratégie élaborée en 2004, réaffirmant ses objectifs et ses fondements. Soucieux de mesurer les résultats accomplis depuis le premier plan d'action, le Comité de concertation navigation, par ce document, présente le bilan de ses réalisations, celles de ses membres et d'autres intervenants du milieu de la navigation. Il présente également le plan d'action 2012-2017 de la stratégie portant sur l'ensemble des enjeux prioritaires énoncés dans la première édition et sur un nouvel enjeu, soit la protection des mammifères marins*.

Membres actuels du Comité de concertation navigation :

- Administration de pilotage des Laurentides
- Administration portuaire de Montréal
- Alliance verte
- Armateurs du Saint-Laurent
- Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent
- Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central
- ÉcoMaris
- Environnement et Changement climatique Canada
- Escadrilles canadiennes de plaisance
- Fédération de la voile du Québec
- Fédération maritime du Canada
- Garde côtière canadienne
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère du Tourisme du Québec
- Nautisme Québec
- Pêches et Océans Canada
- Réseau d'observation de mammifères marins
- Société de développement économique du Saint-Laurent
- Stratégies Saint-Laurent
- Transports Canada

* À noter que seul le descriptif complet du plan d'action 2012-2017 de la Stratégie de navigation durable a été mis à jour en 2020. Aucune modification n'a été apportée aux sections précédentes.



Stratégie de navigation durable

Vision

DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA NAVIGATION DURABLE

La croissance démographique, l'occupation toujours plus dense du territoire, l'exploitation accélérée des matières premières et les impacts de ces activités sur l'environnement ont conduit divers intervenants internationaux, dans les années 1960, à amorcer une réflexion portant sur la durabilité sociale, économique et environnementale de ce développement. Cette réflexion s'est graduellement intensifiée et a culminé, en 1987, avec le rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement. Une expression simple, mais intégrante, du développement durable était finalement proposée et acceptée par la communauté internationale, soit :

Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins.

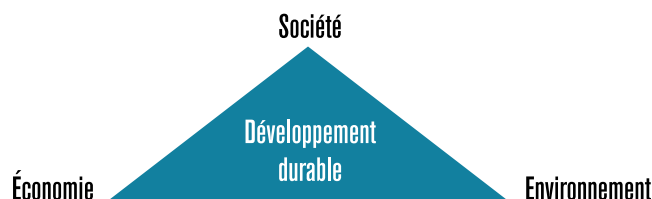
Cette définition a servi de cadre de référence à différents secteurs d'activité qui l'ont adaptée à leurs besoins respectifs. Ainsi, dans le secteur du transport, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a proposé une définition du transport durable qui ne faisait pas de distinction entre les différents modes :

Un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes et qui respecte les besoins de mobilité tout en étant compatible avec :

- a) une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération; et*
- b) une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement.*

(Tiré de la traduction d'Environnement Canada et de Transports Canada, 1997)

Ces multiples efforts ont permis d'établir le cadre d'orientation du développement durable. Ce dernier doit prendre en considération les trois pôles principaux suivants, à savoir l'économie, l'environnement et la société, et il doit tendre à un équilibre entre eux.



En appliquant ces concepts aux activités de la navigation, il devient possible de définir ce que pourrait être une navigation durable pour le Saint-Laurent :

Gestion de la navigation commerciale et récréative et des opérations de navires à quai intégrant les objectifs de durabilité économique, environnementale et sociale et assurant, à court terme et pour les générations futures, une protection adéquate des écosystèmes, de la qualité de vie, de la santé et de la sécurité humaine, tout en permettant le développement de la navigation.

(Comité de concertation navigation, 2003)

Cette définition reflète l'importance d'adhérer aux impératifs de durabilité dans la gestion des activités de navigation. En fondant la réalisation de la navigation durable sur les pratiques de gestion, c'est au sein même des activités quotidiennes des intervenants et des gestionnaires concernés que s'intègrent les préceptes de durabilité. De plus, la navigation durable souscrit à l'équilibre recherché par le développement durable, à savoir la prévention, l'atténuation ou l'élimination des impacts négatifs de la navigation commerciale et de plaisance sur les écosystèmes et les usages du Saint-Laurent. En parallèle et toujours dans la recherche de cet équilibre, elle met en évidence les aspects environnementaux, sociaux et économiques avantageux de la navigation.

En soutien à cette définition, des principes directeurs et des principes d'application ont été élaborés dans le but de servir de cadre de référence aux intervenants et aux décideurs ayant à agir directement ou indirectement sur les questions touchant les activités de navigation commerciale et de plaisance. Conformément à la définition, les principes constituent une vision du Saint-Laurent à préserver en proposant des balises au déroulement des activités de navigation. L'appropriation de cette vision par les décideurs et intervenants en favorisera la mise en œuvre concrète.

PRINCIPES DIRECTEURS ET PRINCIPES D'APPLICATION

Les principes directeurs et principes d'application ont été définis dans le but d'encadrer les différentes actions liées à la navigation afin de respecter les exigences d'une navigation durable.

PRINCIPES DIRECTEURS

Protection des écosystèmes et de la ressource eau

Assurer la pérennité des écosystèmes du Saint-Laurent, leur productivité et les rôles essentiels qu'ils jouent, et ne pas perturber la qualité et la quantité d'eau disponible.

Sécurité des personnes et des navires

Suivre les principes et mesures de sécurité reconnus pour les équipages, les usagers, les marchandises et les navires.

Développement des activités de la navigation commerciale

Respecter les exigences d'un développement économique des activités de navigation et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux; maintenir les accès portuaires soutenant ces activités et optimiser le recours à la navigation dans les situations où ce mode de transport offre comparativement plus de gains environnementaux.

Développement des activités récréatives et de plaisance

Favoriser le développement et la pratique responsable de ces activités et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux.

Harmonisation des usages et implication des collectivités riveraines

Respecter les besoins des différents usagers du Saint-Laurent, particulièrement en matière d'accessibilité, et s'assurer de la participation des collectivités riveraines aux processus décisionnels.

PRINCIPES D'APPLICATION

Concertation élargie des intervenants de la navigation

Développer et maintenir la concertation entre les intervenants publics, les usagers et les collectivités riveraines, et favoriser la participation au processus décisionnel selon des modalités diverses pouvant aller de l'échange d'information à la consultation et, le cas échéant, à la prise en charge de projets particuliers.

Consolidation des bonnes pratiques et innovation dans les mesures de gestion environnementale

Appuyer et consolider les bonnes pratiques et les initiatives existantes, et en élaborer de nouvelles au regard de l'évolution des connaissances, des technologies et des conditions environnementales.

Acquisition et partage de connaissances, et formation

Favoriser, par la recherche et le développement, l'acquisition et le partage de connaissances environnementales, techniques et économiques liées à la navigation. En assurer le transfert, par la formation, vers les usagers commerciaux et récréatifs.

Diffusion de l'information, sensibilisation et implication

Diffuser l'information concernant les impacts et avantages de la navigation afin de modifier les perceptions et comportements des intervenants du domaine maritime, des collectivités riveraines et des usagers, et favoriser la réalisation d'actions stratégiques ciblées.

Appréciation environnementale des actions

Assurer un suivi systématique et régulier de l'efficacité environnementale des mesures mises en œuvre, et instaurer des correctifs au besoin.

Ces principes reposent principalement sur des valeurs environnementales et sociales telles que le maintien et le développement d'activités à moindre impact sur le milieu, la collaboration et la concertation entre les divers intervenants, mais aussi sur une économie maritime fondée sur une efficacité accrue des activités de navigation.

Dans le but d'évaluer les résultats de la mise en application du premier plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation présente, à la section suivante, le bilan de ses réalisations, ainsi que celles de ses membres et des autres intervenants du milieu de la navigation. Il présente également les résultats visés par l'entremise du plan d'action 2012-2017 de la Stratégie de navigation durable portant sur l'ensemble des enjeux prioritaires énoncés dans la première édition et sur un nouvel enjeu d'importance, celui de la protection des mammifères marins.

Stratégie de navigation durable

Bilan du plan d'action 2004-2011 et sommaire du plan d'action 2012-2017

Note : la période couverte par le bilan s'est terminée le 30 novembre 2011, moment où une nouvelle entente est intervenue entre les gouvernements du Canada et du Québec dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent.

INTRODUCTION

La navigation a une influence sur le Saint-Laurent et l'évolution de celui-ci a également des impacts sur la navigation. Par exemple, de façon positive, la gestion obligatoire des eaux de ballast et des eaux usées a réduit l'impact de la navigation commerciale sur la qualité de l'eau et les écosystèmes. Par ailleurs, une baisse possible des niveaux d'eau entraînée par les changements climatiques et les efforts de régularisation pourrait éventuellement compliquer le transit de certains navires dans des secteurs moins profonds du chenal de navigation.

Le premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable (2004-2009) s'est échelonné jusqu'à l'automne 2011, à la suite de la décision des membres du Comité de concertation navigation de prolonger les interventions initialement prévues jusqu'à la conclusion d'une nouvelle entente portant sur le Plan d'action Saint-Laurent. À la fin de cette période et en concomitance avec le développement de la cinquième phase du Plan d'action Saint-Laurent, le comité a amorcé l'élaboration d'un nouveau plan d'action, lequel s'échelonne sur la période 2012-2017.

Afin d'orienter adéquatement le nouveau plan d'action et d'évaluer l'atteinte des résultats visés pour la période 2004-2011, le comité a réalisé un bilan du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable. Pour chacun des enjeux répertoriés au plan d'action 2004-2011, le comité a voulu rendre compte du travail accompli jusqu'à présent et du travail à accomplir dans le cadre du prochain plan d'action par l'ensemble des intervenants. Ainsi, pour chacun des enjeux, les intervenants concernés ont évalué les actions qui étaient prévues et les ont divisées en quatre catégories, soit :

- l'action a été réalisée et ne se trouve plus au plan d'action 2012-2017;
- l'action a été réalisée et des efforts se poursuivront dans le cadre du plan d'action 2012-2017;
- l'action n'a pas été réalisée, mais des efforts seront maintenus au plan d'action 2012-2017;
- l'action n'a pas été réalisée et a été exclue du plan d'action 2012-2017.

À la lumière de cette première évaluation, les intervenants les plus directement concernés par les actions ont évalué, selon leur estimation respective, l'atteinte des résultats visés selon trois niveaux, soit :

- les résultats visés ont été atteints;
- les résultats visés ont été partiellement atteints;
- les résultats visés n'ont pas été atteints.

Outre les actions prévues pour chaque enjeu défini dans le premier plan d'action, nous ne saurions passer sous silence les nombreux progrès qu'ont accompli les secteurs du transport maritime et de la navigation de plaisance ces dernières années au regard de la réduction de leur empreinte environnementale. Bien qu'ils ne soient pas tous issus de ce plan d'action, ces progrès sont le résultat d'une meilleure concertation des milieux intervenant pour le Saint-Laurent. C'est à partir du constat à l'égard du chemin parcouru que nous pouvons proposer de nouvelles pistes d'intervention au profit de la continuité du développement durable de la navigation sur le Saint-Laurent.

ENJEU 1

LA CONCERTATION, UN PRÉALABLE

La concertation est une formule qui permet d'appliquer les principes de développement durable en regroupant ses pôles constitutifs, à savoir l'environnement, l'économie et la société, autour d'un même thème. Elle constitue, à cet égard, un préalable à la justification de décisions qui ont une incidence collective et publique.

Bien qu'au départ la concertation de différents acteurs aux visions divergentes se soit révélée ardue, la mission du Comité de concertation navigation, soit de définir et de mettre en œuvre la Stratégie de navigation durable, a tôt fait de mobiliser les participants vers des objectifs communs. La réédition de la stratégie et le développement d'un nouveau plan d'action visent le maintien et l'évolution de la concertation des intervenants du fleuve et de la navigation.

Le succès du comité repose sur la qualité de la concertation, celle-ci assurée par l'adhésion et le respect par les membres des principes directeurs et des principes d'application qu'ils se sont eux-mêmes imposés. Depuis 1998, les membres du comité se réunissent trimestriellement pour s'informer et faire le point sur leur participation collective au développement d'une navigation durable sur le Saint-Laurent. La représentativité des intervenants réunis au sein du groupe et l'engagement continu des représentants depuis la création du comité ont permis d'accomplir de grandes réalisations, celles-ci étant facilitées par un climat cordial d'échanges et de discussions.

Lors de l'établissement du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable, le Comité de concertation navigation visait, par différentes actions, l'atteinte de résultats précis relativement à cet enjeu, dont :

- l'implication des intervenants du milieu selon les enjeux ciblés;
- une coordination de la mise en œuvre de la Stratégie de navigation durable;
- le maintien de la concertation avec une révision périodique du mode de fonctionnement et l'intégration d'intervenants selon les enjeux.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que dans l'ensemble, les résultats visés ont été atteints.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Assurer le suivi administratif et financier des différents projets.		X		
Créer et coordonner les groupes de travail et assurer la réalisation des études et d'autres travaux.		X		
Proposer de nouveaux projets et sources de financement.		X		
Assurer la diffusion et l'échange d'information entre les intervenants de la navigation.		X		
Concevoir des mécanismes de communication et de sensibilisation de manière à joindre efficacement l'ensemble des intervenants soucieux des activités de navigation.		X		

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

En plus de ses propres actions, le comité, par sa formule novatrice et productive, a inspiré plusieurs initiatives et partenariats qui ont contribué au secteur maritime. Ce dernier est aujourd'hui plus dynamique et proactif dans le développement durable de ses activités.

Programme environnemental volontaire de l'industrie maritime

Le niveau de concertation atteint au sein du Comité de concertation navigation et l'échange d'information entre tous les acteurs et intervenants concernés ont eu pour résultat de favoriser une prise de conscience de la responsabilité environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Cette prise de conscience a poussé l'industrie à aller bien au-delà des exigences réglementaires et à s'autoréguler dans un processus constant d'amélioration et de performance grâce à une initiative, à savoir l'Alliance verte, dont le succès dépasse désormais la portée géographique initiale.

Fondée en 2007, l'Alliance verte gère aujourd'hui un programme environnemental ambitieux permettant à toute entreprise maritime participante œuvrant au Canada comme aux États-Unis de renforcer volontairement sa performance environnementale de manière concrète et mesurable par l'entremise d'un audit externe. L'Alliance verte est maintenant membre du comité.

Tournée d'information

De septembre 2007 à mai 2008, alors qu'elle était membre du Comité de concertation navigation, l'organisation Les Amis de la vallée du Saint-Laurent a effectué, en collaboration avec Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP locaux, une tournée dans 12 villes portuaires québécoises¹, dans le but de présenter les avantages environnementaux du transport maritime de même que ses contraintes et les défis auxquels il est confronté. En plus des médias locaux, les conférences ont attiré des représentants d'environ 200 organisations. Cette activité de communication constitue l'un des exemples les plus probants de la force de la concertation au sein du comité et de sa cohésion au profit de la sensibilisation du public à l'engagement de l'industrie maritime dans le développement durable.

Semaine de la navigation et de la relève maritime

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent ont également lancé, en septembre 2008, la Semaine de la navigation et de la relève maritime. Par ce nouveau projet, les participants étaient invités à des séances d'information, à des activités organisées à bord de navires et à une vingtaine de conférences. Cet événement a profité de l'appui et de la collaboration de 38 organisations dont la grande majorité est issue du milieu maritime.

De cette initiative a découlé l'organisation d'un événement annuel orchestré par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, soit le Salon des carrières maritimes. Ainsi, en octobre de chaque année, la population est invitée à découvrir le monde maritime et les carrières qui s'y rattachent. Des ateliers pratiques, des conférences et des visites de navires sont proposés aux jeunes et aux moins jeunes. Un effort particulier de promotion est fait envers la clientèle étudiante du secondaire et du collégial dans le but de l'informer des perspectives de carrières dans ce domaine.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Avec cette nouvelle édition de la stratégie, le temps est maintenant venu pour les membres du Comité de concertation navigation de renouveler leur engagement à faire évoluer la concertation. Ainsi, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action, le comité vise :

- la participation des intervenants du milieu selon les enjeux ciblés;
- l'évolution et la mise en œuvre de la Stratégie de navigation durable;
- le maintien de la concertation avec une révision du mode de fonctionnement et l'intégration d'intervenants selon les enjeux.

1. Baie-Comeau, Sept-Îles, Salaberry-de-Valleyfield, Québec, Sorel-Tracy, Rimouski, Matane, Gaspé, Saguenay, Montréal, Trois-Rivières et Bécancour.

ENJEU 2

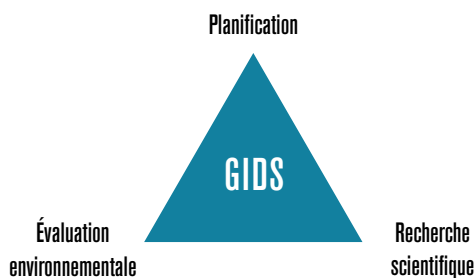
LA MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION INTÉGRÉE DU DRAGAGE ET DES SÉDIMENTS

Effectué dans le contexte de la navigation, le dragage est une activité qui vise à enlever des sédiments déposés naturellement au fond des cours d'eau de manière à assurer en continu une navigation sécuritaire. La gestion intégrée du dragage et des sédiments, maillon important de la Stratégie de navigation durable, vise de son côté la prise en compte du cycle complet des activités de dragage depuis l'enlèvement des matériaux jusqu'à leur mise en dépôt, y compris l'examen des conséquences potentielles sur l'environnement.

En mars 2004, un plan de gestion intégrée a été élaboré par le Groupe de travail sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments (GTGIDS). Ce groupe de travail, mis sur pied par le Comité de concertation navigation, regroupait des spécialistes gouvernementaux de différents ministères fédéraux et provinciaux concernés par la gestion et l'évaluation environnementale des travaux de dragage. Par ce plan, le Groupe de travail proposait un cadre général d'orientation basé sur les objectifs suivants :

- la prise en compte des exigences environnementales, économiques, sociales et institutionnelles dans les activités de dragage;
- la création d'outils facilitant la prise de décision et l'amélioration des communications avec les promoteurs, les organismes non gouvernementaux et le public.

Trois axes d'orientation ont été proposés :



En plus du plan de gestion intégrée, une série de 17 recommandations complétait et précisait les actions à mettre en œuvre dans le contexte de la Stratégie de navigation durable. Par conséquent, lors de l'élaboration du premier plan d'action de la stratégie, le comité visait des résultats bien définis à l'égard de cet important enjeu, dont :

- l'amélioration des mécanismes de planification relatifs aux activités de dragage, d'entretien et de capitalisation, et de mise en dépôt, en collaboration avec des intervenants du milieu;
- l'amélioration de la concertation institutionnelle dans le contexte des processus d'élaboration et d'autorisation des projets de dragage;
- la réduction des incertitudes scientifiques relatives au dragage et à la mise en dépôt des sédiments.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation a la conviction que dans l'ensemble, les résultats visés ont été atteints.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Mettre sur pied la structure de gestion (planification, évaluation environnementale, recherche et développement).	X			
Accorder la priorité et mettre en œuvre les recommandations du groupe de travail sur le dragage et la gestion des sédiments.		X		

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Réalizations du Comité pour la planification et l'évaluation environnementale du dragage et du Comité de concertation de la recherche sur le dragage

Certaines recommandations du Groupe de travail sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments prévoyaient la création de comités afin d'agir sur les trois axes d'orientation du plan de gestion intégrée. Conséquemment, le Comité pour la planification et l'évaluation environnementale du dragage (CPEED) a été créé en 2004 et le Comité de concertation de la recherche sur le dragage (CCRD), en 2006. Autonomes, ces deux comités de concertation et leurs sous-comités de travail se sont employés à mettre en œuvre les différentes recommandations du plan. Voici leurs principales réalisations :

- Mise en application, en 2008, des recommandations proposées dans le document *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration*² (révision des critères de 1992).
- Établissement d'une démarche d'évaluation des risques écotoxicologiques associés aux sédiments contaminés élaborée à partir des résultats de différentes études écotoxicologiques menées dans plusieurs secteurs en eau douce du Saint-Laurent. Ces études ont permis de cibler des essais de toxicité appropriés et de préciser les protocoles pour l'analyse des communautés benthiques. Les résultats publiés dans plusieurs articles scientifiques et présentés lors de colloques mettent en évidence la présence du soufre comme facteur confondant de toxicité.

2. Le document est disponible sur le site du Plan Saint-Laurent au www.planstlaurent.qc.ca.

- Développement, mise en ligne (septembre 2009) et promotion du Registre de planification des activités de dragage³. Au moyen d'un site Internet, l'objectif principal du registre est d'améliorer la gestion des travaux de dragage au Québec en facilitant leur planification à long terme.
- Étude de la problématique des équivalents toxiques des dioxines et furannes.
- Étude de la toxicité dans les sédiments hautement compactés tels que les argiles.

Réalisations du Comité sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments

Dans le but de poursuivre la mise en œuvre des différentes recommandations du plan de gestion intégrée et avant d'entreprendre les activités liées à la phase V du Plan d'action Saint-Laurent, le fonctionnement, les mandats et les priorités du Comité pour la planification et l'évaluation environnementale du dragage et du Comité de concertation de la recherche sur le dragage étaient à redéfinir. Un exercice comprenant plusieurs ateliers a mené à la création d'un nouveau comité, soit le Comité sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments (CGIDS), en remplacement des deux comités précédemment mentionnés. Ce comité est toujours actif et a pour mandat de poursuivre le travail d'amélioration de la gestion des activités de dragage, visant la protection des écosystèmes et de la santé publique, tout en permettant le développement de la navigation sur le Saint-Laurent. Le comité a tenu une première rencontre à Montréal le 7 juin 2011. Un document d'orientation sur la gouvernance a été produit en décembre 2011.



Groupe Océan

Plusieurs projets amorcés au cours de la dernière phase, soit la phase IV du Plan d'action Saint-Laurent, arriveront à terme au cours des premières années de la phase V, la phase actuellement en cours de réalisation. Dans la plupart des cas, il s'agit de guides et de documents de gestion produits au cours des dernières années et qui seront finalisés et publiés sur le site Internet du Registre de planification des activités de dragage. Voici les réalisations entreprises jusqu'à maintenant :

- Établissement d'une démarche d'évaluation des risques écotoxicologiques – plaquette explicative pour la réalisation et l'interprétation des bio-essais recommandés pour l'évaluation écotoxicologique des sédiments d'eau douce, *Hyalella* et *Chironomus* (2012).
- Guide pour l'élaboration de programmes de surveillance et de suivi environnemental pour les projets de dragage et de gestion des sédiments (2015).
- Guide de caractérisation physicochimique et toxicologique des sédiments (2016).
- Recommandations de gestion pour les matières en suspension durant les travaux de dragage (2016).
- Évaluation de la toxicité des sédiments dans l'estuaire moyen du Saint-Laurent (2017).

3. Le Registre de planification des activités de dragage est disponible sur le site du Plan Saint-Laurent au www.planstlaurent.qc.ca.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Désireux de poursuivre la protection adéquate des écosystèmes et de la santé publique, tout en permettant le développement de la navigation sur le Saint-Laurent, le comité vise, par l'entremise du Comité sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments, à continuer la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la stratégie, soit :

- une meilleure intégration des activités de dragage et de gestion des sédiments dans le Saint-Laurent par :
 - l'amélioration des communications entre les divers intervenants liés au domaine du dragage;
 - la planification et l'évaluation environnementale efficace des projets de dragage;
 - l'application adéquate des critères, lois et règlements fédéraux et provinciaux qui portent sur le dragage et la gestion des sédiments;
 - l'évaluation la plus fiable possible des effets toxiques des sédiments contaminés sur le biote;
 - l'utilisation des meilleures options de gestion et de disposition des sédiments selon leur taux de contamination, dont l'utilisation à des fins bénéfiques des sédiments non ou faiblement contaminés.

ENJEU 3

L'ÉVALUATION DES OPTIONS D'ADAPTATION POUR LA NAVIGATION RELATIVEMENT AUX FLUCTUATIONS DES NIVEAUX D'EAU

Les débits et les niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent varient de façon journalière, saisonnière et interannuelle en fonction des conditions météorologiques (pluie, vent, neige, températures de l'air et de l'eau), de l'exercice de régularisation (plan 1958-DD) réalisé par le Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent et, à plus long terme, en fonction des changements climatiques.

Depuis le début des années 1960, les ouvrages de régulation en amont de Montréal, dont le principal est situé près de Cornwall (Ontario) et de Massena (New York), ont contribué à limiter les fluctuations saisonnières des niveaux d'eau tout en assurant des profondeurs raisonnables pour la navigation commerciale à la hauteur de Montréal, des débits fiables pour la production hydroélectrique, ainsi qu'une protection adéquate aux riverains et autres intérêts en aval, dans

la province de Québec. Cependant, ces ouvrages atteignent leurs limites lorsque les cycles climatiques engendrent des années de très faibles ou de très fortes précipitations sur de longues périodes de temps, ce qui occasionne des fluctuations importantes des niveaux d'eau, soit à la baisse, soit à la hausse.

Historiquement, les niveaux du Saint-Laurent ont subi des variations cycliques avec des périodes de niveaux plus bas ou plus hauts que la moyenne. Ainsi, des périodes de très bas niveaux ont été enregistrées dans les années 1930 et au début de 1960, et de très hauts niveaux dans les années 1970. Plusieurs années de faibles niveaux ont également été observées depuis le début des années 1990, ce qui est préoccupant.

Les résultats de modèles de prédiction portant sur les effets des changements climatiques sur les niveaux d'eau laissent supposer qu'une réduction des débits dans le système Saint-Laurent – Grands Lacs pourrait se produire et que la diminution des niveaux observée depuis le début des années 1990 pourrait se poursuivre. Il est envisageable de penser que malgré les efforts futurs de régularisation, cette baisse des niveaux d'eau du fleuve pourrait altérer à divers égards les activités de navigation commerciale et de plaisance, des croisières de courte et de longue durée (croisières fluviales, croisières-excursions et croisières internationales), de même que certaines prises d'eau municipales.

Bien que les modèles de prédiction comportent une marge d'incertitude, il demeure que leur perspective de réalisation commande l'élaboration de stratégies d'adaptation qui permettront le maintien des activités à leur niveau actuel tout en limitant les impacts environnementaux. En ce sens, les travaux planifiés par le Comité de concertation navigation dans le cadre du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable visaient les résultats suivants quant à l'évaluation des options d'adaptation pour la navigation relativement aux fluctuations des niveaux d'eau :

- l'atténuation des effets des fluctuations des niveaux d'eau sur le fleuve Saint-Laurent pour les activités de navigation commerciale et de plaisance, et les croisières de courte et de longue durée;
- la documentation d'options d'adaptation pour le Saint-Laurent, acceptables sur les plans économique et environnemental.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que dans l'ensemble, les résultats visés pour cet enjeu ont été atteints.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Élaborer des scénarios d'adaptation qui excluent une modification physique du fleuve et d'autres qui l'incluent, afin d'assurer le transport des marchandises.	X			
Améliorer les modèles de prédiction de la hauteur d'eau utilisable par les navires commerciaux (dégagement sous quille).		X		
Étudier la possibilité de réorganiser le transport maritime, l'intermodalité et la collaboration portuaire, dans un contexte de bas niveaux d'eau et de compétitivité.	X			
Évaluer les possibilités de dragage de capitalisation à certains endroits stratégiques du chenal navigable.	X			
Assurer une validation concertée des résultats par les membres du comité.	X			
Assurer le suivi des études de la Commission mixte internationale portant sur ce secteur.		X		
Appuyer le développement d'une position commune pour le Saint-Laurent en matière de besoins en eau.		X		
Assurer une intégration de la problématique des niveaux d'eau à la gestion intégrée du dragage.				X

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Réalisation d'études

Pendant la période couverte par ce premier plan d'action, différentes initiatives ont permis de documenter les options d'adaptation possibles au regard de la problématique des fluctuations des niveaux d'eau du Saint-Laurent au cours des 50 prochaines années, dont :

- une étude réalisée pour le compte du Comité de concertation navigation, par Pêches et Océans Canada, s'intitulant *Effet des changements climatiques sur les niveaux d'eau du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec: projections pour les années 2050*. (Lefaivre, D., 2005);
- une étude réalisée pour le comité s'intitulant *Changements climatiques et transport maritime sur le Saint-Laurent. Étude exploratoire d'options d'adaptation*. (D'Arcy et coll., 2005).

En utilisant un modèle hydraulique numérique, des simulations ont été effectuées afin d'estimer la baisse des niveaux d'eau dans le tronçon du Saint-Laurent entre Montréal et Québec qui pourrait se produire d'ici 2050 (Lefaivre, D., 2005). Ces simulations, effectuées selon divers scénarios de température et d'humidité, ont montré que pour des conditions hydrologiques moyennes, les baisses de niveau d'eau anticipées ne nuiraient pas aux activités de navigation commerciale. Par contre, pour un scénario de faible hydraulité (scénario climatique le plus pessimiste), les baisses pourraient atteindre 1 m sous le zéro des cartes à Montréal pendant plusieurs mois consécutifs, alors qu'elles seraient d'environ 30 cm à Trois-Rivières. Pour ce scénario, la baisse de niveau à Bécancour serait inférieure à 10 cm (D'Arcy et coll., 2005).

Par cette dernière étude, le chercheur a exploré différents moyens d'adaptation pour pallier les baisses de niveau appréhendées dans le tronçon fluvial du Saint-Laurent pour l'horizon 2050. Certains de ces moyens ont été suggérés en fonction de l'amplitude des baisses qui pourraient survenir.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Désireux de maintenir à long terme le trafic maritime commercial, à son niveau actuel du moins, et les activités de la navigation de plaisance, les membres du comité poursuivront les efforts en ce sens par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable visant :

- l'atténuation des effets des fluctuations des niveaux d'eau sur le fleuve Saint-Laurent pour les activités de navigation commerciale, de plaisance et des croisières.

ENJEU 4**L'EFFET RELATIF DU BATILLAGE DES NAVIRES ET DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE,
UN DES ÉLÉMENTS EXAMINÉS DU PHÉNOMÈNE DE L'ÉROSION DANS CERTAINS SECTEURS DU SAINT-LAURENT**

L'érosion est un phénomène qui affecte tous les cours d'eau. Les causes de l'érosion sont nombreuses. Le batillage est le battement des vagues contre les rives d'un cours d'eau, produit par le remous des navires et des embarcations de plaisance et pouvant provoquer une érosion des berges. L'amplitude du batillage varie selon la dimension du bateau, la forme de sa coque, son enfoncement dans l'eau, sa vitesse et les caractéristiques du chenal dans lequel il circule.



Armateurs du Saint-Laurent

Le batillage est l'un des éléments examinés lors de l'évaluation du phénomène de l'érosion des rives dans le tronçon Montréal-Sorel du fleuve Saint-Laurent. À cet effet, une mesure volontaire de réduction de la vitesse des navires commerciaux a été mise en place à l'automne 2000 par l'industrie maritime. Sur une longueur de près de 25 km, plus précisément dans le secteur Sorel-Varennes, cette mesure incite fortement les pilotes des navires à ne pas dépasser une vitesse de 10 nœuds (18,5 km/h) par rapport au fond en remontant le fleuve, et de 14 nœuds (25,9 km/h) en descendant, c'est-à-dire une vitesse de 12 nœuds (22,2 km/h) par rapport à la masse d'eau en mouvement. La vitesse a été établie en considérant certains aspects sécuritaires, dont la manœuvrabilité des navires. Depuis son entrée en vigueur, on observe que l'industrie maritime respecte dans une forte proportion cette mesure volontaire.

Bien que l'application de cette initiative méritoire de l'industrie maritime ait contribué à réduire le batillage, le comité, par l'entremise du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable, désire poursuivre les efforts à l'égard de cet enjeu important. Par conséquent, les actions prévues visaient les résultats suivants :

- la révision de l'efficacité environnementale de la mesure de réduction volontaire de vitesse des navires commerciaux;
- l'amélioration des connaissances de l'effet relatif du batillage des embarcations de plaisance.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que dans l'ensemble, les résultats visés à l'égard de cet enjeu ont été partiellement atteints.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Maintenir la mesure de réduction de vitesse en cours dans le secteur de l'archipel de Sorel-Varennes.		X		
Poursuivre l'analyse de la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux quant à son efficacité sur l'érosion des berges.	X			
Poursuivre le suivi de la conformité à la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux.		X		
Documenter l'effet relatif des embarcations de plaisance sur l'érosion des rives.			X	
Documenter l'impact du batillage produit par les navires sur la sécurité des personnes.				X
Fournir aux plaisanciers des outils de sensibilisation.		X		

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Suivi environnemental de la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux

Une étude sur l'érosion des berges en eau douce pour le tronçon fluvial du Saint-Laurent entre le lac Saint-Louis et la municipalité de Saint-Pierre-les-Becquets a récemment été réalisée à partir des données recueillies entre 1998 et 2008 (Richard, L.-F., 2010). Désirant analyser l'efficacité de la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux quant à l'érosion des berges, l'étude a comparé le recul des berges dans la zone où la mesure volontaire de réduction de vitesse est en vigueur à celui observé dans les secteurs où il n'y a pas de telle mesure. Bien que la comparaison implique une courte période d'observation (deux ans avant l'application de la mesure et cinq ans après), l'étude indique que la réduction de vitesse contribue à réduire l'érosion. Cependant, la variation des niveaux d'eau du fleuve joue également un rôle important. Ainsi, pour l'année 2006-2007, alors que le niveau moyen du Saint-Laurent était très élevé, il n'y a pas eu de diminution des taux de recul des berges.

Présentement, la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux est toujours en vigueur et respectée par les navires dans une grande proportion. Transports Canada continue de recueillir les données sur la conformité des navires à la mesure volontaire de réduction de vitesse.

Guide à l'usage des plaisanciers

Afin de sensibiliser les plaisanciers à la protection des cours d'eau et des conséquences de l'érosion des berges sur les espèces végétales et animales, Transports Canada, région du Québec, a conçu un guide à l'usage des plaisanciers intitulé *Protégeons les plans d'eau du Québec* (TP 14761). Ce guide invite les plaisanciers à réduire le sillage causé par leur bateau. En réduisant leur vitesse et en naviguant le plus loin possible des rives, les plaisanciers peuvent contribuer à limiter l'érosion des berges.



Armateurs du Saint-Laurent

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Dans le but d'atténuer l'effet relatif du batillage des navires commerciaux et des embarcations de plaisance sur l'érosion, le Comité de concertation navigation vise, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable :

- l'amélioration des connaissances sur l'effet relatif du batillage des navires commerciaux et des embarcations de plaisance sur l'érosion;
- la réalisation de travaux de recherche relatifs au phénomène de l'érosion (conditionnellement à l'obtention de financement);
- le maintien d'un taux de conformité élevé à la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux.

ENJEU 5

L'AMÉLIORATION DE LA GESTION DES REJETS D'EAUX USÉES ET DES RÉSIDUS DE CARGAISON PAR LES NAVIRES ET LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Eaux usées et eaux grises

Dans sa réglementation, Transports Canada considère comme étant des eaux usées, entre autres, les eaux et autres déchets provenant des toilettes et des autres récipients destinés à recevoir ou à contenir les déchets humains et les eaux évacuées provenant de lieux sanitaires (dispensaires, infirmeries, etc.). Quant aux eaux grises, elles sont définies comme les rejets provenant de l'utilisation normale des lave-vaisselle, des douches, des machines à laver, des baignoires et des lavabos.

Le rejet des déchets liquides produits par la flotte commerciale et de plaisance peut occasionner une pollution bactérienne, dont la présence de pathogènes. Afin d'améliorer la gestion des rejets d'eaux usées et ainsi d'atténuer l'impact environnemental associé à cette pratique, les travaux prévus dans le cadre du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable visaient un meilleur contrôle des rejets d'eaux usées de tous les types de navires et d'embarcations de plaisance.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que ce résultat a été atteint.

Résidus de cargaison

Le chargement de certains matériaux, tels que les minerais, les céréales et autres matières en vrac solide dans les cales des navires, peut laisser des résidus de cargaison. Lorsqu'un navire change de type de cargaison, les cales sont nettoyées, c'est-à-dire balayées et rincées à l'eau afin d'éviter une possible contamination entre les cargaisons. Il est permis, dans certaines circonstances, de rejeter à la mer les balayures de cales et les eaux de lavage.

Il n'existe pas de données concernant l'importance quantitative de cette pratique dans le Saint-Laurent, mais le niveau de toxicité de certaines matières et la perturbation des habitats fauniques par l'accumulation de dépôts ont incité les autorités à encadrer cette pratique pour en atténuer les impacts. Lors de l'élaboration du premier plan d'action de la stratégie, le comité visait l'atteinte d'une gestion plus écologique des résidus de cargaison en vrac des navires.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que ce résultat a été atteint.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Inventorier les matières polluantes.	X			
Inventorier les systèmes de réception et de traitement.		X		
Élaborer et mettre en œuvre des procédures de contrôle.	X			
Harmoniser la gestion du rejet des eaux usées et des résidus de cargaison avec celle des Grands Lacs.	X			

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Mesures réglementaires – Eaux usées des navires et des embarcations de plaisance

À travers différentes démarches, les membres du comité ont contribué à l'évolution de la réglementation touchant les eaux usées des navires et des embarcations de plaisance. Par le fait même, ils ont également collaboré à l'élaboration et à la mise en œuvre de procédures de contrôle. Depuis la première publication de la Stratégie de navigation durable, la réglementation concernant les rejets d'eaux usées a été modifiée à deux reprises. D'abord, le 3 mai 2007, est entré en vigueur le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2007-86). Ensuite, le 30 mars 2012, cette dernière réglementation a été remplacée par le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2012-69)⁴. Les plus récents changements ont permis d'harmoniser le règlement de 2007 avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Malgré le fait que le règlement de 2012 ne présente pas de changements majeurs, il apporte tout de même quelques précisions concernant les rejets d'eaux usées et de résidus de cargaison.

Depuis le 3 mai 2007, la réglementation sur les rejets d'eaux usées couvre toutes les eaux canadiennes, dont celles situées en aval des écluses de Saint-Lambert. L'harmonisation des règles applicables à la gestion des eaux usées avec celle des Grands Lacs était réclamée depuis longtemps par le comité. Désormais, les rejets des navires commerciaux et des embarcations de plaisance sont permis seulement sous certaines conditions bien définies. Afin d'assurer l'atteinte d'un haut niveau de conformité, plusieurs efforts ont été faits pour promouvoir le règlement auprès des plaisanciers, des associations de pêcheurs et de l'industrie maritime.

Lignes directrices – Eaux grises des navires de croisière

Pour les grands navires de croisière, Transports Canada a publié, en 2003, des *Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada* (TP 14202)⁵. En 2009, on publiait la troisième édition de ces lignes directrices permettant ainsi d'introduire les exigences du Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2007-86). Ces lignes directrices surpassent les prescriptions réglementaires actuelles, entre autres en ce qui concerne les eaux grises. On prévoit que la gestion des eaux grises sera incluse dans la prochaine réglementation.

4. Le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux est disponible sur le site du ministère de la Justice du Canada au www.justice.gc.ca sous l'onglet «Lois».

5. Le document *Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada* (TP 14202) est disponible sur le site de Transports Canada au www.tc.gc.ca.

Mesures réglementaires et étude – Résidus de cargaison

Depuis 2004, les rejets de résidus de cargaison étaient régis par les *Lignes directrices provisoires pour la disposition des résidus non nocifs de cargaison dans le Saint-Laurent et le Saguenay*. Les règles de rejet dictées par ces directives ont été incluses à la section 5 du DORS/2007-86, puis au Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (DORS/2012-69). Une nouvelle notion est introduite dans ce dernier règlement, permettant le rejet des «résidus de cargaison seulement si tous les efforts raisonnables sont effectués pour vider les espaces à cargaison des résidus de cargaison et récupérer tout résidu de cargaison à bord du bâtiment». Celui-ci expose une liste exhaustive des cargaisons pour lesquelles le rejet de résidus est permis dans le Saint-Laurent.



Armateurs du Saint-Laurent

En 2008, pour les besoins de la réforme réglementaire, Transports Canada a commandé auprès du centre de recherche Innovation maritime, une étude sur les rejets de résidus de cargaison. Cette étude a permis de tracer un portrait global de la situation sur le fleuve Saint-Laurent en identifiant, entre autres, les cargaisons en vrac transportées par les navires transitant dans le Saint-Laurent et les méthodes de nettoyage des cales. Elle a aussi permis de faire un survol des effets environnementaux potentiels des rejets de résidus de cargaison en milieu aquatique.

Mesures volontaires de l'industrie maritime commerciale

Alors que le gouvernement du Canada a renforcé ses mesures réglementaires pour encadrer la pollution par les navires, l'Alliance verte a pour sa part encouragé ses participants à prendre des mesures volontaires supplémentaires afin de réduire encore davantage l'empreinte environnementale de l'industrie maritime commerciale. Parmi les mesures mises de l'avant, on trouve un certain nombre de bonnes pratiques telles que le balayage des résidus de cargaison sur le pont des navires et leur disposition à quai, l'utilisation d'un minimum d'eau pour le rinçage des cales, l'adaptation du débit de déchargement de la cargaison pour réduire les pertes et l'amélioration de la coordination et de la communication entre les membres de l'équipage lors des opérations de déchargement.

De leur côté, les ports et les opérateurs de terminaux participant à l'Alliance verte n'ont pas ménagé leurs efforts pour réduire les rejets et fuites de résidus de cargaison. Parmi les bonnes pratiques adoptées, on trouve le balayage et la disposition adéquate des résidus ainsi que l'adoption de mesures pour prévenir la contamination de l'eau notamment par l'utilisation de toiles protectrices. Les compagnies concernées ont ensuite été encouragées à se munir d'un plan de prévention de la pollution de l'eau et des sols, à établir une routine de maintenance préventive des équipements et à investir dans de l'équipement sophistiqué pour réduire les émissions de poussière.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Bien que les différentes mesures réglementaires et volontaires mises en place visent à résoudre la problématique liée à cet enjeu, le comité, dans le cadre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable, souhaite :

- une évaluation des impacts de la nouvelle réglementation;
- une concertation des efforts afin de faciliter le respect des nouvelles exigences réglementaires concernant le rejet des eaux usées par les plaisanciers.

ENJEU 6

LA RÉDUCTION DU RISQUE D'INTRODUCTION ET DE PROPAGATION D'ESPÈCES EXOTIQUES PAR LES NAVIRES ET LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Depuis le XIX^e siècle, les navires se lestent d'eau afin d'assurer leur stabilité et de permettre une navigation sécuritaire. Cependant, cette eau doit être rejetée dans les ports afin de permettre le chargement de la cargaison, ce qui n'est pas sans risque en ce qui a trait à l'introduction d'espèces exotiques. Certaines des espèces introduites sont dites envahissantes, c'est-à-dire qu'elles se reproduisent de manière incontrôlée en l'absence de prédateurs naturels et détruisent les habitats et organismes indigènes.

Les chiffres sont non négligeables : dans le système Saint-Laurent – Grands Lacs, plus de 180 espèces ont été introduites au cours des deux derniers siècles, dont 88 dans le Saint-Laurent⁶. Alors que plusieurs vecteurs d'introduction ont été identifiés, la navigation commerciale est le vecteur qui, par ses opérations, a le plus contribué au problème actuel. Pendant des années, des stratégies de prévention ont été développées en fonction du risque d'introduction d'espèces exotiques par les navires océaniques. Plus récemment, l'accent s'est élargi et inclut désormais la propagation d'espèces exotiques par les navires domestiques, les embarcations de plaisance et les rejets de piscicultures (p. ex. : la carpe asiatique) et d'aquariums.

Puisque le transport maritime avait été ciblé comme un vecteur de la dissémination des espèces aquatiques sur la planète aux conséquences écologiques et économiques sérieuses, le Comité de concertation navigation aspirait, par le premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable, à réduire de façon importante les risques d'introduction d'espèces exotiques et, ainsi, assurer une navigation durable.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que cet objectif a été atteint.

6. Présentation d'Yves de Lafontaine, chef de section – Biodiversité aquatique chez Environnement Canada, lors du colloque environnemental de l'Alliance verte « GreenTech 2010 ».

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Assurer la conformité aux lignes directrices en vigueur lors du premier plan d'action.	X			
Sensibiliser les plaisanciers et l'industrie maritime au problème de la dissémination.		X		
Faire un suivi de l'efficacité de l'échange des eaux de lest lors d'inspections en zones portuaires.		X		
Mettre en place un modèle d'aide à la décision pour les échanges dans la zone alternative d'échange (chenal laurentien).	X			
Effectuer un suivi de l'efficacité des nouvelles méthodes de contrôle (traitement et détection).		X		

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Mesures réglementaires

Par différentes initiatives, les membres du comité ont appuyé le développement réglementaire permettant de réduire le risque d'introduction et de propagation d'espèces exotiques par les navires et les embarcations de plaisance. Tout comme pour les eaux usées, la réglementation sur les eaux de ballast a changé à deux reprises depuis la publication de la Stratégie de navigation durable. En juin 2006, le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast, adopté en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada (L.R.C. 1985, ch. S-9) est entré en vigueur. En parallèle avec la réglementation, les *Lignes directrices visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne*, qui étaient appliquées sur une base volontaire depuis l'année 2000, sont devenues le *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada* (TP13617F)⁷.

7. Le *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada* (TP13617) est disponible sur le site de Transports Canada au www.tc.gc.ca.

Afin d'harmoniser le Règlement de 2006 avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le DORS/2006-129 a été abrogé et a fait place au Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (DORS/2011-237)⁸, entré en vigueur le 27 octobre 2011. Contrairement aux lignes directrices, qui sont appliquées uniquement sur une base volontaire, la réglementation canadienne oblige les navires canadiens et les navires naviguant dans les eaux de compétence canadienne à se conformer quant au contrôle et à la gestion de l'eau de ballast. C'est Transports Canada qui en assure l'application et la conformité en effectuant, entre autres, l'inspection des navires et la surveillance de tous les rapports de ballast.

Depuis les dernières années, les inspections de ballast se font sur tous les navires en provenance de l'étranger à destination des Grands Lacs, soit environ 400 navires par année, en plus de l'inspection d'une centaine de navires à destination du Québec. La surveillance sous forme d'inspection est sans aucun doute un incitatif appréciable; c'est pourquoi on trouve un taux de non-conformité inférieur là où la totalité des navires est inspectée. Pour le bassin des Grands Lacs on note que depuis la mise en place du programme de gestion des eaux de ballast (réglementation, surveillance, inspection), le risque d'introduction d'espèces aquatiques non indigènes par les navires a manifestement diminué, ce qui a pour conséquence de réduire le nombre de nouvelles espèces introduites depuis 2004. De plus, aucune nouvelle introduction n'a été signalée depuis 2006.

Convention internationale

Le 8 juillet 2010, le Canada est devenu partie contractante de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments de navires. La Convention entrera en vigueur 12 mois après que 30 pays représentant 35 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce l'aient ratifiée. Il est d'ailleurs prévu que le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (DORS/2011-237) soit modifié dans les prochaines années afin d'intégrer les dispositions de cette Convention. Ainsi, puisque la gestion de l'eau de ballast telle qu'elle est prescrite actuellement ne procure pas une entière protection contre ce type d'invasion⁹, la Convention supplée les exigences concernant l'échange des eaux de ballast par des exigences demandant l'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast.

8. Le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (DORS/2011-237) est disponible sur le site du ministère de la Justice du Canada au www.justice.gc.ca.

9. Evaluating Efficacy of an Environmental Policy to Prevent Biological Invasions. *Environmental Science & Technology*. 2011, 45, 2554-2561.

Mesures volontaires de l'industrie maritime commerciale

Résultat des efforts de sensibilisation envers l'industrie maritime commerciale, certaines associations sont exemplaires quant à leur souci de rendre leurs navires conformes à la réglementation. La Fédération maritime du Canada, l'association qui représente les armateurs et les agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada, a mis en place plusieurs initiatives afin de faciliter la conformité réglementaire de ses membres au cours des dernières années. Celles-ci incluent un Code des meilleures pratiques de gestion des eaux de ballast (élaboré en 2000 et qui a, par la suite, été incorporé dans la réglementation de 2006 et de 2011), ainsi que des lignes directrices envoyées aux capitaines de navires afin de faciliter la conformité réglementaire. De plus, la Fédération a élaboré une formation sur les exigences de la réglementation qui est offerte dans plusieurs villes canadiennes où les membres de la Fédération sont présents.

Depuis son lancement en 2007, l'Alliance verte, par son programme environnemental volontaire destiné à l'industrie maritime du Canada et des États-Unis, a fait de l'introduction d'organismes exotiques par les eaux de ballast un enjeu prioritaire. Les mesures qui ont été mises de l'avant par ce programme incluent l'application de bonnes pratiques de gestion, la tenue d'un inventaire des quantités d'eau de ballast prélevées et rejetées, ainsi qu'un registre de non-conformité, la participation à des programmes d'échantillonnage, de recherche et de développement de nouveaux outils de gestion ou de systèmes de traitement. De plus, l'Alliance verte reconnaît d'ores et déjà les initiatives des armateurs qui testent ou installent de nouveaux systèmes de traitement des eaux de ballast à bord de leurs navires.

Guide à l'usage des plaisanciers

Le guide *Protégeons les plans d'eau du Québec* vise à conscientiser les plaisanciers au risque de propagation des espèces exotiques envahissantes inhérent à la navigation. Le guide cite différents gestes simples à réaliser entre le moment de quitter un plan d'eau et la prochaine mise à l'eau de l'embarcation. L'adoption d'un comportement responsable par les plaisanciers permettra de mieux protéger nos plans d'eau.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Malgré le fait que des mesures réglementaires soient entrées en vigueur afin de réduire le risque d'introduction et de propagation d'espèces exotiques par les navires et les embarcations de plaisance, les efforts visant à améliorer les pratiques actuelles des plaisanciers devront être maintenus. En définitive, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable, le Comité de concertation navigation vise :

- le maintien des efforts visant la réduction des risques d'introduction d'organismes exotiques pour tous les types de navires, y compris les embarcations de plaisance.

ENJEU 7**LA PRÉVENTION ET LES INTERVENTIONS EN CAS DE DÉVERSEMENT DE PRODUITS DANGEREUX OU D'HYDROCARBURES**

La sécurité du transport maritime, en particulier celle du transport d'hydrocarbures, est basée sur un système de gestion comprenant de multiples variables. Ce système inclut la gestion du navire, de son équipement et de ses opérations. Cette gestion repose sur des processus structurés relativement à l'inspection des navires de pavillon canadien ou étrangers, à la gestion des voies navigables, aux services de communication et de trafic maritimes et des autres services liés à la sécurité (p. ex. : les services de déglacage, de pilotage, de remorquage), aux sociétés de classification et aux assureurs. En plus de ce système bien réglementé, les compagnies implantent souvent de meilleures pratiques sur une base volontaire afin de prévenir les incidents.

Grâce aux différentes mesures préventives mises de l'avant, le Saint-Laurent a été relativement épargné par des déversements majeurs quant au nombre de tonnes déversées au cours des dernières décennies. La grande majorité, sinon la totalité, des déversements d'hydrocarbures ou de produits dangereux ont lieu lors des opérations de transbordement lorsque les navires sont à quai. Il est logique de penser que le risque est plus élevé à quai puisqu'il y a manipulation de matières dangereuses. De ce fait, les terminaux pétroliers et de vrac liquide disposent d'équipements de lutte contre la pollution et possèdent des plans d'intervention en cas de déversements qui leur permettent d'intervenir rapidement et de minimiser les impacts sur l'environnement.

La dynamique serait différente si un déversement d'hydrocarbures ou de produits dangereux avait lieu à la suite d'un abordage entre deux navires, d'un échouement ou d'une avarie. Le délai de réponse pourrait être plus long, la couverture géographique du produit déversé plus étendue, le risque de conséquences néfastes sur l'environnement augmenté et les mesures d'intervention plus longues et complexes. D'ailleurs, les impacts d'un seul déversement pourraient se faire ressentir sous plusieurs aspects et pourraient occasionner des répercussions sur une longue période de temps.

Puisque les conséquences environnementales, sociales et économiques d'un déversement peuvent être désastreuses, des efforts de prévention et d'optimisation des méthodes d'intervention lors des déversements d'hydrocarbures ou de produits dangereux se doivent de perdurer. Le Comité de concertation navigation, à travers le premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable, désire collaborer relativement à cet enjeu qui peut avoir des répercussions importantes sur la population. Par conséquent, les actions prévues visaient les résultats suivants :

- la collaboration accrue des collectivités riveraines, sous la supervision des spécialistes en intervention, pour atténuer les dommages lors des événements;
- l'appui aux autorités concernées pour élaborer des programmes de formation pour les bénévoles;
- l'amélioration des connaissances environnementales des produits déversés afin de diminuer les risques pour la santé.

Par l'évaluation des différentes actions prévues au plan d'action 2004-2011, le Comité de concertation navigation est d'avis que dans l'ensemble, les résultats visés au regard de cet enjeu ont été partiellement atteints.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Assurer une formation adéquate, en conformité avec les normes de santé et de sécurité du travail, aux collectivités riveraines.			X	
Offrir une tribune de discussion aux communautés pour établir les priorités en cas d'intervention.		X		
Sensibiliser les municipalités riveraines au facteur de risque que représente un déversement maritime et à l'importance de l'adoption d'un plan d'urgence.		X		
Améliorer les méthodes d'intervention en période hivernale.		X		
Appuyer les mesures préventives en vigueur et les promouvoir auprès de tous les intervenants du domaine maritime.		X		
Vérifier l'applicabilité du brûlage comme méthode d'intervention sur le Saint-Laurent.		X		
Documenter les risques résiduels relativement à la consommation des ressources après un déversement.				X

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Révision des procédures opérationnelles en cas d'incident maritime

Au cours de la période couverte par le premier plan d'action de la stratégie, un groupe de travail composé de représentants de la Garde côtière canadienne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs ainsi que du ministère de la Sécurité publique du Québec a préparé et adopté de nouvelles lignes directrices sur la procédure opérationnelle provinciale de l'alerte lors d'un événement maritime pouvant causer des dommages à l'environnement ou mettre en danger la santé et la sécurité de la population. Afin d'améliorer les communications entre les intervenants et ainsi assurer une intervention rapide, coordonnée et efficace, ces lignes directrices éliminent toute ambiguïté chez les intervenants des différents paliers gouvernementaux en uniformisant la procédure et sa diffusion auprès de tous les organismes concernés, qui peuvent ainsi l'intégrer à leurs plans d'intervention en milieu marin.

Parallèlement, Transports Canada s'est doté, conjointement avec la Garde côtière canadienne, d'un *Guide de gestion des événements maritimes exceptionnels* (avril 2005). Ce guide, mis à jour en 2011, explique les rôles et les responsabilités de chaque ministère lorsqu'une coordination des efforts est nécessaire, et comprend les procédures d'évaluation des situations posant des risques.

Transports Canada a également actualisé son *Guide d'intervention de la Sécurité maritime*, et ce, en fonction des leçons tirées lors de la gestion d'incidents, tel l'échouement du navire *Alcor*, en novembre 1999, et en fonction des recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ce document mentionne les pouvoirs d'intervention, les objectifs, les actions de sécurité et les renseignements requis, ainsi que les mesures que doit prendre le personnel de Transports Canada lors d'urgences maritimes.

Capacité d'intervention en conditions hivernales

Au cours de la même période, la Garde côtière canadienne a réalisé un projet de recherche et de développement visant à doter l'organisation d'une capacité d'intervention améliorée en matière de lutte aux déversements d'hydrocarbures, spécialement en présence de glaces. Réalisé en partenariat avec le Centre de recherche sur le pétrole, le gaz et autres sources d'énergie extracôtières (CRPGEE) et l'École Polytechnique de Montréal, le projet visait à évaluer l'efficacité de l'utilisation de minéraux argileux fins comme dispersant naturel du pétrole emprisonné dans la glace. À terme, ce projet a permis de définir les principes directeurs d'une procédure d'intervention utilisant des dispersants naturels en cas de déversement de pétrole dans des eaux encombrées de glace.

Toujours en lien avec ce même objectif d'accroître sa capacité d'intervention en conditions hivernales, la Garde côtière canadienne et la Société d'intervention maritime – Est du Canada (SIMEC), organisme d'intervention accrédité par Transports Canada pour le territoire du Québec, ont fait l'acquisition d'équipements spécialisés permettant la récupération d'hydrocarbures dans de telles conditions.

Quant à Transports Canada, l'organisation a été proactive par sa surveillance de la navigation hivernale et par sa sensibilisation, auprès des opérateurs de navires, des défis reliés à la navigation hivernale.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Dans le but de prévenir et d'intervenir de façon optimale en cas de déversement de produits dangereux ou d'hydrocarbures, les résultats visés par le Comité de concertation navigation et les actions qui en découlent s'attardent principalement à la gestion du risque. Ainsi, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable, le comité vise :

- un appui aux autorités concernées afin que les municipalités riveraines se dotent d'un plan d'urgence maritime;
- le suivi de l'évolution de la réforme du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures;
- le suivi de l'élaboration et de la mise en place d'un régime de préparation et d'intervention en cas d'incident causé par les navires impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses;
- l'établissement d'une compréhension commune, en ce qui a trait aux risques, des activités liées au transport d'hydrocarbures ou de produits dangereux par navire dans un contexte de diversification possible des approvisionnements.

ENJEU 8

LA PROMOTION DU TRANSPORT MARITIME AU REGARD DE SES AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

Les enjeux précédemment énumérés ont permis de circonscrire certaines pressions environnementales, réelles et potentielles, occasionnées par les activités de la navigation sur les écosystèmes du Saint-Laurent. La mise à jour de la Stratégie de navigation durable a permis de recenser quelques-unes des initiatives touchant des aspects aussi variés que la réglementation, la recherche, la sensibilisation des différents acteurs ainsi que l'implantation de mesures volontaires par l'industrie maritime commerciale.

Depuis 2004, le monde de la navigation a connu plusieurs changements positifs. Alors que des études prouvent déjà les avantages environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, taux de déversements) et sociaux (congestion routière, coûts élevés de l'entretien du réseau routier, taux d'accidents) du transport maritime sur les autres modes de transport, le Comité de concertation navigation, par l'élaboration du premier plan d'action de la stratégie, désirait promouvoir et optimiser le recours au transport maritime dans les situations où ce dernier offre plus de gains environnementaux par rapport aux autres modes de transport.

Par l'évaluation de la seule action prévue au plan d'action 2004-2011 et grâce à des efforts soutenus, le Comité de concertation navigation est d'avis que ce résultat a été atteint, bien qu'il reste beaucoup de travail à faire.

Bilan des actions prévues au plan d'action 2004-2011

ACTION PRÉVUE	ACTION RÉALISÉE		ACTION NON RÉALISÉE	
	Terminée	En continuation	Maintenue	Abandonnée
Sensibiliser les décideurs et intervenants aux avantages environnementaux du transport maritime.		X		

Actions exemplaires réalisées par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires dans le cadre du plan d'action 2004-2011

Création d'un groupe de travail au sein du Comité de concertation navigation

Le comité a créé et coordonné un groupe de travail afin de développer un document d'information sur la navigation sur le Saint-Laurent. Ce document a pour objectif d'informer le grand public sur la navigation commerciale et de plaisance sur le Saint-Laurent en interaction avec les trois pôles du développement durable. Cet outil de sensibilisation fera connaître notamment les gains réalisables grâce au transport maritime au regard des impacts environnementaux et sociaux des activités de transport. Par ailleurs, par ce document, le comité espère faire ressortir l'apport du transport maritime sur le fleuve dans la culture et le patrimoine québécois.

Création de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance

À l'automne 2001, le Forum de concertation sur le transport maritime, créé dans une volonté commune du gouvernement du Québec et de l'industrie maritime, mandatait un groupe de travail pour poser un diagnostic sur le secteur du cabotage, évaluer les avenues de développement de ce segment de l'industrie et faire des recommandations à ce sujet.

Adopté par le Forum en mars 2003, le rapport déposé par ce groupe recommandait notamment la mise sur pied d'une table permanente afin d'assurer une suite à ses travaux. Les travaux de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance ont ainsi commencé au printemps 2004. Depuis sa création, la gestion et la coordination de la Table ont été confiées aux Armateurs du Saint-Laurent.

L'objectif de la Table est de soutenir le développement des services de transport maritime sur courte distance ayant un point de chute au Québec. Elle entend y arriver en agissant comme carrefour d'information et d'expertise, et en faisant la promotion de l'intégration du transport maritime dans les chaînes de transport nationale et continentale. D'ailleurs, Transports Québec, Armateurs du Saint-Laurent et Hydro-Québec ont récemment financé l'*Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord*¹⁰.

10. L'*Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord* est disponible sur le site du ministère des Transports du Québec au www.mtq.gouv.qc.ca.

Programmes d'aide financière

Le ministère des Transports du Québec est directement engagé dans le transport maritime. Ses principales actions visent, entre autres, à favoriser le développement du système de transport maritime dans une perspective de compétitivité, d'intégration modale, de mise en valeur du Saint-Laurent et de développement durable.

Pour faciliter l'atteinte de ce résultat, le Ministère a mis sur pied, en 2001, divers programmes d'aide financière. Les principaux objectifs de ces programmes d'aide financière étaient de favoriser la réalisation de projets permettant une meilleure intégration du transport maritime à la chaîne logistique et une réduction des impacts environnementaux et sociaux des activités de transport, notamment en ce qui a trait aux émissions de gaz à effet de serre.

Par ces contributions financières, le ministère des Transports du Québec a appuyé le démarrage de nombreux projets en transport maritime, permettant ainsi de favoriser l'essor de cette industrie et d'accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce.

Abolition des droits de douane de 25 % à l'importation de navires

À la suite de plusieurs représentations exercées par l'industrie maritime, le gouvernement fédéral a annoncé, le 1^{er} octobre 2010, l'abolition du droit de douane de 25 % sur l'importation de navires et de traversiers d'une longueur de plus de 129 mètres. Cette importante mesure a déjà permis et permettra dans les années futures d'accélérer le renouvellement des flottes canadiennes partout au pays, en facilitant le remplacement des bâtiments vieillissants par des navires plus efficaces et équipés de meilleures technologies (moteurs, traitement des gaz d'échappement, hydrodynamisme, etc.).

Mesures volontaires de l'industrie maritime commerciale et de la plaisance

Le programme environnemental volontaire de l'Alliance verte destiné à l'industrie maritime du Canada et des États-Unis et le programme Éco-marinas de l'Association Maritime du Québec sont la preuve qu'il y a une réelle volonté des deux secteurs d'activité de réduire leur empreinte environnementale et, ainsi, de privilégier une navigation durable. En plus de récompenser les efforts des participants et de susciter l'intérêt de participants potentiels, ces programmes favorisent le rayonnement de l'industrie maritime commerciale et de la plaisance auprès de la population.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Malgré les avantages environnementaux et sociaux rattachés au transport maritime, il faut admettre que ce dernier ne peut assurer à lui seul l'ensemble des liaisons de la chaîne logistique. L'intermodalité apparaît ainsi comme une composante essentielle du transport maritime. Une exploitation judicieuse de l'intermodalité qui s'appuierait davantage sur le transport maritime, c'est-à-dire qui optimiserait les bénéfices propres à chaque mode de transport, ne pourrait qu'être avantageuse et rentable pour la société. Afin d'atteindre cet idéal, le Comité de concertation navigation vise, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la stratégie :

- la mise en place de conditions facilitant le recours au transport maritime dans les situations où ce dernier offre des gains environnementaux et sociaux.

ENJEU 9

LA PROTECTION DES MAMMIFÈRES MARINS

Tout comme pour le milieu terrestre, la préservation de la diversité des espèces marines fait partie intégrante des actions associées au développement durable. Or, de multiples espèces en péril, dont plusieurs sont des mammifères marins, fréquentent différents secteurs du Saint-Laurent. Au chapitre de la préservation, de nombreux règlements et lois touchant la protection des mammifères marins ont déjà été mis en place vers la fin des années 1990 et au début des années 2000. Malgré ces mesures réglementaires des années passées, la poursuite des efforts par l'ensemble des acteurs du milieu au-delà même des balises réglementaires est de mise.

Selon l'un des principes directeurs de la Stratégie de navigation durable, soit la protection des écosystèmes et de la ressource eau, la navigation doit se pratiquer dans un souci d'assurer la pérennité des écosystèmes du Saint-Laurent. De nos jours, la navigation, qu'elle soit commerciale ou de plaisance, ou qu'il s'agisse d'excursions en mer, est l'une des activités humaines ayant des impacts sur les mammifères marins. On estime notamment que le bruit causé par le transport maritime pourrait perturber le comportement des mammifères marins et même expliquer le déclin de certaines espèces. De même, les collisions entre les navires et les mammifères marins sont un phénomène datant de la fin du 19^e siècle, moment où les navires ont été en mesure d'atteindre des vitesses de 13 à 15 nœuds. Depuis les années 1950, ce phénomène de collision avec les mammifères marins s'est accru avec l'avènement de bateaux encore plus rapides.

De nos jours, les navires de commerce sont beaucoup plus gros et l'achalandage sur le Saint-Laurent fluctue énormément au cours de l'année. Ces facteurs accroissent les risques de collision avec les mammifères marins, malgré l'évolution continue des technologies entourant les outils d'aide à la navigation. L'utilisation de la voie navigable exige donc qu'une attention soit accordée à son partage entre les divers usagers et à la cohabitation avec les mammifères marins.



Armateurs du Saint-Laurent

L'observation des mammifères marins peut également avoir des conséquences sur ces animaux lorsqu'un trop grand nombre d'embarcations s'approchent d'eux ou lorsqu'on s'approche trop près, perturbant ainsi leurs activités normales de repos, de reproduction ou d'alimentation. Des manœuvres de fuite ou d'évitement par les mammifères peuvent résulter de cette pratique, et aussi causer des collisions avec les bateaux. Différentes actions ont été prises et d'autres devront vraisemblablement être prescrites afin de mieux encadrer les activités d'observation en mer et la navigation de plaisance.

Bien que l'enjeu de la protection des mammifères marins ne fasse pas partie du premier plan d'action de la Stratégie de navigation durable, les membres du comité s'y sont intéressés et certains ont travaillé au développement de projets au cours des dernières années. Le Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins (G2T3M) a été créé en avril 2011 par Parcs Canada et Pêches et Océans Canada. Il s'est donné pour mandat général de déterminer des pistes de solution pour réduire les risques pour les mammifères marins dans l'estuaire du Saint-Laurent, tout en permettant les activités de la marine marchande et sans

compromettre la sécurité. Le 30 mai 2013, le Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins acceptait l'offre du Comité de concertation navigation visant à ce que le Groupe de travail soit dorénavant affilié au comité. Suivant la volonté des membres de ce dernier, voici un bilan de cette initiative.

Action exemplaire réalisée par le Comité de concertation navigation, ses membres et autres partenaires au cours de période couvrant le plan d'action 2004-2011

Mise sur pied du Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins dans l'estuaire du Saint-Laurent

La formation de ce groupe de travail s'est faite en avril 2011 d'un commun accord entre l'École de technologie supérieure, le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins, Parcs Canada, Pêches et Océans Canada et l'Université de Montréal. Soucieux d'intégrer les besoins et contraintes des acteurs du trafic maritime dès le début de cette démarche de rehaussement des efforts de conservation des populations de baleines, les travaux du Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins tiennent compte des réalités économiques de l'industrie de la marine marchande, des contraintes opérationnelles des pilotes du Saint-Laurent et du respect des règles de sécurité maritime.

Le groupe de travail coprésidé par Pêches et Océans Canada et Parcs Canada est composé de représentants des organismes suivants : l'Alliance verte, les Armateurs du Saint-Laurent, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, la Fédération maritime du Canada, la Garde côtière canadienne, le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec, Parcs Canada, Pêches et Océans Canada, le Réseau d'observation de mammifères marins, la Société de développement économique du Saint-Laurent, Transports Canada, l'Université du Québec en Outaouais et le Secrétariat à la stratégie maritime du Québec (ministère des Transports du Québec).

Dans sa première phase de travail, le Groupe de travail s'est donné comme priorité de trouver des solutions réalistes pour réduire les risques de collisions entre les navires marchands et les mammifères marins dans l'estuaire du Saint-Laurent et d'aborder la question de l'impact du bruit du transport maritime sur les mammifères marins.

Sommaire du plan d'action 2012-2017

Soucieux de la protection des mammifères marins tout en maintenant les activités de la navigation sur le Saint-Laurent, le comité vise, par la mise en œuvre du nouveau plan d'action de la Stratégie de navigation durable :

- la détermination de mesures permettant de réduire les risques de collision entre les navires marchands et les baleines dans l'estuaire du Saint-Laurent grâce aux travaux concertés du Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins;
- le maintien de la communication entre les différents acteurs du transport maritime et de la protection des mammifères marins;
- l'amélioration des connaissances sur le dérangement des baleines par le bruit de la navigation dans le Saint-Laurent et l'exploration des pistes de solutions.

Conclusion

Dans la foulée des réalisations accomplies par l'exercice de concertation issue de la Stratégie de navigation durable, cette nouvelle phase incarne une volonté commune de s'attaquer à des problématiques existantes et à d'autres en émergence.

Le Comité de concertation navigation, à qui revient le mérite d'avoir mené à bien l'élaboration de la stratégie, s'engage à continuer dans la même veine avec ce nouveau plan d'action.

Si les enjeux sont aussi grands que nombreux, le travail à faire est aussi nécessaire qu'exaltant, tant le défi est grand, à la hauteur de ce grand écosystème qu'abrite le Saint-Laurent. À cet égard, la concertation qui aura conduit à la cohésion existante au sein du comité devra être constamment préservée afin que l'ensemble des acteurs et intervenants concernés adhèrent aux principes de navigation durable, visant la préservation des usages et d'un patrimoine hors du commun au profit des générations futures.

Descriptif complet du plan d'action 2012-2017

Le descriptif du plan d'action 2012-2017 a été mis à jour en 2021 : certains éléments ont été mis en évidence à l'aide de symboles pour préciser s'ils sont complétés  ou nouveaux . Par ailleurs, les autres éléments qui ne sont pas accompagnés d'un de ces symboles se poursuivent en continu.

CONCERTATION

Résultats visés

- Participation des intervenants du milieu selon les enjeux ciblés.
- Évolution et mise en œuvre de la Stratégie de navigation durable.
- Maintien de la concertation avec révision du mode de fonctionnement et intégration d'intervenants selon les enjeux.

Actions

- Créer ou participer à des projets, à des activités d'éducation, d'information, de communication, de représentation ou de réseautage afin de faire la promotion de la Stratégie de navigation durable.
- Concevoir un cadre de référence afin d'assurer le bon fonctionnement du Comité de concertation navigation. 
- Apporter, au besoin, les mises à jour requises au cadre de référence afin d'assurer la continuité du bon fonctionnement du Comité de concertation navigation. 
- Assurer le suivi administratif et financier des différents projets.
- Créer et coordonner les groupes de travail et assurer la réalisation des études et des autres travaux.
- Proposer de nouveaux projets et de nouvelles sources de financement.
- Assurer la diffusion et l'échange d'information entre les intervenants de la navigation.
- Concevoir des mécanismes de communication et de sensibilisation de manière à joindre efficacement l'ensemble des intervenants soucieux des activités de navigation.

GESTION INTÉGRÉE DU DRAGAGE ET DES SÉDIMENTS

Résultats visés

- Meilleure intégration des activités de dragage et de gestion des sédiments dans le Saint-Laurent par :
 - l'amélioration des communications entre les divers intervenants liés au domaine du dragage;
 - la planification et l'évaluation environnementale efficace des projets de dragage;
 - l'application adéquate des critères, lois et règlements fédéraux et provinciaux qui portent sur le dragage et la gestion des sédiments;
 - l'évaluation la plus fiable possible des effets toxiques des sédiments contaminés sur le biote;
 - l'utilisation des meilleures options de gestion et de disposition des sédiments selon leur taux de contamination, dont l'utilisation à des fins bénéfiques des sédiments non ou faiblement contaminés.

Actions

- Maintenir les activités du Comité sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments de même que des comités de travail qui se rapportent à celui-ci.
- Poursuivre la réalisation et la finalisation des guides de pratique et des outils de gestion intégrée du dragage et des sédiments par les comités de travail se rapportant au Comité sur la gestion intégrée du dragage et des sédiments.
- Assurer la mise en ligne des guides de pratique et des outils de gestion sur le site Internet du Registre de planification des activités de dragage afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.
- Être à l'affût de toute nouvelle approche, technique ou technologique, permettant d'améliorer la gestion des projets de dragage et d'évaluer leur pertinence pour le Saint-Laurent.

OPTIONS D'ADAPTATION

Résultats visés

- Atténuation des impacts des fluctuations des niveaux d'eau sur le fleuve Saint-Laurent pour les activités de navigation commerciale, de plaisance et des croisières.

Actions

- Améliorer les modèles de prédiction de la hauteur d'eau utilisable par les navires commerciaux (dégagement sous quille).
- Assurer le suivi des données semestrielles et études de la Commission mixte internationale portant sur ce secteur.
- Appuyer le développement d'une position commune pour le Saint-Laurent en matière de qualité et de quantité d'eau essentielle aux usages.
- Assurer un suivi du Comité sur les changements climatiques du Plan d'action Saint-Laurent.



PRÉVENTION DE L'EFFET RELATIF DU BATILLAGE

Résultats visés

- Amélioration des connaissances sur l'effet relatif du batillage des embarcations de plaisance et des navires commerciaux sur l'érosion.
- Réalisation de travaux de recherche relatifs au phénomène de l'érosion, et ce, conditionnellement à l'obtention de financement.
- Maintien d'un taux de conformité élevé à la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux.
- Atténuation de l'impact des niveaux d'eau élevés sur les berges. 

Actions

- Réaliser une étude ayant pour but d'analyser en temps réel le batillage associé au passage des navires dans le secteur en amont du lac Saint-Pierre.
- Maintenir la mesure volontaire de réduction de vitesse en cours dans le secteur de l'archipel de Sorel-Varennes.
- Poursuivre le suivi de la conformité à la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux.
- Poursuivre l'analyse de la mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux quant à son efficacité comme facteur contribuant à réduire l'érosion des berges.
- Documenter l'effet relatif du batillage des embarcations de plaisance sur l'érosion des rives.
- Fournir aux plaisanciers des outils de sensibilisation.
- Surveiller les niveaux d'eau et développer un plan d'action en présence de niveaux d'eau élevés. 
- Favoriser l'échange d'informations sur les pratiques et initiatives mises en place visant à réduire l'effet relatif au batillage. 
- Favoriser et appuyer les initiatives visant à réduire l'impact des niveaux d'eau élevés sur les berges. 

GESTION DES EAUX USÉES ET RÉSIDUS DE CARGAISON

Résultats visés

- Concertation des efforts afin de faciliter le respect des exigences réglementaires concernant le rejet des eaux usées.

Actions

- Sensibiliser les autorités à l'importance de la présence d'installations de réception des eaux usées dans les marinas.
- Informer les plaisanciers sur les exigences concernant la gestion des eaux usées.
- Promouvoir la collaboration entre les intervenants de l'industrie maritime (armateurs, administrations portuaires, associations, paliers gouvernementaux (fédéral, provincial, municipal), fournisseurs de services, etc.) pour améliorer le service de réception des résidus de cargaison dans les ports canadiens.
- Maintenir à jour et faire la promotion de l'inventaire des installations de réception des eaux usées autant pour les plaisanciers que pour les navires de croisières-excursions.



INTRODUCTION ET PROPAGATION D'ESPÈCES EXOTIQUES

Résultats visés

- Maintien des efforts visant la réduction des risques d'introduction et de propagation d'organismes exotiques pour tous les types de navires, y compris les embarcations de plaisance.

Actions

- Sensibiliser les plaisanciers au risque d'introduction d'espèces animales et végétales.
- Faire un suivi de la conformité de l'échange des eaux de lest lors d'inspections en zones portuaires.
- Effectuer un suivi de l'efficacité des nouvelles méthodes de contrôle (traitement et détection).
- Faire un suivi des travaux effectués dans le contexte de l'orientation 2 du Comité sur la biodiversité du Plan d'action Saint-Laurent concernant la prévention de l'introduction et le contrôle de la dispersion des espèces exotiques envahissantes par la navigation.



DÉVERSEMENT DE PRODUITS DANGEREUX

Résultats visés

- Appui aux autorités concernées afin que les municipalités riveraines se dotent d'un plan d'urgence maritime.
- Suivi de l'évolution de la réforme du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.
- Suivi de l'élaboration et de la mise en place d'un régime de préparation et d'intervention en cas d'incident causé par les navires impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses.
- Établissement d'une compréhension commune, en ce qui a trait aux risques, des activités liées au transport d'hydrocarbures ou de produits dangereux par navire dans un contexte de diversification possible des approvisionnements.

Actions

- Suivre les travaux du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.
- Favoriser les échanges entre l'industrie, les paliers gouvernementaux et les groupes environnementaux au sujet des mouvements de produits dangereux en vrac liquide.
- Offrir une tribune de discussion afin d'informer les communautés et discuter des priorités à adopter en cas d'intervention.
- Sensibiliser les municipalités riveraines au facteur de risque que représente un déversement maritime et à l'importance de l'adoption d'un plan d'urgence maritime.
- Faire le suivi des améliorations des méthodes d'intervention en période hivernale.
- Appuyer les mesures préventives en vigueur et les promouvoir auprès de tous les intervenants du domaine maritime.



PROMOTION DU TRANSPORT MARITIME

Résultats visés

- Mise en place des conditions facilitant le recours au transport maritime dans les situations où ce dernier offre des gains environnementaux et sociaux.

Actions

- Sensibiliser les décideurs et intervenants aux avantages environnementaux et sociaux du transport maritime.
- Terminer et diffuser le document d'information sur la navigation sur le Saint-Laurent.
- Continuer à encourager les mesures volontaires visant la réduction de l'empreinte environnementale par de meilleures pratiques de l'industrie maritime et de la navigation de plaisance.
- Continuer à offrir des programmes d'aide financière favorisant le développement du transport maritime et l'amélioration de sa performance environnementale.
- Poursuivre les efforts visant à développer le transport maritime courte distance.



PROTECTION DES MAMMIFÈRES MARINS

Résultats visés

- Détermination de mesures permettant de réduire les risques de collision entre les navires marchands et les baleines dans l'estuaire du Saint-Laurent grâce aux travaux concertés du Groupe de travail sur le transport maritime et la protection des mammifères marins.
- Maintien de la communication entre les différents acteurs du transport maritime et de la protection des mammifères marins.
- Amélioration des connaissances sur le dérangement des baleines par le bruit de la navigation dans le Saint-Laurent et exploration des pistes de solution.
- Mise en place d'activités de sensibilisation à l'endroit des utilisateurs de la navigation de plaisance. 

Actions

- Décrire la problématique des collisions et des cooccurrences entre navires marchands et baleines dans l'estuaire du Saint-Laurent et dresser un portrait du trafic maritime et des mammifères marins dans ce secteur. 
- Réaliser une revue des solutions existantes pour réduire les risques de collision. 
- Développer des scénarios de mesures de réduction des risques de collision et évaluer ces mesures en fonction de l'impact sur les baleines et sur le transport maritime. 
- Recommander des mesures volontaires et provisoires visant la réduction des risques de collision dans l'estuaire du Saint-Laurent. 
- Obtenir un avis scientifique sur les aires de distribution et de concentration saisonnières des grands rorquals dans l'estuaire du Saint-Laurent. 
- Obtenir un avis scientifique sur les répercussions de la déviation du trafic maritime dans l'estuaire du Saint-Laurent sur le béluga. 
- Favoriser la poursuite de recherches scientifiques sur l'impact du bruit sur les mammifères marins. 
- Recommander, sur ces bases, des mesures «permanentes¹¹» de réduction des risques de collision dans l'estuaire du Saint-Laurent.
- Effectuer le suivi du taux d'adhésion des navires de la marine marchande aux mesures volontaires proposées. 
- Traiter de la question de l'effet du bruit causé par le transport maritime sur les mammifères marins et identifier des pistes de solution pour diminuer l'impact du bruit.
- Favoriser une détection accrue de la présence des baleines et de leurs mouvements. 

11. Le principe de la gestion adaptative s'applique : les mesures devraient être revues périodiquement selon leur efficacité et selon les nouvelles connaissances.



MISE
À JOUR
2021

Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent

BILAN 2004-2011 | PLAN D'ACTION 2012-2017

La Stratégie de navigation durable se veut une contribution au développement des activités de navigation, sous leurs multiples aspects, dans le respect du Saint-Laurent. Inspirée du développement durable, la stratégie a été élaborée par le Comité de concertation navigation du Plan d'action Saint-Laurent. Elle oriente la gestion des activités de navigation en tenant compte de leurs incidences économiques, environnementales et sociales.

Cet ouvrage a été réalisé grâce à la collaboration des organisations suivantes :

Administration de pilotage des Laurentides

Administration portuaire de Montréal

Alliance verte

Armateurs du Saint-Laurent

Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent

Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central

ÉcoMaris

Environnement et Changement climatique Canada

Escadrilles canadiennes de plaisance

Fédération de la voile du Québec

Fédération maritime du Canada

Garde côtière canadienne

Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques du Québec

Ministère des Forêts, de la Faune
et des Parcs du Québec

Ministère des Transports du Québec

Ministère du Tourisme du Québec

Nautisme Québec

Pêches et Océans Canada

Réseau d'observation de mammifères marins

Société de développement économique
du Saint-Laurent

Stratégies Saint-Laurent

Transports Canada



Transports
Canada

Transport
Canada

Transports
Québec

