

DIAPASON

La navigation sous le signe de la concertation

Mis en place il y a un an, le Comité de concertation navigation réunit plusieurs acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux intéressés par la navigation. Son mandat consiste à élaborer une stratégie de navigation durable adaptée aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques du Saint-Laurent.

Environnement et économie, au cœur des enjeux liés à la navigation

La gestion intégrée du dragage et des sédiments, la protection des berges contre l'érosion due à la navigation ainsi que la diminution des conséquences découlant du rejet des eaux de ballast sont au nombre des actions prioritaires inscrites à l'agenda des membres du Comité de concertation navigation.

Chronique ZIP

Le Comité ZIP Saguenay mène un projet novateur dans le but de restaurer la végétation typique des berges de la baie des Ha! Ha!. Ses travaux lui ont permis de mettre au point une méthode de plantation efficace, peu coûteuse et exportable vers d'autres milieux humides du Saint-Laurent.

La navigation sous le signe de la concertation



Photo : Transports Québec

La mise en œuvre de la phase III de Saint-Laurent Vision 2000 a amené la création d'un nouveau domaine d'intervention consacré à la navigation, tant commerciale que de plaisance. Les partenaires fédéraux et provinciaux du Plan d'action ont ainsi affirmé leur volonté d'aborder les enjeux économiques, environnementaux, sociaux et politiques de la navigation de façon concertée. Le présent article fait état des activités du Comité de concertation Navigation qui, au cours de sa première année d'existence, a mis en place une structure destinée à favoriser un dialogue constructif entre les multiples acteurs concernés par cet usage du Saint-Laurent.

La navigation sur le Saint-Laurent, c'est plus de 100 millions de tonnes de marchandises qui transitent annuellement par cette voie d'eau et sont manutentionnées dans une vingtaine de ports commerciaux. Le trafic des marchandises dans les

ports du Saint-Laurent correspond environ au tiers de tout le trafic maritime du Canada. C'est aussi la pratique de plusieurs activités de plaisance, qui permettent à leurs adeptes de prendre contact avec le fleuve et d'en apprécier les multiples facettes.

Le Comité de concertation Navigation a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre, de façon concertée, une stratégie favorisant la navigation durable sur le Saint-Laurent. La navigation durable étant un concept nouveau, une définition claire devra être élaborée; pour l'instant, les membres du Comité peuvent s'inspirer de la définition du transport durable proposée par Transports Canada, lequel fait appel à de bonnes pratiques environnementales jumelées à des

SOMMAIRE

LA NAVIGATION SOUS LE
SIGNE DE LA CONCERTATION 1

ENVIRONNEMENT ET ÉCONOMIE,
AU CŒUR DES ENJEUX LIÉS À
LA NAVIGATION 4

CHRONIQUE ZIP 6

considérations économiques, sociales et sécuritaires qui permettent, 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 humaines.

Un Comité ouvert aux acteurs non gouvernementaux

Le Comité de concertation Navigation a ceci de particulier qu'il accorde une large place aux partenaires non gouvernementaux. En effet, sur dix-huit membres, on compte cinq représentants des secteurs de la navigation commerciale et de plaisance, ainsi que trois représentants des groupes communautaires et environnementaux, auxquels se joignent les représentants de six ministères provinciaux et fédéraux. Leurs activités sont orientées selon quatre axes :

- l'amélioration des connaissances concernant les incidences environnementales des différentes formes de navigation sur le fleuve;
- l'amélioration des échanges autour de ces connaissances, par un processus dynamique visant à formuler une vision commune de la navigation durable sur le Saint-Laurent;
- l'établissement d'un dialogue permanent et constructif favorisant l'émergence de solutions qui seront à la fois réalisables et adaptées au concept de navigation durable;
- la mise en place de ces actions et leur suivi.

Les actions prioritaires inscrites au programme du Comité et devant concourir à l'élaboration d'une stratégie de navigation durable sont la gestion intégrée du dragage et des

sédiments, la protection des berges contre l'érosion due à la navigation ainsi que la mise au point d'outils et de politiques visant à atténuer les risques et les dangers environnementaux liés à la navigation.



Photo : Transports Québec

Un exercice qui en vaut la peine

Soucieux de favoriser une étude intégrée de l'ensemble des aspects de la navigation, le Comité s'est entouré de plusieurs groupes de travail. Formés de spécialistes des ministères qui consultent, lorsque nécessaire, les milieux universitaire



Photo : Transports Québec

et privé, ces groupes sont mandatés pour documenter les différents enjeux. « Les membres du Comité travaillent dans des sphères d'activité très diversifiées, de sorte qu'ils ne partagent pas nécessairement une connaissance uniforme de tous les aspects de la navigation; l'apport essentiel des groupes de travail aide donc les membres du Comité à tenir compte de l'ensemble des facettes d'un enjeu au moment de

proposer ou d'étudier des pistes de solutions », explique M. Jérôme Faivre, du ministère des Transports du Québec, coprésident du Comité de concertation Navigation.

Il va sans dire que les multiples perceptions et préoccupations des membres du Comité peuvent parfois être divergentes. À l'instar de toutes les démarches visant la gestion intégrée des usages qui s'exercent sur un territoire, l'exercice de concertation peut se révéler exigeant. « Toutefois, l'établissement d'un bon niveau de consensus est une condition indispensable au succès de notre mission, plus particulièrement quand viendra le moment de la mise en œuvre des mesures de gestion qui seront proposées, dans la perspective d'une bonne conciliation entre les impératifs économiques et la santé du Saint-Laurent », poursuit M. Faivre.

La finalité : une stratégie de navigation durable

Les travaux du Comité de concertation Navigation mèneront, à la fin de la phase III du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000, à l'établissement d'une stratégie de navigation durable adaptée aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques du Saint-Laurent.

Des résultats concrets sont toutefois attendus bien avant le dépôt de cette stratégie, en 2003. « Par exemple, s'il advenait que les membres du Comité constatent, au cours de l'étude d'un enjeu, la pertinence de certains changements aux pratiques actuelles, des actions immédiates pourraient être posées pour sensibiliser les acteurs concernés », explique M. Gervais Bouchard, de Pêches et Océans Canada, coprésident du Comité de concertation Navigation. « Les membres du Comité représenteront alors des acteurs de

première ligne pour sensibiliser leurs pairs et les mobiliser, tout au long du processus de concertation, en vue de l'atteinte de l'objectif de la navigation durable. Les comités ZIP, de leur côté, pourraient également jouer un rôle de taille en devenant des relayeurs de premier plan auprès des adeptes de la navigation de plaisance. »

Compte tenu de la complexité des enjeux, du grand nombre d'acteurs concernés par la navigation et de l'attrait croissant du public à l'égard de ce dossier, il est nécessaire de dégager une vision d'ensemble cohérente de cet usage du Saint-Laurent. En réponse à ce souci d'intégration, le Centre Saint-Laurent a récemment déposé, devant les membres du Comité, un portrait des enjeux environnementaux de la navigation. En parallèle, un portrait socioéconomique de la navigation a également été effectué par un consultant. Ces deux volets du portrait global seront rendus disponibles pour le grand public; ainsi, les citoyens pourront collaborer à la mise en place des initiatives qui permettront, tel que le souhaitent les membres du Comité de concertation Navigation, l'atteinte de l'objectif de la navigation durable.

Pour information :

Coprésidents du Comité de concertation Navigation

Jérôme Faivre, Transports Québec
Téléphone : (418) 643-2618
Courriel : jfaivre@mtq.gouv.qc.ca

Gervais Bouchard, Pêches et Océans Canada
Téléphone : (418) 648-3510
Courriel : bouchardg@dfo-mpo.gc.ca

Coordination, domaine d'intervention Navigation

Laurence Mazaudier, Pêches et Océans Canada
Téléphone : (418) 648-2497
Courriel : mazaudierl@dfo-mpo.gc.ca

Source :

VILLENEUVE, S. et L. QUILLIAM, 1999. Les risques et les conséquences environnementales de la navigation sur le Saint-Laurent, Environnement Canada — Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, rapport scientifique et technique ST-188, 174 p.

Pour en savoir plus :

BELLEMARE, A., 1999. « SLV 2000, la phase III en cours », Globe magazine, juillet-août 1999, p. 14-30.

GAUVIN, P. (sous la direction de), 1999. Du kayak au cargo, un fleuve pour tous, Lotbinière, Paulymédia, 250 p.

SAINT-LAURENT VISION 2000, 1998. « Le concept de navigation durable », Le Fleuve, volume 9, numéro 1, octobre 1998, p. 7.

Environnement et économie, au coeur des enjeux liés à la navigation



Photo : Transports Québec

Le Saint-Laurent possède des caractéristiques qui le rendent unique sur les plans de la biodiversité, de la géographie et de l'hydrologie. Importante voie navigable, il est également intimement lié au développement économique de notre société. L'interdépendance de l'environnement et de l'économie se dégage continuellement des travaux du Comité de concertation Navigation de Saint-Laurent Vision 2000, tel que l'illustre le présent survol de certains des enjeux liés à la navigation.

Au cours des phases précédentes du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000, des études environnementales concernant la caractérisation des sédiments contaminés, l'érosion des rives et plusieurs autres problématiques pouvant être liées à la navigation ont été menées, notamment dans le cadre des travaux du domaine d'intervention Biodiversité. Le défi que souhaite maintenant relever le Comité de concertation Navigation consiste à intégrer ces connaissances écologiques à une approche globale des différents enjeux, dans laquelle on prendra aussi en considération les dimensions sociales et économiques.



Photo : Transports Canada

Le dragage des sédiments, un dossier d'actualité

Au nombre des problématiques qui font l'objet des travaux du Comité de concertation Navigation, le dragage des sédiments constitue probablement le dossier ayant le plus retenu l'attention du public au cours des derniers mois. En effet, les communautés riveraines et les groupes environnementaux ont manifesté leurs préoccupations quant aux conséquences de certains travaux planifiés par l'industrie, notamment dans le cadre de l'aménagement des aires portuaires et de l'approfondissement de la voie navigable.

Conformément à l'approche intégratrice qui caractérise ses travaux, le Comité a mandaté un groupe de travail pour qu'il trace un portrait global de cette activité, abordant à la fois les techniques de dragage, les moyens de disposer des sédiments, les aspects juridiques, etc. Selon les forces et les faiblesses identifiées dans ce portrait, les membres du Comité devront prochainement proposer des solutions, les analyser et, après consensus, privilégier des mesures concrètes. À la lumière des

expériences menées récemment et vu la complexité des processus de consultation publique, des recommandations devraient également être formulées quant à la sensibilisation et à la participation des citoyens.

Une contribution à la protection des zones sensibles du fleuve

Le Comité de concertation Navigation met actuellement sur pied un groupe de travail qui se consacrera à l'étude d'un nouvel enjeu, soit l'érosion des berges provoquée par les vagues produites par le passage d'embarcations motorisées sur le Saint-Laurent. La vitesse des navires constitue certainement l'un des sujets qui devraient alimenter les réflexions des membres du Comité. En effet, la force du batillage généré par une embarcation motorisée dépend de plusieurs facteurs, notamment la vitesse de cette dernière, son tonnage, la forme de sa coque et la distance par rapport à la rive.

Déjà, la Garde côtière canadienne diffuse des avis à la navigation, à certaines périodes de l'année, afin de promouvoir, sur une base volontaire, le respect de limites de vitesse susceptibles de diminuer les conséquences du batillage. « Le Comité pourra considérer, dans son analyse, la possibilité de proposer une nouvelle approche visant à contrôler la vitesse des navires en favorisant un équilibre entre les conséquences environnementales de l'érosion et les répercussions économiques qu'une



Photo : Transports Québec

telle mesure pourrait entraîner pour l'industrie », explique M. Gervais Bouchard, de Pêches et Océans Canada, coprésident du Comité de concertation Navigation. « En outre, si cette mesure devait être proposée, elle devrait tenir compte de nombreux paramètres, tels que le type de navire, la vitesse de ce dernier, la période de l'année et certaines caractéristiques du Saint-Laurent, tout en étant jumelée à une procédure de suivi », précise M. Bouchard, démontrant ainsi le caractère complexe des travaux que mènera le Comité concernant cet enjeu. Le partage nécessaire de l'effort devant être respectivement fourni par la navigation commerciale et la navigation de plaisance contribue aussi à accroître cette complexité.

Les gaz à effets de serre ne sont pas oubliés

Le Comité de concertation Navigation a également commandé une étude visant à comparer les incidences environnementales des différents modes de transport des marchandises en ce qui a trait, entre autres, aux émissions de gaz à effets de serre¹.

En effet, bien que la navigation commerciale soit fréquemment perçue comme un mode de transport potentiellement dommageable pour l'environnement, des études permettent de croire qu'il s'agirait du mode de transport le moins polluant. « Le recours à des chaînes de transport dont le segment maritime est le plus long possible contribue probablement à un meilleur résultat par tonne de marchandises transportée, que ce soit sur le plan de la consommation d'énergie ou des émissions de gaz à effets de serre », explique M. Jérôme Faivre, du ministère des Transports du Québec, coprésident du Comité de concertation Navigation. « Cette recherche fait partie du bilan sur



Photo : Transports Québec

la navigation que dresse le Comité et s'inscrit parfaitement dans une approche écosystémique; on soupçonne en effet que les gaz à effets de serre auront, en raison du réchauffement climatique, une incidence significative sur les niveaux d'eau et donc sur la navigation. Le degré de recours au transport maritime dans le monde et sur le Saint-Laurent fait ainsi partie de l'approche globale. Les données obtenues apporteront un élément de plus aux décideurs, car elles permettront de mettre en perspective les conséquences des choix intermodaux, dans l'optique, entre autres, d'une contribution à la diminution des gaz à effets de serre. »

De nouveaux venus dans les eaux de nos ports

Par ailleurs, le Comité de concertation Navigation se penchera également sur le fléau des espèces exotiques² nuisibles qui, retenues prisonnières à l'intérieur des ballasts des navires, sont introduites dans de nouveaux écosystèmes, près des ports de débarquement ou d'embarquement des cargos.

L'introduction d'espèces exotiques entraîne des conséquences sur l'environnement, l'économie et la santé publique. La propagation de la moule zébrée, par exemple, serait attribuable aux rejets des eaux de ballast. Ce bivalve originaire de la mer Caspienne a entraîné, depuis quelques années, de graves répercussions économiques, car il obstrue les prises

d'eau municipales et industrielles. Conjointement avec Transports Canada, le Comité de concertation Navigation tiendra un atelier de travail, le 30 novembre prochain, afin de discuter de cet enjeu et de formuler des recommandations à l'intention du Comité permanent sur l'environnement du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

1 Gaz à effets de serre : couche de gaz protectrice nécessaire au maintien d'une température moyenne indispensable à la vie sur terre. L'augmentation de ces gaz par l'activité humaine provoque l'augmentation de la température et amène le réchauffement de la planète.

2 Espèce exotique : espèce animale ou végétale introduite à l'extérieur de son aire de distribution naturelle.

Pour information :

Coprésidents du Comité de concertation Navigation
Jérôme Faivre, Transports Québec
Téléphone : (418) 643-2618
Courriel : jfaivre@mtq.gouv.qc.ca

Gervais Bouchard, Pêches et Océans Canada
Téléphone : (418) 648-3510
Courriel : bouchardg@dfo-mpo.gc.ca

Coordination, domaine d'intervention Navigation

Laurence Mazaudier, Pêches et Océans Canada
Téléphone : (418) 648-2497
Courriel : mazaudierl@dfo-mpo.gc.ca

Source et pour en savoir plus : se référer à la page 3 du texte précédent.

Chronique

Les comités ZIP
au *Coeur* de l'action

Le Comité ZIP Saguenay

La réhabilitation des berges de la baie des Ha ! Ha !



Entre 1993 et 1999, le programme Zones d'intervention prioritaire (ZIP) a mené à la création de treize comités ZIP, qui consistent en des organismes de concertation régionale couvrant autant de tronçons situés le long du Saint-Laurent ou de la rivière Saguenay. La phase III du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 est maintenant consacrée à la mise en œuvre des plans d'action et de réhabilitation écologique (PARE) établis par chacune des communautés riveraines. En outre, un nouveau comité ZIP devrait bientôt être constitué.

La présente chronique fait état des activités du Comité ZIP Saguenay qui poursuit, depuis 1996, un projet novateur visant la restauration d'un type de milieu humide appelé « herbiers à scirpe ».

Le Comité ZIP Saguenay célèbre cette année ses dix ans d'existence. D'une superficie de 3 535 km², son territoire est tout en contrastes; on y trouve à la fois de grandes entreprises industrielles, dont Alcan et Abitibi-Consolidated, ainsi que plusieurs milieux naturels protégés, tels que le parc marin Saguenay—Saint-Laurent et le parc du Saguenay.



Photo : Rémi Bouchard

En 1996, le Comité ZIP a entrepris de restaurer la végétation riveraine d'un secteur de la baie des Ha! Ha!, à l'embouchure de la rivière du même nom. Deuxième site en importance pour l'observation des oiseaux aquatiques au Saguenay, cet herbier avait été fortement perturbé par le flottage du bois. Grâce au soutien financier de nombreux partenaires, dont Environnement Canada, le ministère de

l'Environnement et de la Faune du Québec, la Fondation de la faune du Québec et la ville de La Baie, plus de 280 000 \$ ont jusqu'à présent été investis dans la restauration de la valeur écologique de ce site, permettant du même coup la mise au point d'une méthode efficace et peu coûteuse de plantation du scirpe américain.

Une première plantation... emportée par le déluge

La première phase d'expérimentation a été entreprise au printemps 1996; des bottes de scirpes ont d'abord été recueillies sur des sites donneurs, transportées à l'embouchure de la rivière des Ha! Ha!, puis repiquées. La technique de plantation mise au point s'est avérée efficace, puisque les tiges se sont allongées d'environ 25 cm entre le 10 juin et le 12 juillet 1996.

Le territoire a cependant été frappé de plein fouet par les pluies diluviennes de juillet 1996, et il a été impossible de suivre plus longtemps l'évolution de la plantation. « Les inondations ont détruit tous les plants nouvellement introduits, en plus d'emporter la végétation naturelle à l'embouchure de la rivière des Ha! Ha! », explique M. Charles Lesueur, biologiste responsable du projet SCIRPE. « En raison du succès qu'avaient connu les premiers essais de plantation, le Comité ZIP a décidé d'élargir son projet pour entreprendre la réhabilitation de tout le secteur touché, soit un secteur dix fois plus grand que celui qui avait été initialement prévu. »

Quand les bernaches se mettent de la partie...

D'autres essais de plantation ont été effectués à l'été 1997 dans le but de raffiner la méthode mise au point et d'identifier les facteurs

environnementaux (type de substrat, temps d'immersion, fertilisation, etc.) influant sur la croissance des herbiers à scirpe. À la fin de la saison de croissance, le taux de survie des scirpes de cette plantation s'établissait à 99,4 p. 100.

Au printemps 1998, sur la base des expériences antérieures, une plantation de grande envergure, comptant 20 000 plants, a été effectuée. Après une saison de croissance fort satisfaisante, des dommages importants ont été enregistrés à l'automne lorsqu'un grand nombre de bernaches se sont attaqué aux plantations.

« Ces bernaches, qui appartiennent à une population estivante, ne se nourrissent généralement pas de scirpe. Cependant, la faible compaction du sol autour des nouveaux plants rend les rhizomes, c'est-à-dire leurs parties souterraines, plus vulnérables à la consommation », explique M. Lesueur. Selon une autre hypothèse, la fertilisation donnerait aux plants un meilleur goût pour les bernaches.



Photo : Ghislain Sylvain

Pour contrer cet important problème de déprédation, un groupe de travail réunissant des acteurs régionaux et provinciaux a été formé. Expérimentée au printemps 1999, la solution retenue consiste à installer, dans la plantation, des piquets au bout desquels une corde et un ruban rouge sont accrochés. Peu coûteuse, cette structure effraie les bernaches et

protège efficacement les plantations. Une méthode de filets au sol a également été mise à l'essai; elle ne sera cependant pas retenue dans les années à venir en raison de son faible rapport efficacité/coût.

Une expertise qui mérite d'être exportée!

Si les difficultés éprouvées depuis le début de ce projet novateur ont forcé le Comité à échelonner les travaux sur une plus longue période, la méthode mise au point pour la plantation d'herbiers à scirpe a malgré tout soulevé un intérêt constant. « Les sites de plantation longeant la piste cyclable, le projet SCIRPE a suscité beaucoup de curiosité dans la communauté », explique M. Ghislain Sylvain, coordonnateur du Comité ZIP Saguenay. « Les citoyens avaient peine à croire que nous réussissions à faire "pousser du foin", pour reprendre l'expression populaire, dans ce secteur dénudé. »

Plusieurs spécialistes se sont aussi montrés intéressés par le déroulement des expériences. « Nous comptons maintenant produire un guide dans le but d'exporter notre protocole de plantation d'herbiers à scirpe. Ainsi, d'autres communautés riveraines pourront profiter des techniques que nous avons mises au point, qu'il s'agisse de la récolte des plants, de leur fertilisation, de la régénération des sites donneurs, des moyens de contrer la déprédation, etc. », conclut M. Sylvain, insistant sur l'importance de la collaboration obtenue de la part de nombreux partenaires, notamment le Club des ornithologues amateurs du Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'Association des sauvaginaires du Saguenay—Lac-Saint-Jean et la ville de La Baie.

Pour information :

Ghislain Sylvain, coordonnateur
Comité ZIP Saguenay
Téléphone : (418) 544-5813
Télécopieur : (418) 544-6411
Courriel : zip@royaume.com

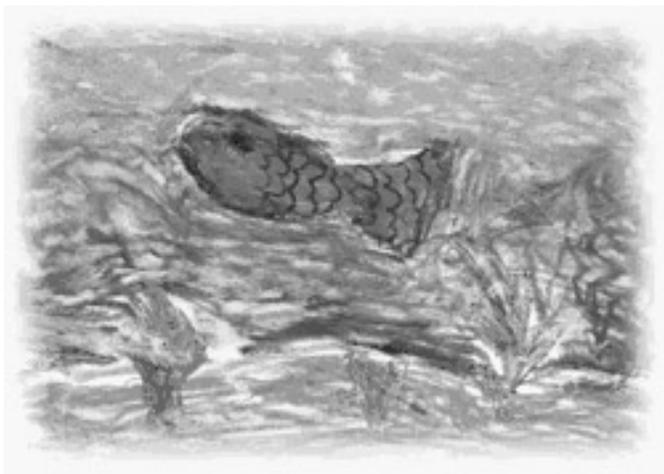
Sources :

LESUEUR, C. 1996. Projet de réhabilitation des berges de la baie des Ha! Ha! Transplantation de scirpe américain et de jonc de la Baltique en zone intertidale : méthodologie et résultats obtenus avant les inondations du 20 juillet 1996, Comité ZIP Saguenay, 4 p.

LESUEUR, C. 1997. Projet de réhabilitation des berges de la baie des Ha! Ha! Transplantation de scirpe américain en zone intertidale : méthodologie et résultats obtenus durant la saison 1997, Comité ZIP Saguenay, 13 p.

LESUEUR, C. 1998. Projet de réhabilitation des berges de la baie des Ha! Ha! Transplantation de scirpe américain en zone intertidale : méthodologie et résultats obtenus durant la saison 1998, Comité ZIP Saguenay, 16 p.

Nouvelles *en* BREF



De la peinture sous l'eau à l'affiche à la Biosphère

Du 6 novembre au 2 avril 2000, la Biosphère présente l'exposition **Miroir d'eau**. Sont présentés sous un voile d'eau, près de 30 toiles d'artistes et 540 dessins réalisés par des jeunes de 7 à 13 ans, dans le cadre d'une activité éducative à la Biosphère.

Regards sur l'environnement

Dans le cadre de l'événement **Regards sur l'environnement, la Capitale reçoit**, le ministère de l'Environnement du Québec, RECYC-QUÉBEC et le Musée de la civilisation proposent de novembre 1999 à mai 2000, au Musée de la civilisation à Québec, une série de conférences par des experts en questions environnementales. L'eau fera l'objet d'une grande conférence par l'ingénieur-géologue, Jean Margat, une sommité dans le domaine. Cette conférence intitulée **L'eau et l'Humanité au XXI^e siècle** sera présentée mardi, le 14 décembre 1999 à 19 h 30.

LE FLEUVE

BULLETIN D'INFORMATION SAINT-LAURENT VISION 2000

Le Fleuve est publié par l'ensemble des partenaires de Saint-Laurent Vision 2000.

Coordination :

Raymonde Goupil, Clément Dugas et Suzanne Bourget

Rédaction :

Gaétane Tardif, consultante en environnement

Révision :

Josée Brisson

Réalisation :

Françoise Lapointe, éditrice, SLV 2000

Le bulletin *Le Fleuve* est publié sur le site Internet de SLV 2000 et peut différer de cette version en raison de l'espace restreint. Vous pouvez le consulter à l'adresse suivante : www.slv2000.qc.ec.gc.ca

La reproduction des textes est autorisée à condition que la source soit mentionnée.



ISSN 0847-5334

Dépôt légal :

Bibliothèque nationale du Canada,
Bibliothèque nationale du Québec
Volume 10, numéro 6.

Le Fleuve is also available in English.