Mémoire soumis dans le cadre de la consultation pour la nouvelle Vision maritime - novembre 2019

Par:

La SNAP Québec
(La Société pour la nature et les parcs du Canada-section Québec)

Le COVABAR OBV Richelieu/zone Saint-Laurent (*Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu*)

WWF-Canada
(Le Fonds Mondial pour la Nature du Canada).

OBV Richelieu / zone Saint-Laurent
COVABAR

WWF

SNAP
SOCIÉTÉ POUR LA NATURE ET LES PARCS DU CANADA
SECTION QUÉBEC

Mise en contexte

Le fleuve Saint-Laurent est affecté par une multitude d'activités humaines dont les impacts cumulatifs, autant directs que indirects, se font de plus en plus ressentir. Par ailleurs, le fleuve est aussi le cadre de vie d'une majorité de québécois. Et, avant tout, le Saint-Laurent est un milieu naturel riche et diversifié qui abrite de nombreuses espèces vivantes, dont plusieurs sont actuellement en péril. La nouvelle vision maritime du gouvernement du Québec doit prendre en compte tous ces aspects et mener à une approche intégrée, raisonnée et durable quant à la mise en valeur de ce joyau qui est au cœur de nos vies depuis des générations.

Dans le présent mémoire, la Société pour la nature et les parcs du Canada-section Québec (SNAP-Québec), le COVABAR OBV Richelieu/zone Saint-Laurent et le Fonds Mondial pour la Nature du Canada (WWF-Canada) s'appuient sur leurs expertises respectives ainsi que sur les données les plus récentes afin de présenter une série de recommandations qu'ils souhaitent voir intégrées à la nouvelle Vision maritime du gouvernement du Québec.

Trois grandes priorités :

- Être **en mode action** et axer sur la **mise en œuvre de mesures de protection et de conservation** des milieux aquatiques et marins.
- S'appuyer sur une **vision intégrée du fleuve** en tant que **système socio-écologique**.
- Définir une limite aux divers types de développements basée sur la **capacité de support du milieu**, **autant d'un point de vue écologique, social qu'économique**.

Résumé des recommandations

Dans le présent mémoire, la Société pour la nature et les parcs du Canada-section Québec (SNAP-Québec), le COVABAR OBV Richelieu/zone Saint-Laurent et le Fonds Mondial pour la Nature du Canada (WWF-Canada) recommandent de :

1. Développer un corridor intelligent qui prend en compte les données les plus récentes tant au niveau environnemental que social et économique afin d'harmoniser toutes ces dimensions du Saint-Laurent.
2. Inclure les engagements actuels liés à la protection d'au moins 10% du territoire marin du Québec d'ici la fin de 2020 ainsi que de mettre en œuvre les nouvelles cibles post-2020 que pourrait adopter les signataires de la Convention sur la diversité biologique.
3. Tenir compte des mesures de protection des espèces en péril, en particulier celles ciblant toutes les activités identifiées comme responsables du déclin, susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat essentiel ou pouvant déranger les individus de ces espèces.
4. Limiter et diminuer les impacts des changements climatiques et inclure des mesures et incitatifs pour la réduction des gaz à effet de serre (GES).
5. Mettre en place un chantier de réflexion, par exemple à travers une évaluation environnementale stratégique, auquel participeraient des acteurs clés et représentatifs du milieu, afin d'identifier la capacité de support sociale, économique et environnementale du Saint-Laurent et d'en guider la mise en valeur à long terme.
6. Poursuivre le financement du Fond d'action Saint-Laurent afin de continuer de soutenir les initiatives qui ciblent la protection et la restauration des écosystèmes et de la biodiversité du Saint-Laurent.
7. Limiter le problème important d'érosion des berges en développant des mécanismes de financement pour supporter les initiatives de protection et restauration des berges, incluant l'utilisation d'une portion des tarifs perçus pour la navigation sur la voie maritime afin de financer des projets de restauration des milieux aquatiques et côtier endommagés par les activités liés à l'industrie maritime.
8. Inclure davantage de mesures financières pour soutenir le développement écotouristique du fleuve.
9. S'appuyer sur les structures existantes de concertation du milieu et s'assurer aussi d'inclure de manière significative tous les acteurs concernés.

Axes d'intervention et recommandations

Le corridor intelligent : une opportunité pour les écosystèmes du Saint-Laurent

L'intelligence artificielle ouvre des possibilités énormes quant à l'intégration d'une multitude de données sociales, économiques et environnementales afin de permettre la mise en œuvre d'une stratégie de développement réellement équilibrée qui préserve la santé du fleuve Saint-Laurent, pour les générations actuelles et futures (Angioletta et Luigi 2019). Le développement d'un tel corridor intelligent devrait ainsi s'insérer dans une démarche de planification régionale et guider, entre autres, le développement des infrastructures portuaires et la mise en place d'un seuil du volume du transport maritime afin d'atteindre un niveau de perturbations (et d'impacts cumulatifs) pouvant être toléré par les écosystèmes, et les mammifères marins en particulier. Il devrait, en outre, s'arrimer avec la recherche scientifique qui se fait un peu partout au Québec au sujet du fleuve.

Dans une perspective de respect de la capacité de support des écosystèmes, la nouvelle vision maritime représente une opportunité unique de mettre en place une politique de contingentement du trafic maritime qui priorise les retombées économiques pour le Québec et la qualité des marchandises qui transitent sur le fleuve. Une croissance sans fin du transport maritime est une avenue irréaliste. Cette politique devrait prendre en considération les retombées pour les communautés riveraines dans les limites des impacts cumulatifs sur les écosystèmes du Saint-Laurent.

- **Recommandation: Nous recommandons d'utiliser le développement d'un corridor intelligent pour prendre en compte les données les plus récentes tant au niveau environnemental que social et économique afin d'harmoniser toutes ces dimensions du Saint-Laurent dans une vision réellement équilibrée.**

Protection des écosystèmes: urgence d'agir et principe de précaution

Une quantité considérable de connaissances sont actuellement disponibles concernant les écosystèmes du Saint-Laurent. On en sait donc suffisamment pour mettre en place plusieurs mesures de protection pour les écosystèmes du Saint-Laurent, et dans les cas où une incertitude demeure, l'absence de certitude ne devrait pas retarder de telles actions, dans un esprit de principe de précaution.

La nouvelle vision maritime ne doit donc pas compromettre: 1) la responsabilité du gouvernement à l'égard de la Loi sur les espèces en péril, notamment pour le béluga et le chevalier cuivré, dont les habitats essentiels ont été désignés; 2) ni la volonté et les engagements de mettre en place des aires marines protégées (AMP) efficaces et bien gérées et qui répondent aux enjeux de biodiversité, par exemple liés à la baleine noire, te ce, de concert avec le gouvernement fédéral.

Recommandations:

- **Inclure les engagements actuels liés à la protection d'au moins 10% du territoire marin du Québec d'ici la fin de 2020 ainsi que de mettre en œuvre les nouvelles cibles post-2020 que pourrait adopter les signataires de la Convention sur la diversité biologique.**
- **Prendre en compte les mesures de protection des espèces en péril, en particulier celles ciblant toutes les activités identifiées comme responsables du déclin, susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat essentiel ou pouvant déranger les individus de ces espèces.**
- **Poursuivre le financement du Fond d'action Saint-Laurent afin de continuer de soutenir les initiatives qui cible la protection et la restauration des écosystèmes et de la biodiversité du Saint-Laurent.**

Les changements climatiques: une crise à prendre en compte

Le document de consultation pour la nouvelle Vision maritime ne mentionne actuellement pas les changements climatiques, alors que la lutte aux changements climatiques et la prise en compte de ses effets faisaient partie intégrante de la Stratégie maritime. Or, les impacts des changements climatiques se font de plus en plus sentir (érosion des berges, inondations plus fréquentes, acidification et à la décalcification des espèces marines, etc.). Ensuite, les milieux aquatiques et marins en santé sont essentiels afin de lutter contre les changements climatiques (Simard et al. 2016). Et puis, l'industrie maritime représente une source non-négligeable de GES, soit 3% des émissions mondiales, et cette proportion est appelée à augmenter (ISEMAR, 2019).

- **Recommandation: Il est primordial que 1) toutes les actions entreprises dans le cadre de la nouvelle vision n'accentuent pas les impacts des changements climatiques, et que 2) la nouvelle vision inclue des mesures et incitatifs pour la réduction des gaz à effet de serre.**

La navigation : une réflexion éclairée est nécessaire

Nous soulignons le besoin d'avoir une réflexion éclairée quant à l'avenir de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Celle-ci doit inclure une analyse poussée des limites de vitesse à mettre en place afin de minimiser l'érosion et le dérangement des espèces marines et aquatiques, notamment en lien avec le bruit sous-marin, les risques de collision et les effets du batillage. Elle doit aussi impérativement inclure un questionnement en profondeur quant à la limite en termes de volume du transport, incluant l'industrie des croisières, et de la taille des bateaux afin de rester sous la capacité de support des milieux tant naturels qu'humains. Prendre en compte, entre autres, le fait qu'il y a une limite économique à la taille des bateaux au-delà de laquelle on ne bénéficie plus d'économies d'échelle.

- **Recommandation: Que dans la mise en œuvre de la Vision maritime inclue un chantier de réflexion, par exemple à travers une évaluation environnementale stratégique à laquelle participeraient des acteurs clés et représentatifs du milieu, afin d'identifier cette capacité de support sociale, économique et environnementale du Saint-Laurent afin d'y guider la mise en valeur à long terme.**

Agir pour le problème d'érosion des berges et restauration des milieux aquatiques et marins

L'érosion du Saint-Laurent est un problème majeur qui touche une partie significative des berges. Or, il n'en est mention nulle part dans le document de consultation. Ce phénomène est dû à la fois à des causes naturelles et humaines et est accentué par l'impact cumulatif du batillage et des changements climatiques (Stratégie Saint-Laurent, 2011). L'érosion des berges a des impacts à la fois sur les milieux naturels et aussi sur les communautés riveraines qui en souffrent autant d'un point de vue social qu'économique (Voir par exemple Porter, 2019, et Radio-Canada, 2019). De plus, l'érosion a des impacts démesurés sur certain riverains, ce qui souligne la question de l'injustice entre bénéfices du développement du fleuve pour certains et conséquences néfastes pour d'autres.

- **Recommandation: S'assurer que les actions et mesures inclues dans la Vision maritime n'augmentent pas le problème d'érosion, d'une part, et mettre en place des mesures et un soutien financier afin de lutter contre l'érosion des berges.**

Dans le contexte où l'érosion de berges est un problème majeur et que les activités de développement et de navigation ont causé des dommages significatifs aux écosystèmes du Saint-Laurent, l'industrie doit être mise à contribution. Afin de financer les travaux de restauration des dommages environnementaux causés par le transport maritime tels que l'érosion des berges et la perte des terrains, un système de redevances devrait être mis en place à travers lequel l'industrie contribuerait à cet effort. Une telle approche pourrait aussi contribuer à pérenniser l'appui du public pour l'industrie du transport maritime.

- **Recommandation: Qu'une portion des tarifs perçus pour la navigation sur la voie maritime devrait servir à financer des projets de restauration des milieux aquatiques et côtiers endommagés par les activités liées à l'industrie maritime.**

Soutenir le développement local et structurant pour le Saint-Laurent

La vision maritime devrait promouvoir et soutenir des alternatives au développement industriel à grande échelle pour les communautés riveraines du Saint-Laurent. Il est important que le gouvernement du Québec, à travers la nouvelle Vision maritime, soutienne à long terme les produits écotouristiques et d'autres initiatives de développement local comme la construction d'infrastructures communautaires pouvant donner accès au fleuve. L'industrie écotouristique contribue de manière structurante, significative et durable aux communautés riveraines. À titre d'exemple, le Parc marin du Saguenay représente un attrait énorme pour sa région et engendre des retombées annuelles de plus de 100 millions de dollars (The Outspan Group Inc., 2011).

- **Recommandation: Que la Vision maritime inclue davantage de mesures pour soutenir le développement écotouristique du fleuve.**

Gouvernance et concertation

Il a été démontré qu'une approche participative (qui inclut une implication significative de communautés locales) mène à une meilleure gestion et une plus grande adhésion du milieu (voir par exemple Reed, 2008). Afin de mener à une Vision maritime intégrée à laquelle vont adhérer tous les québécois, comme l'a présenté la ministre lors des rencontres de consultation, il est impératif que cette vision soit mise en œuvre dans une réelle approche de concertation à laquelle peuvent prendre part tous les acteurs du milieu. Le fleuve Saint-Laurent est avant tout un milieu de vie pour les communautés riveraines ainsi que pour toute la diversité biologique qu'il abrite. Les communautés locales, autochtones et non-autochtones, les groupes environnementaux et chercheurs, le milieu récréotouristique, les pêcheurs et autres utilisateurs des ressources qu'offrent le fleuve doivent tous prendre part à cette nouvelle vision. Nous soulignons l'importance

que le processus de prise en compte des recommandations fournies lors de cette consultation publique reflète la diversité des secteurs d'activité qui caractérisent le Saint-Laurent et qu'il pallie la faible représentation du milieu environnemental dans les rencontres lors de la tournée de la Ministre Rouleau.

- **Recommandation : Que le gouvernement du Québec s'appuie sur les structures existantes de concertation du milieu et s'assure d'inclure aussi de manière significative tous les acteurs concernés pour la mise en œuvre de la nouvelle vision maritime.**

Références citées

Agence France Presse. « Plus polluante que l'avion, la marine marchande veut réduire son impact environnemental ». *Le Journal de Montréal*, 21 octobre 2019. https://www.journaldemontreal.com/2019/10/21/plus-polluante-que-lavion-la-marine-marchande-veut-reduire-son-impact-environnemental.

Brewer, Peter, et Keith Hester. « Ocean Acidification and the Increasing Transparency of the Ocean to Low-Frequency Sound ». *Oceanography* 22 (1 décembre 2009). https://doi.org/10.5670/oceanog.2009.99.

Hester, Keith C., Edward T. Peltzer, William J. Kirkwood, et Peter G. Brewer. « Unanticipated Consequences of Ocean Acidification: A Noisier Ocean at Lower PH ». *Geophysical Research Letters* 35, nº 19 (2008). https://doi.org/10.1029/2008GL034913.

ISEMAR. « Note de Synthèse 210: Une énergie économique et écologique la force du vent ». Nantes te Saint-Nazaire: Institut Supérieur d'Économie Maritime, 2019. https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2019/05/Note-de-Synth%C3%A8se-210-Une-%C3%A9nergie-%C3%A9conomique-et-%C3%A9cologique-la-force-du-vent.pdf.

MELCC. « Les rives et les côtes - Quelle est la situation et quelles sont les causes? - Les rivières et le fleuve Saint-Laurent ». Consulté le 6 novembre 2019. http://www.environnement.gouv.qc.ca/rapportsurleau/Etat-eau-ecosysteme-aquatique-rivesCotes-Quelle-situation_Rivieres-Fleuve.htm.

Perrier, Jean-Jacques. « Des océans plus acides et plus… bruyants ». Pourlascience.fr, 2010. https://www.pourlascience.fr/sd/oceanographie/des-oceans-plus-acides-et-plus-bruyants-10457.php.

Porter, Isabelle. « Les exilés de l'érosion des berges du Saint-Laurent ». *Le Devoir*, juin 2019. https://www.ledevoir.com/societe/environnement/557735/les-exiles-de-l-erosion-demenager-ou-attendre-la-tempete.

Radio-Canada. « L'érosion des berges fait des ravages dans la région de Montréal ». Radio-Canada.ca. Consulté le 6 novembre 2019. https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1228054/saint-laurent-erosion-berges-region-montreal.

Reed, Mark S. « Stakeholder Participation for Environmental Management: A Literature Review ». *Biological Conservation* 141, nº 10 (octobre 2008): 2417-31. https://doi.org/10.1016/j.biocon.2008.07.014.

Simard, F., D. Laffoley, et J.M. Baxter, éd. *Marine protected areas and climate change : adaptation and mitigation synergies, opportunities and challenges*. International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 2016. https://doi.org/10.2305/IUCN.CH.2016.14.en.

Stratégie Saint-Laurent. « Stratégies Saint-Laurent - Érosion côtière », 2011. https://www.strategiessl.qc.ca/dossiers-et-projets/erosion-cotiere.

Wolfrom, Marie. « Un engouement renouvelé pour la voile ». *Le Devoir*, 22 octobre 2019. https://www.ledevoir.com/societe/environnement/565276/et-si-l-avenir-du-transport-maritime-passait-par-la-voile.