



Consultation portant sur le renouvellement du Plan d'action de la Stratégie maritime : Avantage Saint-Laurent

COMMENTAIRE

Déposé au ministère des Transports et de la Mobilité durable.
le 28 juin 2024.



Regroupement national
des conseils régionaux
de l'environnement

La **force d'un réseau** au service
de l'**environnement** et du **développement durable**



Recherche

Gilles Dubois, Vice-président, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

Bérénice La Selve, chercheuse, Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ)

André Lavoie, président, RNCREQ

Kassandra Martel, directrice générale, CRE de Lanaudière

Andréanne Paris, directrice générale, CRE de la Montérégie

Julia Santos Silva, agente de projet, CRE du Bas-Saint-Laurent

Martin Vaillancourt, directeur général, RNCREQ

Rédaction

Bérénice La Selve, chercheuse, RNCREQ

**Regroupement national
des conseils régionaux de l'environnement du Québec**
Maison du développement durable #380A
50, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal, QC, H2X 3V4
514 861-7022
www.rncreq.org

Table des matières

- Table des matières..... 3
- Présentation du RNCREQ et des CRE..... 4
- Introduction..... 5
 - 1. Manque de données..... 5
 - 2. Cohérence des politiques publiques et gouvernance..... 6
- Conclusion..... 8
- Bibliographie..... 8

Présentation du RNCREQ et des CRE

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) existent au Québec depuis plus de trente-cinq ans. Dès les années 70, au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans l'Est-du-Québec, des groupes environnementaux se sont réunis pour créer un organisme régional de concertation en environnement. À partir de la fin des années 80, c'est au tour des régions de Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, de l'Outaouais, de Chaudière-Appalaches, de Lanaudière et de la Côte-Nord de fonder leur CRE.

Présents aujourd'hui sur tout le territoire (sauf dans le Nord-du-Québec), les dix-sept CRE interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement dans chacune des régions du Québec. Par leurs actions, ils favorisent l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement et contribuent à harmoniser la préservation de l'environnement, l'équité sociale et le développement économique. Ils privilégient une approche constructive axée sur les solutions, par la concertation, l'éducation et la sensibilisation, en tenant compte des réalités locales et régionales. Ils défendent des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité et le respect.

Organismes autonomes issus du milieu, les CRE sont reconnus comme des interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales. Ils ont également le mandat de contribuer à la définition d'une vision globale du développement durable au Québec et de favoriser la concertation entre les organisations de leur région. Les CRE comptent ensemble près de 1 500 membres – principalement des groupes environnementaux, des organismes parapublics et municipaux, ainsi que des citoyen.ne.s et des entreprises.

Par leurs actions, les CRE contribuent à harmoniser qualité de l'environnement, équité sociale et développement économique.

Le RNCREQ : un réseau unique d'acteurs influents dans le domaine de l'environnement

Fondé en 1991, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) a, quant à lui, pour mission de contribuer au développement et à la promotion d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions publiques en leur nom. Reconnu pour la rigueur de ses interventions, le RNCREQ œuvre dans la plupart des grands dossiers environnementaux : changements climatiques, protection de la biodiversité, matières résiduelles, santé des lacs, gestion de l'eau, énergie, forêts, etc.

Le RNCREQ a pour mission de contribuer à la définition d'une vision nationale du développement durable au Québec, de représenter l'ensemble des CRE et d'émettre des opinions en leur nom.

Au fil des années, le Regroupement des CRE a développé une expertise qui non seulement alimente les consultations et les débats publics mais qui lui permet aussi de contribuer aux initiatives locales et d'accompagner les décideurs régionaux dans leurs démarches vers un développement durable.

Introduction

Le 30 avril 2024, le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec a lancé une consultation sur le renouvellement de la Stratégie maritime du Québec, publiée en 2021 et nommée Avantage Saint-Laurent (ci-après ASL).

Cette consultation, qui vise à nourrir la réflexion qui guidera l'élaboration du prochain plan d'action en transport maritime, sera suivie en automne 2024 d'une consultation des principaux acteurs du transport maritime.

Elle apparaît au RNCREQ comme une excellente occasion de faire le point sur les impacts environnementaux du transport maritime et de replacer le rôle de ce mode de transport dans le contexte de la décarbonation et de la transition écologique du pays.

1. Manque de données

Bien que le RNCREQ soit en faveur de la diminution du nombre de camions sur les routes, et donc d'un plus grand recours au transport intermodal dont le transport maritime, il est important de s'assurer que ce transfert modal ne s'accompagne pas de plus de pertes environnementales qu'il n'occasionne de gains.

À cet égard, force est de constater que les données font souvent défaut.

À titre d'exemple, les connaissances disponibles ne suffisent pas pour bien appréhender les impacts cumulatifs des pratiques de navigation et d'entretien des voies fluviales et de leurs infrastructures sur les enjeux tels que la biodiversité, les émissions de GES, l'érosion des berges ou les mouvements des sols. Ainsi, on connaît mal les impacts cumulatifs du dragage des sédiments en termes de bruits subaquatiques et des matières en suspension, un sujet sur lequel travaille actuellement le CRE du Bas-Saint-Laurent.

Les Premières Nations et les organisations autochtones demandent une évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent qui permettrait de faire la lumière sur l'ensemble des impacts cumulatifs des différents usages sur le fleuve St-Laurent et ses bassins versants. Le RNCREQ est d'avis qu'il s'agit là d'une démarche incontournable pour assurer le déploiement de la stratégie maritime du Québec dans le respect de la capacité de support de cet écosystème essentiel pour les Québécois-es en raison de la multitudes de biens et services écologiques qu'il fournit.

Le Plan d'action 2020-2025 prévoit dans son orientation #6 « Atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes » un financement de 5 millions de \$ pour le Programme de recherche en partenariat dans le secteur maritime, qui vise à « promouvoir les liens de partenariat entre les établissements de recherche universitaires et collégiaux, les partenaires socio-économiques et gouvernementaux ainsi que les milieux pratiques utilisateurs de la recherche ».

Le Plan prévoit aussi dans son orientation #8 « Valoriser et protéger les écosystèmes » un budget de 7,5 millions de \$ pour le Programme pour la biodiversité maritime du Saint-Laurent et le Programme Affluents Maritime.

Bien que le Ministère reconnaisse sur son site web « l'importance de sauvegarder l'intégrité de l'écosystème du Saint-Laurent », on peut s'interroger sur l'importance réelle accordée aux enjeux environnementaux lorsqu'on constate que sur les 936 millions attribués dans le Plan d'action, moins de 1,5% vont à la recherche concernant ces enjeux. De plus, pour un certain nombre de ces programmes, le financement ne sera pas attribué avant fin 2024. Le RNCREQ note par ailleurs que les projets financés par le programme Affluents ont une durée d'un an, ce qui rend difficile le suivi des actions mises en place, comme celles

portant sur la restauration d'habitats côtiers et le contrôle ou l'éradication d'espèces exotiques envahissantes.

Enfin, ASL semble manquer d'une vision d'ensemble sur les types de transport qu'elle touche : elle semble se concentrer principalement sur le transport commercial et perdre de vue le transport récréotouristique, qui génère pourtant d'importants impacts sur la biodiversité du fleuve et ses alentours.

Dans ce contexte de données lacunaires, prématuré d'accélérer le développement du transport maritime.

Recommandation 1 :

Le RNCREQ recommande au gouvernement du Québec de fournir sans délai son appui à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada pour lancer au plus tôt l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent demandée par les Premières Nations et les organisations autochtones.

Recommandation 2 :

Le RNCREQ recommande de collecter davantage de données scientifiques sur les impacts environnementaux générés par le développement du transport maritime et de ses infrastructures avant d'accélérer ce développement, et d'augmenter le financement de la collecte de données scientifiques. La recherche scientifique, pour plus de neutralité, devrait demeurer indépendante de l'industrie.

Recommandation 3 :

Le RNCREQ recommande de prévoir davantage de financements sur le long terme de manière à permettre la collecte de données relative au suivi des actions.

2. Cohérence des politiques publiques et gouvernance

Il est important que la démarche de transition écologique des transports du pays se fasse en cohérence avec les autres stratégies et politiques en place, afin de s'assurer que ce que le gouvernement accomplit d'une main, il ne le défait pas de l'autre.

Si ASL mentionne bien son intention de s'arrimer avec la Politique de mobilité durable (PMD) et le Plan pour une économie verte (PEV), elle n'aborde pas le Plan Nature et le Plan Eau à venir, qui traitent pourtant d'enjeux connexes à ceux abordés par ASL. Le RNCREQ est d'avis qu'ASL devrait s'arrimer avec toutes les politiques environnementales qui la concernent.

De plus, la PMD promeut l'approche Réduire, Transférer, Améliorer (RTA) :

RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif; **AMÉLIORER** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

Son Plan d'action 2018-2030 place la plupart de ses actions dans l'une de ces trois catégories.

Or, si ASL vise bien le transfert du transit routier vers le transit maritime, et si son Plan d'action mentionne bien l'amélioration de la performance environnementale du transport maritime notamment via

son orientation #4 « établir un corridor économique intelligent », le tout premier élément, Réduire, est complètement absent de son Plan d'action.

La PMD est pourtant claire : l'action la plus efficace pour combattre les émissions de GES est d'abord la réduction, ensuite le transfert, et l'amélioration intervient uniquement lorsque les deux premiers principes ont été appliqués.

Le RNCREQ est d'avis qu'une approche durable du transport maritime nécessite l'application de l'approche RTA au Plan d'action ASL.

De la même façon, bien que ASL vise à répondre aux besoins de la croissance du commerce et du transport de marchandise, aucune mention n'est faite de la réflexion sur la sobriété entreprise par la société québécoise.

Il paraît pertinent au RNCREQ de faire des liens entre ASL et les politiques et feuilles de route gouvernementales qui visent à lutter contre la surconsommation. Citons en exemple la cible 16 de l'accord Kunming-Montréal, « réduire de façon significative la surconsommation », et les objectifs de la Feuille de route gouvernementale en Économie circulaire #10 : « Réduire la surconsommation de produits textiles » et #14 : « accélérer l'adoption de modes de consommations circulaires, sobres et écoresponsables ».

En effet, les efforts du Québec et du Canada pour tendre vers plus de circularité et vers la réduction de la surconsommation vont affecter de manière durable les volumes transportés, et ASL devrait donc tenir compte de ces éléments stratégiques dans son évaluation des besoins.

Enfin, bien que le gouvernement indique dans la stratégie son souhait de faire du Saint-Laurent « un puissant vecteur de développement économique, social et environnemental », le RNCREQ perçoit dans le Plan d'action une vision fortement orientée vers le développement commercial. Afin d'apporter une vision intégrée et pluridisciplinaire à ASL, et afin de renforcer l'acceptabilité sociale mentionnée comme l'un des objectifs de l'orientation #6 « Atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes », le RNCREQ recommande d'impliquer davantage la société civile dans l'élaboration et le pilotage de cette stratégie.

Recommandation 4 :

Le RNCREQ recommande d'arrimer le Plan d'action ASL avec les politiques, stratégies et plans environnementaux connexes tels que le Plan Nature et le Plan Eau à venir.

Recommandation 5 :

Le RNCREQ recommande au gouvernement d'appliquer l'approche RTA au Plan d'action d'avantage Saint-Laurent, et d'envisager d'abord toutes les mesures de réduction possibles avant d'aborder celles de transfert et d'amélioration.

Recommandation 6 :

Le RNCREQ recommande au gouvernement d'arrimer ASL avec les réflexions sur la sobriété entreprises par la société québécoise (Accord Kunming-Montréal, Feuille de route gouvernementale en Économie circulaire, etc).

Recommandation 7 :

Le RNCREQ recommande d'impliquer les parties prenantes de la société civile et de les inclure dans la phase de consultation à l'automne 2024.

Conclusion

ASL est une initiative louable et nécessaire pour permettre une exploitation durable du transport maritime sur le Saint-Laurent.

Le RNCREQ note cependant un certain manque de cohérence dans la démarche, avec des projets parfois traités à la pièce sans vision d'ensemble de leurs impacts cumulatifs, et une vision axée sur le développement des transports à laquelle il manque une réflexion en amont sur la réduction et la sobriété.

Le RNCREQ se tient à la disposition du Ministère pour le rencontrer dans le cadre des consultations qui se tiendront en automne 2024 et ainsi participer à l'accompagnement de la transition écologique du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent.

Bibliographie

Fonds d'action Saint-Laurent. [Programme Affluents maritime](#).

Fonds d'action Saint-Laurent. [Programme pour la Biodiversité maritime du Saint-Laurent](#).

Fonds de recherche du Québec (2024). [Programme de recherche en partenariat dans le secteur maritime](#).

Gouvernement du Canada (2021). [Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent](#).

Gouvernement du Québec (2021). [Avantage Saint-Laurent, la nouvelle vision maritime du Québec](#).

Gouvernement du Québec (2024). [Avantage Saint-Laurent : Plan d'action 2020-2025](#).

Gouvernement du Québec (2024). [Feuille de route gouvernementale en économie circulaire 2024-2028](#).

Gouvernement du Québec (2018). [Politique de mobilité durable](#).

Gouvernement du Québec (2018). [Politique de mobilité durable, Plan d'action 2018-2030](#).

Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). [Consultation Avantage Saint-Laurent - La vision maritime du Québec](#).

Organisation des Nations Unies. [Cadre mondial de la biodiversité \(Accord Kunming-Montréal\)](#).