

Environnement et économie

Vers une navigation durable sur le Saint-Laurent



Photo : Denis Lehoux, Environnement Canada

Faivre, Jérôme et Bouchard, Gervais 2001. « Environnement et économie - Vers une navigation durable sur le Saint-Laurent » dans *Maritime Magazine*, n° 21, Saint-Laurent Vision 2000, Comité de concertation Navigation, p. 71-81.

Le Plan d'action Saint-Laurent

Depuis 1988, les gouvernements du Canada et du Québec se sont engagés dans une vaste opération commune, le Plan d'action Saint-Laurent. Mieux connues sous l'appellation *Saint-Laurent Vision 2000 (SLV 2000)*, il s'agit d'ententes de cinq ans visant la protection, la conservation et la restauration du fleuve Saint-Laurent. SLV 2000 est au nombre des plus importantes initiatives environnementales touchant à la protection et à la conservation de nos grands écosystèmes. Son approche, jugée très audacieuse dès le départ en raison de ses objectifs, établis sous forme de résultats concrets et mesurables, a déjà servi de modèle pour l'élaboration d'autres initiatives de même nature ailleurs au Canada.

La troisième entente, qui a été signée à Montréal le 8 juin 1998, portait sur un programme d'action de 123 millions de dollars pour le Canada et de 116 millions de dollars pour le Québec. Cette phase III de SLV 2000 vise trois grands objectifs : la protection de la santé de l'écosystème, la protection de la santé humaine et l'implication des communautés riveraines afin de favoriser l'accessibilité et le recouvrement des usages du Saint-Laurent.

L'entente comprend six domaines d'intervention ou volets, correspondants aux objectifs spécifiques de SLV 2000 dans ces domaines. Ces volets sont sous la responsabilité de six comités de concertation : biodiversité, industriel/urbain, agriculture, santé humaine, implication communautaire et désormais la navigation.

Un volet consacré à la Navigation

Un élément nouveau dans cette phase III de SLV 2000 est en effet la création d'un volet consacré **à la navigation et aux impacts environnementaux du transport maritime et de la navigation récréative**. Ce volet a été mis sur pied en fonction des nouvelles approches du Plan d'action, notamment en ce qui concerne les usages du fleuve, ainsi qu'en fonction de l'intérêt public croissant pour les problématiques environnementales reliées au transport maritime et à la navigation récréative.

Le Saint-Laurent, un des plus vastes systèmes maritime et fluvial en Amérique du Nord, n'échappe pas à la tendance générale : développement durable ou changements climatiques, les industries et de surcroît le secteur des transports sont au cœur d'un débat de plus en plus complexe touchant la protection des écosystèmes et le maintien des activités économiques. Chaque développement ou projet touchant le Saint-Laurent suscite de plus en plus d'attention.

En novembre 1998, le Comité de concertation Navigation de SLV 2000 tenait sa première réunion. Sa mission s'achèvera en mars 2003.

Le Comité de concertation Navigation

La mission principale de ce comité est « d'élaborer et mettre en œuvre une stratégie assurant une gestion de la navigation soucieuse du développement durable sur le Saint-Laurent, toujours plus respectueuse de l'environnement et en concertation avec l'industrie maritime, les intervenants environnementaux, les gouvernements et la population ». Le programme est donc loin d'être simple. Pour mener à bien cette mission et surtout pour avoir une chance d'obtenir des résultats tangibles, il était nécessaire de réunir dès le départ les principaux acteurs concernés par les enjeux environnementaux de la navigation.

Le comité fut donc structuré selon trois pôles indispensables : les gouvernements, les industries maritimes, le secteur environnemental et communautaire. Il ne s'agit naturellement pas d'une représentation complète des intérêts en jeu. Cependant, l'idée de base était de réunir un comité fonctionnel, avec une importante participation non gouvernementale, composé de moins de 20 membres, chacun étant en mesure de faire le lien avec le reste de leur organisation.

ORGANISATIONS MEMBRES DU COMITÉ DE CONCERTATION NAVIGATION SLV 2000 – PHASE III

Pêches et Océans Canada Transports Québec

Environnement Canada
Transports Canada
Environnement Québec
Faune et parcs Québec

Administration portuaire de Montréal
Amis de la vallée du Saint-Laurent
Association des armateurs du Saint-Laurent
Corporation des pilotes du Saint-Laurent central
Fédération Maritime du Canada
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
Société d'initiative et de conservation du Bas-Richelieu
Stratégies Saint-Laurent

À titre d'exemple, le lien du Comité Navigation avec les Zones d'intervention prioritaires (ZIP) est assuré par Stratégies Saint-Laurent (SSL), un organisme non gouvernemental actif depuis 1989 dans la concertation des populations riveraines du Saint-Laurent. Dans la même perspective, les intervenants de l'industrie sont rejoints par les représentants d'organisations comme la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), l'Association des armateurs du Saint-Laurent et la Fédération maritime du Canada.

Une approche concertée

Une façon devenue courante d'aborder les enjeux environnementaux s'inspire du cadre élaboré par l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Ce cadre, le PER (Pression, État, Réponse) est une représentation générale des liens de causalités entre les Pressions exercées par les activités humaines sur l'environnement, les changements dans l'État de l'environnement occasionnés par ces pressions et les Réponses de la société, c'est-à-dire les mesures prises par les agents de la société tels les gouvernements, les entreprises privées et les ONG relativement aux pressions ou à l'état de l'environnement.

Depuis 1998, le comité Navigation travaille sur l'identification des pressions, c'est-à-dire déterminer quels sont les véritables impacts environnementaux des activités maritimes

et récréatives sur le Saint-Laurent. Ce bilan était indispensable : avant toute forme d'action, il est essentiel de savoir ce qui se passe, de dépasser le stade des perceptions ou des intuitions. Cet exercice n'est pas restrictif : il est aussi possible de s'interroger sur le bénéfice environnemental du transport maritime dans le Saint-Laurent.

Parallèlement, le comité Navigation travaille sur les réponses : que peut-on faire concrètement pour améliorer la situation dans le Saint-Laurent? Dans ce domaine, la solution concertée est la meilleure approche. La plupart du temps, aucune organisation, publique ou privée, ne détient à elle seule la clé magique qui permettra d'obtenir un résultat. Il faut tenir compte des expertises, des intérêts et des capacités d'action de chacun des intervenants dans des domaines souvent fort complexes, que ce soit au plan scientifique, aux plans décisionnel et institutionnel ou encore au plan économique et commercial. Enfin, une approche réaliste, c'est à dire adaptée aux situations et aux moyens existants, doit accroître la possibilité de consensus et la mise en pratique des solutions envisagées pour le Saint-Laurent. En d'autres termes, produire des recommandations réalisables.

Objectifs, enjeux et réalisations

Bilan de la Navigation

Objectif : réaliser un bilan complet de la navigation commerciale et récréative sur le Saint-Laurent sous les aspects environnementaux, sociaux et économiques.

Quel est l'impact de la navigation sur l'écosystème du Saint-Laurent et quel est son rôle dans notre économie et notre société? Quels sont les défis principaux?

Un premier travail a consisté à réunir l'information de base caractérisant les problématiques environnementales du Saint-Laurent. Contenu dans un rapport intitulé *Les risques et les conséquences de la navigation sur le Saint-Laurent (août 2000)*, ce premier « débroussaillage » a fourni les bases du bilan à réaliser par le Comité Navigation.

Il a été aussi nécessaire de réaliser un portrait de la navigation sur le Saint-Laurent. En dehors des milieux spécialisés de l'industrie maritime et de l'environnement, il apparaît rapidement que les entreprises, les opérations maritimes, les ports, les organismes et associations en activité sur le Saint-Laurent sont mal connus. Dès lors, il devient difficile d'agir si les principaux acteurs et le contexte socio-économique de la navigation sont ignorés et laissés de côté. Le *Portrait socioéconomique de la navigation sur le Saint-Laurent*, produit en avril 2000, illustre le rôle significatif des activités maritimes sur le Saint-Laurent.

Un complément de ce bilan est très particulier et vise, dans une approche écosystémique, à se poser la question de l'impact environnemental qui résulterait d'une sous-utilisation du mode de transport maritime dans le Saint-Laurent. L'étude des impacts environnementaux est achevée et fournit des informations très intéressantes, notamment en ce qui à trait aux gaz à effet de serre. Rappelons que ces mêmes gaz

jouent un rôle dans les changements climatiques, eux-mêmes soupçonnés d'avoir un impact sur les niveaux d'eau qui seront disponibles (ou non) pour la navigation.

Dragage et gestion des sédiments

Objectif : mettre en place un mécanisme pour le suivi environnemental des activités de dragage liées à la navigation sur le Saint-Laurent et améliorer le mode de gestion des sédiments. Quelles sont les forces et faiblesses du cadre actuel des opérations de dragage? Comment améliorer les processus existants? Quelle est la gestion des sédiments la plus appropriée?

Dans ce domaine très sensible, un groupe de travail, formé des meilleurs experts issus des deux gouvernements fournit au Comité Navigation les éléments utiles à l'amélioration des techniques opérationnelles et des méthodes d'évaluation.

Par ailleurs, un défi important concerne la mise au point de la *Gestion intégrée du dragage et des sédiments*. Cette démarche est très importante, tant pour les promoteurs de projets de dragage que pour les groupes environnementaux et communautaires ainsi que pour les gouvernements. En effet, les industries désirent des repères stables quant aux exigences environnementales. Les regroupements environnementaux souhaitent s'assurer que les précautions nécessaires sont prises et les regroupements communautaires souhaitent avoir un mot à dire. Inspirée des recherches américaines et adaptée aux besoins du Saint-Laurent, une ébauche de la *Gestion intégrée du dragage* est en cours et sera proposée aux différents acteurs clés dans ce domaine.

En même temps, pour soutenir cet effort, un *Portrait des activités de dragage dans le Saint-Laurent* est en voie de réalisation. Il succède à une *Étude comparative des processus d'implication du public dans le cadre de la gestion des activités de dragage* (mars 2000) et à une *Revue d'information commentée sur la gestion des activités de dragage et sur les outils d'évaluation de la qualité des sédiments* (mai 2000).

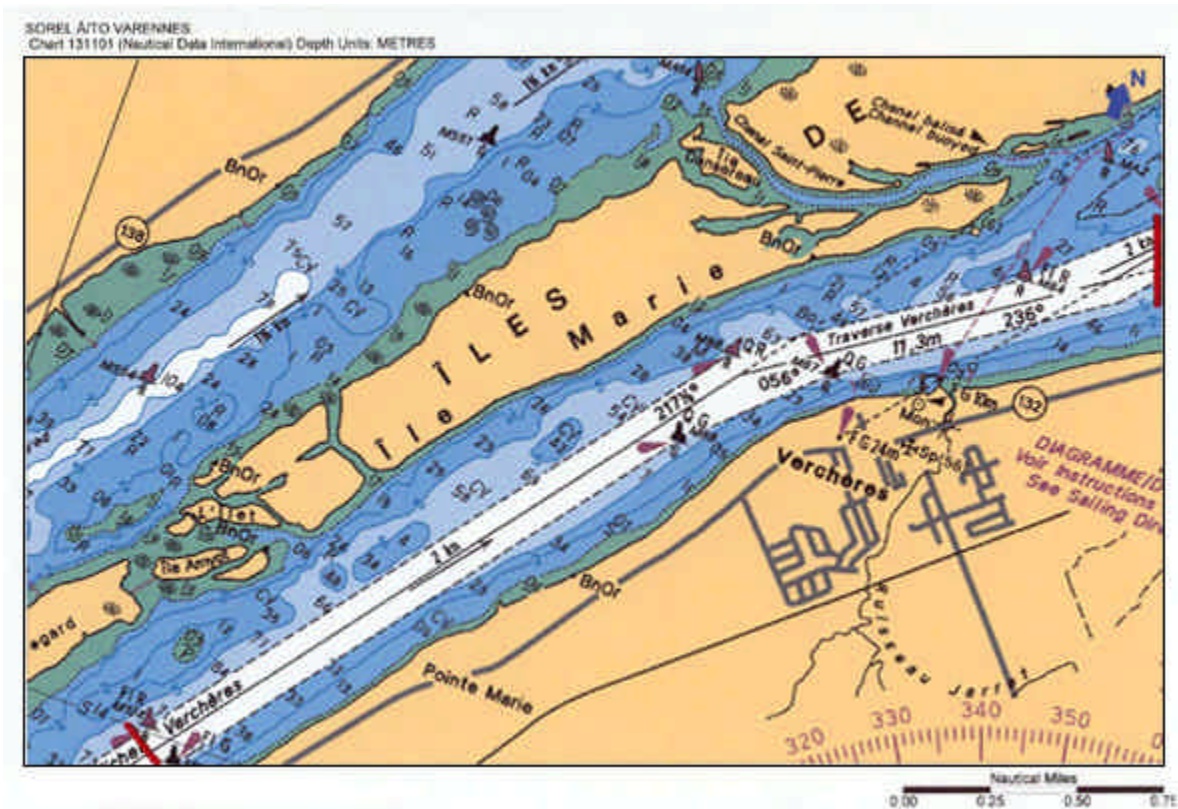
Vitesse des navires et érosion des berges

Objectif : Protéger les berges du Saint-Laurent contre l'effet de l'érosion généré par la navigation commerciale et de plaisance. Quelles sont les zones sensibles au passage des navires et des embarcations de plaisance? Quelles sont les mesures à prendre pour réduire les impacts?

Comme pour les autres enjeux, un état de la situation a été nécessaire. Un groupe de travail sur l'érosion des berges mène depuis un an un travail approfondi sur les rapports entre circulation maritime et érosion des berges. Une étude a été achevée en octobre 2000 - *Érosion des rives du Saint-Laurent : influence de la navigation commerciale et de plaisance sur l'état des rives du tronçon Corwall-Montmagny* et ses résultats seront disponibles sur le site Internet de Saint-Laurent Vision 2000.

Ce travail de fond a permis une réalisation remarquable. Les membres du Comité Navigation issus de l'industrie ont formé un groupe de travail ad hoc qui a établi un projet de réduction volontaire de la vitesse des navires commerciaux pour la section du Saint-Laurent la plus sensible au batillage.

Voir aussi : « L'industrie maritime met en place une mesure concrète pour diminuer l'érosion des berges » dans bulletin *Le Fleuve*, vol. 11, n° 9, février 2001.



Risques de déversement

Objectif : Développer des outils et des guides nécessaires à l'amélioration de la gestion des risques et des dangers environnementaux. Quelle mesure ou outil mettre en place pour une navigation toujours plus sécuritaire? Comment limiter les effets de déversements accidentels?

Dans ce secteur aussi très sensible, beaucoup de mesures existent déjà et le peu d'accidents graves témoigne du contrôle de la sécurité dans le Saint-Laurent. Cependant, les améliorations sont toujours bienvenues. Une réalisation importante du volet Navigation est le projet expérimental d'utilisation de bactéries présentes dans les sols pour restaurer les herbiers contaminés par les hydrocarbures. (Voir « Des bactéries à la rescousse des herbiers contaminés par les hydrocarbures » dans bulletin *Le Fleuve*, vol.11, n° 3, juin 2000.) Ce projet vise, en milieu d'eau douce, à expérimenter sur « le terrain » une technique de bio-restauration. Si cette expérience s'avère concluante, la technique pourra être utilisée en cas de déversements accidentels dans les herbiers d'eau douce du Saint-Laurent entre Cornwall et l'île d'Orléans. Les équipes d'urgences disposeraient ainsi d'un nouvel outil capable de les aider à restaurer ces habitats vulnérables et productifs. Naturellement personne ne souhaite devoir utiliser ce type de technique trop souvent.

Eaux de ballast

Objectif : mettre en place une réglementation ou un code de bonnes pratiques relatif aux rejets des eaux de ballast. Quels sont les risques encourus? Quelle est la situation actuelle? Quelles mesures doit-on adopter pour le Saint-Laurent?

L'introduction d'espèces aquatiques non indigènes par les eaux de ballast est devenue un problème à l'échelle de toute l'Amérique du Nord. En effet, l'eau utilisée pour remplir les compartiments servant à assurer l'équilibre des navires peut contenir des organismes de provenance étrangère. Une fois ces eaux de ballast vidangées, certaines espèces survivent dans nos eaux et prolifèrent, entraînant des conséquences environnementales et économiques très graves. Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent n'ont pas échappé à ces importations « clandestines ». La moule zébrée est la plus connue mais on a pu compter jusqu'à 139 espèces introduites dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Les impacts sur les écosystèmes ainsi que les impacts économiques poussent les gouvernements à tenter d'enrayer cette « invasion ». Une approche intégrée est aussi nécessaire dans ce domaine : un navire se rendant à la tête des Grands Lacs peut être concerné par les législations ou règlements de huit États américains, de deux provinces et de deux gouvernements fédéraux. Le Saint-Laurent est aussi dans une position géographique et environnementale particulière : lieu de passage des navires vers les Grands Lacs et milieu de rivière, jonction entre le milieu marin salé et les milieux d'eau douce. Dans ce contexte complexe, le Comité Navigation a contribué à la tenue d'ateliers pour construire une approche adaptée au Saint-Laurent - approche composant avec les paramètres environnementaux du Saint-Laurent, mais aussi avec la faisabilité technique et la sécurité des navires (lignes directrices sur le rejet des eaux de ballast de navires évoluant dans les eaux territoriales canadiennes - annexe région du Saint-Laurent).

Vers une navigation durable

La stratégie de navigation durable est une expression résumant la mission du Comité Navigation, à savoir une stratégie assurant une gestion de la navigation soucieuse du développement durable sur le Saint-Laurent.

La stratégie de navigation durable qui sera proposée englobera et intégrera l'ensemble des enjeux présentés ici. Pour valider les orientations qui seront proposées, des consultations sectorielles et ciblées seront menées à partir de 2001 (groupes communautaires et environnementaux, industries, gouvernements) et en 2003, un colloque sera la conclusion de ce vaste chantier. Le contenu de la stratégie de navigation durable sera donc le résultat d'une implication de plus en plus large des parties intéressées ou jouant un rôle dans la mise en œuvre des recommandations. Naturellement, et il s'agit d'un principe important de l'ensemble de l'Entente SLV 2000, le Comité Navigation ne se substitue pas aux initiatives et compétences existantes. Comme les autres comités de SLV 2000, le Comité Navigation est un comité de concertation dont le premier résultat est l'accroissement des échanges et le partage des préoccupations entre intervenants publics et privés aux horizons d'affaires très différents. Comme dans d'autres secteurs d'activité, le mariage entre environnement et économie commence par cette prise de conscience commune des enjeux et défis.

Jérôme Faivre
Coprésident Québec
Comité de concertation Navigation
Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 phase III.

Gervais Bouchard
Coprésident Canada
Comité de concertation Navigation
Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000, phase III.

Site Internet de Saint-Laurent Vision 2000 : www.slv2000.qc.ec.gc.ca