



FORUM DE CONCERTATION
SUR LE TRANSPORT
MARITIME



*Rapport
compétitivité-environnement*

AVRIL 2006

**Forum de concertation
sur le transport maritime**

Rapport Compétitivité–environnement

Avril 2006

© Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

ISBN-13 : 978-2-550-48312-0 (version imprimée)

ISBN-10 : 2-550-48312-X (version imprimée)

ISBN-13 : 978-2-550-48313-7 (PDF)

ISBN-10 : 2-550-48313-8 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2006

TABLE DES MATIÈRES

Mot des coprésidents du Forum de concertation sur le transport maritime.....	2
Mot du président du Comité compétitivité–environnement	2
1. Mandat	3
2. Démarches.....	4
3. Comité compétitivité–environnement	5
4. Contextes réglementaire et économique	6
5. Actions en cours	7
6. Pressions	8
7. Recommandations au Forum de concertation sur le transport maritime.....	9
Conclusion.....	12
ANNEXE.....	13

Mot des coprésidents du Forum de concertation sur le transport maritime

Au nom des membres du Forum de concertation sur le transport maritime, nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à monsieur Marcel Labrecque, président du Comité compétitivité–environnement et vice-président – Exploitation à l’Administration portuaire de Québec, pour sa contribution majeure à ce projet. Nous manifestons aussi notre gratitude à toutes celles et à tous ceux qui ont travaillé à la réalisation des travaux de réflexion et de recherche.

Le majestueux Saint-Laurent est l’un des points d’ancrage de notre patrimoine écologique et de notre développement économique et, l’un ne saurait se passer de l’autre. C’est pourquoi, à l’instar de nombreux intervenants de la communauté maritime du Saint-Laurent, le Forum prend le virage du transport maritime durable en entérinant ce rapport.

Julie Boulet
Ministre déléguée aux Transports

Guy C. Véronneau
Président
Société de développement
économique du Saint-Laurent

Mot du président du Comité compétitivité–environnement

Le Comité compétitivité–environnement n’est pas un groupe de travail comme ceux qui l’ont précédé, notamment en raison de son mandat moins vaste. Il s’agissait de voir comment concilier le respect de l’environnement et le développement économique du secteur et non de faire le tour d’un enjeu relatif au transport maritime et de suggérer des actions correctrices.

Pour le Comité, cette conciliation passe par le transport maritime durable; l’essor du transport maritime s’inscrit dans le mouvement du développement durable.

Les travaux du comité ont permis de constater que bien des intervenants de la communauté maritime, notamment l’industrie maritime, les collectivités riveraines, les groupes environnementaux et les gouvernements, travaillent déjà à améliorer la compréhension des enjeux du transport maritime et de l’environnement. Au fil des ans, c’est non seulement un meilleur respect de l’environnement qui a été souhaité, mais bien le développement durable du transport maritime, notamment par une meilleure compréhension de l’ensemble des enjeux et un rapprochement entre les différents intervenants de la communauté maritime.

Merci aux membres du comité ainsi qu’au Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent, et particulièrement à madame Chantal Ouellet pour sa contribution.

Marcel Labrecque
Président du Comité compétitivité–environnement
Vice-président – Exploitation
Administration portuaire de Québec

1. Mandat

Le Forum de concertation sur le transport maritime réunit des partenaires publics et privés provenant principalement des secteurs économiques relatifs au transport maritime, de même qu'un représentant du secteur environnemental. Son mandat est de « veiller à la mise en œuvre des différentes mesures proposées dans la Politique de transport maritime et fluvial »¹.

Dans cette politique (2001 : 38-40), le développement durable fait partie des « enjeux et défis » et de la « Stratégie d'action ». Il s'agit de « gérer de façon concertée et intégrée les activités maritimes et portuaires dans une perspective de développement durable ».

Depuis sa création en 2001, le Forum s'est penché sur l'établissement d'un réseau portuaire stratégique; sur le développement du cabotage; sur l'amélioration de la promotion du Saint-Laurent et de la valorisation du transport maritime auprès de la population; sur le contexte compétitif du secteur, ainsi que sur la formation de la main-d'oeuvre. L'environnement est apparu en filigrane : en tant qu'indicateur dans la catégorisation des ports, en tant que support au développement du cabotage et qu'élément permettant de promouvoir le transport maritime dans une comparaison intermodale, etc. Cette présence constante témoigne d'une sensibilité pour les enjeux de transport maritime et d'environnement.

En juin 2004, le Forum adopte le Rapport du Groupe de travail compétitivité. L'enjeu « coûts des services relevant du gouvernement fédéral » compte la sécurité, la sûreté et l'environnement. Le rapport soumet que « ces trois secteurs acquièrent une importance sans cesse grandissante et [que] les coûts correspondants sont en hausse » (Forum de concertation sur le transport maritime : 2004 : 14).

Après l'adoption du Rapport compétitivité, deux actions sont entreprises par le Forum :

- La mise en place d'un comité dont le mandat est de comparer les coûts relatifs à la sécurité, la sûreté et l'environnement entre les États-Unis et le Canada.
- La mise en place du Comité compétitivité–environnement qui devait permettre de sortir la dyade transport maritime–environnement d'une perspective économiste selon laquelle l'environnement ne serait qu'un coût.

Le mandat du Comité compétitivité–environnement consiste à « identifier des pistes d'action permettant d'assurer le maintien et l'amélioration de la compétitivité du secteur maritime, un secteur encadré par des règles internationales et un contexte économique continental, en considérant les enjeux environnementaux permettant de respecter et de favoriser le maintien des écosystèmes du Système Grands Lacs–Saint-Laurent»².

¹ Pour de plus amples renseignements sur la Politique de transport maritime et fluvial et pour obtenir les rapports du forum, consulter le www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/index.asp

² Légère modification du mandat initial : l'espace considéré a été élargi des « écosystèmes du Saint-Laurent » aux « écosystèmes du Système Grands Lacs–Saint-Laurent ».

2. Démarches

Les démarches du Comité compétitivité–environnement ont été :

- de dresser un portrait de l'ensemble des actions « transport maritime – environnement » du ministère des Transports du Québec et de partenaires tels que les Armateurs du Saint-Laurent (ASL)³, la Fédération maritime du Canada (FMC)⁴ et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)⁵;
- de dresser un portrait des actions des groupes environnementaux représentés au Comité de concertation Navigation soit Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, Nature Québec (UQCN) et Stratégies Saint-Laurent ainsi, que des actions des quatorze comités zones d'interventions prioritaires (ZIP). Des entrevues ont été réalisées avec des représentants des trois premiers organismes alors qu'un bref questionnaire a été rempli par les comités ZIP;
- d'appuyer les réflexions du comité sur deux projets de recherche réalisés par le ministère des Transports du Québec :
 - *Cadre législatif du transport maritime et de l'environnement sur le fleuve Saint-Laurent* (février 2005) – Jean-François Cappuccilli, Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal (document inédit);
 - *Transformations de l'industrie maritime : Portrait international de développement durable appliqué* (décembre 2005) – Claude Comtois et Brian Slack, Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal⁶.

Le Comité compétitivité–environnement a agi à titre de « groupe d'experts », auprès du Forum de concertation sur le transport maritime.

Dans la prochaine section de ce rapport, le Comité présente le contexte législatif et réglementaire puis le contexte économique continental qui encadrent le transport maritime sur le Saint-Laurent et au sein du Système Grands Lacs–Saint-Laurent. Cette section sera suivie des actions en cours, des pressions externes et internes du secteur maritime et, finalement, des recommandations du comité au Forum de concertation sur le transport maritime.

³ Pour de plus amples renseignements sur les ASL, consulter le www.armateurs-du-st-laurent.org

⁴ Pour de plus amples renseignements sur la FMC, consulter le www.shipfed.ca.

⁵ Pour de plus amples renseignements sur la SODES, consulter le www.st-laurent.org

⁶ COMTOIS, Claude et Brian SLACK (2005), *Transformations de l'industrie maritime : Portrait international de développement durable appliqué*, Collection Études et recherches en transport, Québec, ministère des Transports du Québec. Le document est disponible dans Internet : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/etudes

3. Comité compétitivité–environnement

Le Comité compétitivité-environnement est composé des personnes suivantes :

Président :

Monsieur Marcel Labrecque
Vice-président – Exploitation
Administration portuaire de Québec

Autres membres :

- Madame Caroline Gravel (depuis mars 2006)
Fédération maritime du Canada;
- Monsieur Marc Hudon
Nature Québec (UQCN);
- Monsieur André Meloche
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, ministère des Transports du Québec;
- Monsieur Richard Michaud (jusqu'en juillet 2005)
Guilde de la marine marchande du Canada;
- Monsieur Pierre Pelletier
International Matex Tank Terminal (IMTT Québec);
- Monsieur Jean-Yves Roy
Division Saint-Laurent, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- Monsieur André Stainier
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

Avec la collaboration *ad hoc* de :

- Plusieurs coordonnateurs de comités ZIP;
- Madame Sonia Duchesne (Stratégies Saint-Laurent);
- Madame Anne Legars (Fédération maritime du Canada);
- Monsieur Claude Mailloux (alors à l'emploi de la SODES);
- Madame Nicole Trépanier (Armateurs du Saint-Laurent).

Secrétariat :

Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent
Ministère des Transports du Québec

4. Contextes réglementaire et économique

Contexte réglementaire : perceptions du comité

Les membres du Comité compétitivité–environnement partagent des perceptions de l'industrie maritime pour laquelle :

- la participation du Canada au sein de l'Organisation maritime internationale exerce une pression qui influence des décisions du gouvernement du Canada (la volonté d'être signataire d'accords internationaux contribue à l'augmentation du nombre d'enjeux inclus dans la réglementation canadienne);
- le cadre législatif qui chapeaute les enjeux environnementaux relatifs au transport maritime est déjà complexe, puisqu'il comprend, entre autres, un grand nombre de lois et de règlements, plusieurs paliers décisionnels constitués du gouvernement du Canada, du Québec et des municipalités, et qu'ont lieu actuellement des changements;
- la faisabilité de l'implantation de nouvelles pratiques, amorcées sous l'influence de règlements éventuels, semble parfois difficile à intégrer dans la réflexion de certains intervenants; avant l'adoption d'un règlement, la disponibilité et l'efficacité de la technologie et les conditions d'implantation devraient être vérifiées;
- la production de documents synthèses pouvant servir à soutenir des changements de pratiques semble presque absente, car l'industrie ne se sent pas appuyée.

Tendance

Le cadre législatif et réglementaire en matière de transport maritime et d'environnement ne cesse d'être élargi et ce, à l'échelle mondiale et nationale, on perçoit notamment l'augmentation du nombre de législations et l'augmentation du nombre d'enjeux considérés dans la législation. Cette croissance se poursuivra.

Contexte économique continental : considérations

- Le transport maritime se trouve dans un contexte économique continental et international qui dicte des règles de marché sur lesquelles il a peu d'influence. Pour demeurer compétitifs, les transporteurs et les ports doivent donc ajuster leurs tarifs;
- L'espace économique continental dans lequel est imbriqué le transport maritime est façonné par une compétitivité importante, notamment entre les modes de transport et dans chacun des modes de transport;
- Les intervenants du transport maritime sont soumis aux contraintes relatives à la fluctuation des volumes de marchandises (augmentation et diminution), mais également aux possibilités de déplacement des flux, puisque le trafic sur le Saint-Laurent n'est pas garanti.

Tendance

Avec l'accroissement de la mondialisation des échanges, les transporteurs et les ports ont de moins en moins d'influence sur les fluctuations des paramètres économiques de leur exploitation, donc sur leur latitude d'adaptation c'est-à-dire sur la disponibilité des fonds pour répondre aux exigences non économiques.

5. Actions en cours

Au sein du Système Grands Lacs–Saint-Laurent, les conceptions du développement du transport maritime ont varié. Autrefois, le développement du transport maritime s'appuyait essentiellement sur des indicateurs économiques. Puis, la tendance sectorielle est apparue – les intervenants d'un secteur sensibilisant ceux d'un autre secteur à leur réalité (transport maritime versus environnement et vice-versa). Vint ensuite la tendance du développement durable, à partir de laquelle des intervenants se sont mis à considérer les volets environnemental, social et économique du développement.

Actuellement, la communauté maritime du Saint-Laurent met de l'avant plusieurs actions et la plupart d'entre elles sont empreintes de la tendance du développement durable (voir annexe 1). La Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent élaborée par le Comité de concertation Navigation⁷ et les travaux du Comité Environnement de la Société de développement économique du Saint-Laurent⁸ (SODES) commencés en septembre 2005 en sont des exemples.

De plus, dernièrement, des regroupements hors Québec, dont fait partie la SODES, se sont mis à considérer l'environnement comme une priorité; le Conseil maritime et industriel national [canadien] aborde l'environnement par l'intermédiaire de deux groupes de travail particuliers soit le Groupe de travail Technologie et Innovation et le Groupe de travail Environnement. L'Alliance verte, composée de sept associations maritimes des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Canada–É.-U.), a été créée afin d'améliorer et de démontrer la performance environnementale de l'industrie.

Le déplacement du secteur maritime d'une tendance sectorielle du développement vers le développement durable est aussi observé ailleurs dans le monde. Comtois et Slack (2005 : 80) ont notamment relevé quinze enjeux du transport maritime durable considérés par les administrations portuaires et les transporteurs du monde ainsi que des exemples de meilleures pratiques pour chacun de ces enjeux parmi lesquels se retrouvent notamment la qualité de l'eau, la qualité de l'air et le traitement des ordures.

Le mouvement vers le développement durable se concrétise aussi chez les gouvernements du Canada et du Québec qui promeuvent de plus en plus le développement durable comme en témoignent, entre autres :

- Les stratégies de développement durable de Transports Canada (la première en 1997, la seconde en 2001 et la troisième en 2004);
- La Loi sur le développement durable du gouvernement du Québec (sanction 19 avril 2006);
- La mission du ministère des Transports qui comprend une référence explicite au développement durable⁹;
- La Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec (2001).

Tendance

Le développement durable, en tant que nouvelle façon de concevoir le développement, demeurera. Il ne s'agit pas d'une mode mais bien d'un paradigme c'est-à-dire d'un changement de façon de voir qui durera et qui, avant d'être remplacé par un autre, aura suscité l'adhésion de la vaste majorité des intervenants des secteurs d'activités.

⁷ Ministère des Transports du Québec et Pêches et Océans Canada, 2005, *Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent*, Québec, ministère des Transports du Québec et Pêches et Océans Canada (pour obtenir une copie de ce document, consulter le www.planstlaurent.qc.ca).

⁸ La SODES élabore la future politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et le plan d'action afférent (source : G.C. Véronneau, déjeuner-causerie de la SODES le 16 février 2006).

⁹ Ministère des Transports du Québec, 2005, *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, Québec, MTQ.

6. Pressions

Pressions externes

La recherche de Comtois et Slack (2005) laisse percevoir que dans le monde, les administrations portuaires et les transporteurs maritimes jugent qu'adopter des pratiques de développement durable du transport maritime, aussi bien dans leurs opérations que dans leur gestion, leur permet de maintenir ou d'améliorer leur niveau de compétitivité. Les chercheurs concluent que le *statu quo* entraînera l'exclusion de certaines des grandes routes du monde. L'amélioration continue des pratiques de développement durable est donc un incontournable.

Les administrations portuaires et les transporteurs à travers le monde reçoivent et s'adaptent aux nouvelles exigences environnementales émises notamment par des expéditeurs, des actionnaires, des groupes environnementaux et des citoyens qui préconisent l'implantation de pratiques dites « plus vertes ». Dans le Système Grands Lacs–Saint-Laurent, une pression semblable est aussi ressentie. Par exemple : certains clients effectuent des visites de contrôle soit des « audits » afin de vérifier que les intervenants du secteur maritime respectent les exigences législatives ou corporatives en matière environnementale.

De plus, à la lumière de plusieurs travaux scientifiques d'« écologie industrielle » ou de « la gestion responsable »¹⁰, le rapprochement entre les considérations économiques et environnementales dans la gestion des entreprises d'ici est constaté. Si les entreprises importatrices et exportatrices du Québec s'imposent d'être de plus en plus de « bons citoyens corporatifs », elles peuvent transmettre leurs exigences aux transporteurs.

Pression interne

L'industrie maritime du Saint-Laurent souhaite assurer son développement en harmonie avec l'environnement du fleuve et les usages qui y ont cours. Elle se voit comme une « solution verte » aux problèmes connus dans le domaine des transports tels que, entre autres, la pollution de l'air, la dégradation des routes, la congestion, les accidents matériels et les pertes de vie. L'amélioration continue qui découle notamment de la compétitivité intermodale est consolidée par le positionnement de l'industrie dans la mise en œuvre du Protocole de Kyoto; le regard soutenu et posé sur sa bonne performance d'émission de gaz à effet de serre (GES) contribue à diriger aussi le regard vers ses autres pratiques.

Résultante

De ces pressions découlent la nécessité d'une adaptation continue de l'industrie maritime, mais aussi un questionnement constant des gouvernements qui légifèrent et soutiennent, en même temps, le développement de cette industrie et celui de l'ensemble des usages.

¹⁰ À titre d'exemples :

B.-TURCOTTE, Marie-France et Anne SALMON (sous la direction de), 2005, *La responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise*, Québec, Presses de l'Université du Québec.

GENDRON, Corinne (sous la direction de), 2004, *La gestion environnementale et la norme ISO 14001*, Montréal, les Presses de l'Université de Montréal.

GUAY, Louis et al. (sous la direction de), 2004, *Les enjeux et les défis du développement durable, Connaître, décider et agir*, Québec, Presses de l'Université Laval.

Les travaux d'Olivier Boiral, titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur les normes internationales de gestion et les affaires environnementales et les travaux de Corinne Gendron, titulaire de la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable.

7. Recommandations au Forum de concertation sur le transport maritime

ATTENDU QUE, conformément à son mandat, le Comité compétitivité–environnement devait « identifier des pistes d'action permettant d'assurer le maintien et l'amélioration de la compétitivité (...) » et qu'il reprend la position de Comtois et Slack (2005) selon laquelle cette assurance dépend de l'amélioration continue des pratiques de développement durable de l'industrie maritime;

ATTENDU QUE, également selon son mandat, le Comité compétitivité–environnement devait tenir compte du fait que le secteur maritime est un « secteur encadré par des règles internationales et un contexte économique continental » et qu'il reconnaît que la latitude d'adaptation n'est pas déterminée uniquement par l'industrie;

ATTENDU QUE le Comité compétitivité–environnement préconise des actions différentes et complémentaires de celles déjà en cours, car il reconnaît leur pertinence;

ATTENDU QUE le Comité compétitivité–environnement tient compte des pressions dont découleront plusieurs adaptations;

EN CONSÉQUENCE le Comité soutient, comme **recommandation principale**, que le Forum de concertation sur le transport maritime, une entité publique–privée, s'inscrive dans le mouvement du transport maritime durable.

Ainsi, pour l'ensemble de ses travaux, le Forum s'assurera d'être guidé par les trois définitions complémentaires suivantes :

- Celle de la **communauté maritime du Saint-Laurent** où « la navigation durable pour le Saint-Laurent est la gestion de la navigation commerciale et récréative et des opérations des 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 humaines, tout en permettant le développement de la navigation » (Comité de concertation Navigation : 2005);
- Celle des **administrations portuaires et des transporteurs maritimes du monde** pour qui le transport maritime durable comprend les dimensions environnementales, sociales et économiques :
 - « selon la dimension environnementale, l'objectif consiste à comprendre l'interaction entre l'environnement et les pratiques de l'industrie
 - selon la dimension sociale, l'objectif consiste à trouver des solutions aux problèmes contemporains soulevés par la révolution logistique et à conduire le changement dans le respect des besoins actuels et futurs des sociétés, dans un contexte de démocratie participative
 - selon la dimension économique, l'objectif consiste à orienter le progrès dans le sens de l'efficacité économique » (Comtois et Slack : 2005 : 195);
- Celle du **gouvernement du Québec** pour qui le développement durable est « le processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementales, sociales et économiques du développement » (Avant-projet de loi – Loi sur le développement durable, 2005).

Puisque l'existence du Comité compétitivité–environnement découle de l'adoption du Rapport Compétitivité, le Comité suggère que des ajustements soient apportés à certains outils du forum. De plus, il propose des recommandations particulières.

Ces ajustements et recommandations permettent d'illustrer ce que signifie concrètement d'inscrire le Forum de concertation sur le transport maritime dans le mouvement du transport maritime durable.

Ajustements de certains outils du forum

1. Implantation des actions du Rapport Compétitivité (Recommandations 5, 13 et 2) :
 - a. Que le comité dont le mandat est de comparer les coûts relatifs à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement entre les États-Unis et le Canada mette en lumière les obligations législatives, les politiques publiques, les pratiques et les sources de financement relatives à ces coûts;
 - b. Que le caractère « durable » du transport maritime soit véhiculé avec force dans le cadre de la campagne de valorisation;
 - c. Que les enjeux, comme celui du pilotage, continuent d'être considérés globalement, c'est-à-dire en tenant compte des dimensions environnementales, sociales et économiques;
 - d. Que soient reconnus parmi les tendances de l'enjeu compétitivité :
 - i. La volonté collective (gouvernement, industrie, collectivités riveraines) de s'engager dans le développement durable du Saint-Laurent;
 - ii. La bonification souhaitée des relations entre les différents intervenants ainsi qu'avec les comités de concertation du Système Grands Lacs–Saint-Laurent;
 - iii. Le développement actuel et la mise en œuvre d'une future gestion intégrée du Saint-Laurent;
 - iv. La proposition d'amélioration de l'intégration sociale, notamment grâce à une meilleure concertation entre les responsables et les usagers municipaux et environnementaux sur les aspects d'aménagement du territoire et de la gestion des activités portuaires.
2. Que les actions du Comité compétitivité–environnement paraissent dans le Plan d'action du forum sous le principe de la coopération et non de la compétition.

Recommandations particulières

1. Suivre l'ensemble des démarches des ministères, des associations, de l'industrie et de la société civile en matière de transport maritime durable dans le Système Grands Lacs–Saint-Laurent;
2. Préconiser le développement de pratiques inscrites dans la tendance du transport maritime durable et supporter les changements de pratiques;

3. Demander aux ministères fédéraux et provinciaux impliqués, notamment à Transports Canada, de s'assurer avant l'entrée en vigueur de modifications réglementaires, de la faisabilité de leur implantation en tenant compte, entre autres, de la disponibilité technologique, des coûts, des connaissances de la main-d'œuvre, de la présence ou non d'outils de référence pour faciliter l'intégration de nouvelles pratiques;
4. Maintenir le Forum de concertation sur le transport maritime et son secrétariat. Mandater ce dernier pour qu'il détermine la ou les meilleures façons d'assurer une veille en transport maritime durable afin de diffuser notamment les bons coups des intervenants en matière de transport maritime durable, que ce soit des pratiques ou des politiques, ainsi que les avancées technologiques et scientifiques;
5. Demander au ministère des Transports du Québec de poursuivre son soutien au développement du transport maritime durable : (a) en favorisant le développement de l'expertise scientifique et le transfert de cette dernière; (b) en fournissant des ressources techniques; (c) en oeuvrant à la mise en place d'incitatifs financiers canadiens ou québécois permettant des changements de pratiques; (d) en suivant ces changements de pratiques;
6. Proposer au ministère des Transports du Québec d'élargir le partenariat interministériel en augmentant la promotion du transport maritime durable auprès des ministères, et s'assurer de l'appui de l'industrie lors d'activités ciblées, par exemple lors de sessions d'information présentées aux municipalités. Proposer aussi d'élargir la réflexion en évaluant comment la société civile et les groupes environnementaux peuvent contribuer davantage au développement du transport maritime durable;
7. S'assurer que la main-d'œuvre travaillant en mer et à terre préconise des pratiques de transport maritime durable.

Pour assurer l'application des recommandations, le Comité compétitivité–environnement compte sur les coprésidents du forum et sur l'ensemble des membres de ce dernier puisque tous veillent à la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial qui comprend un volet développement durable, et puisque les recommandations seront intégrées dans les plans d'action actuels et futurs de cet espace de concertation.

Conclusion

Les travaux de Comtois et Slack (2005), sur lesquels s'appuie la réflexion du Comité compétitivité–environnement, permettent de constater que dans le monde, les administrations portuaires et les transporteurs maritimes jugent qu'adopter des pratiques de développement durable du transport maritime, aussi bien en matière d'opérations que de gestion, leur permet de maintenir ou d'améliorer leur niveau de compétitivité.

Dans le Système Grands Lacs–Saint-Laurent, des actions sont déjà en cours et la plupart d'entre elles sont empreintes de la tendance du développement durable. La Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent du Comité de concertation Navigation et les travaux du Comité Environnement de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) en sont des exemples (voir aussi annexe 1).

Le Comité compétitivité–environnement considère que des améliorations sont encore possibles.

Il a choisi de concilier le respect de l'environnement du Système Grands Lacs–Saint-Laurent et le développement économique du transport maritime en promouvant et en soutenant le transport maritime durable. La prise en compte des contextes, des actions en cours et des pressions a permis de constater qu'il s'agit d'une stratégie qui s'impose et non d'un choix aléatoire.

Plus le transport maritime durable sera une réalité, meilleur devrait être le niveau de compétitivité, et plus ce dernier sera maintenu et amélioré, plus la latitude d'intervention environnementale, sociale et économique devrait être grande.

Jusqu'à présent, les rapports du Forum de concertation sur le transport maritime témoignaient d'une certaine sensibilité envers le respect de l'environnement. En adoptant le présent rapport, le Forum franchit un pas de plus; il s'inscrit dans le mouvement du transport maritime durable en privilégiant que ses travaux soient guidés par les définitions du développement durable énoncées en page 9.

ANNEXE 1 – Actions transport maritime–environnement auxquels participent le gouvernement du Québec et/ou des associations partenaires du forum tels que les Armateurs du Saint-Laurent, la Fédération maritime du Canada, Les Amis de la vallée du Saint-Laurent et la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Actions de la tendance sectorielle

- Mettre en œuvre la Politique sur l’environnement du ministère des Transports du Québec;
- Être consultés lors de modifications réglementaires canadiennes (ces dernières concernant, par exemple les eaux de lest, les eaux usées);
- Suivre l’application des standards de l’Entente sur les ressources en eaux durables du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent – Annexe de la Charte des Grands Lacs (Council of Great Lakes Governors);
- Participer à la conciliation de positions et influencer des décideurs (Great Lakes Commission);
- Sensibiliser et augmenter les réseaux de promotion du secteur maritime (Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent);
- S’assurer que les positions du gouvernement du Québec respectent l’esprit de la Politique de transport maritime et fluvial (eaux de lest);
- Assurer un rôle dynamique dans le développement de meilleures pratiques environnementales dans un contexte international; transmettre de l’information et fournir l’expertise technique aux membres de la Fédération maritime du Canada (FMC).

Actions empreintes de développement durable¹¹

- Mettre en œuvre, avec les partenaires du secteur, la Politique de transport maritime et fluvial;
- Élaborer avec d’autres directions le prochain plan stratégique du MTQ;
- Collaborer à mettre en place une nouvelle gouvernance de l’eau (la Politique nationale de l’eau);
- Participer davantage à la gestion du Saint-Laurent (Plan Saint-Laurent pour un développement durable – Entente Canada–Québec 2005-2010);
- Mettre en œuvre la Stratégie de Navigation durable (Comité de concertation Navigation);
- Identifier et développer des pistes d’amélioration pour une gestion intégrée du dragage (Comité sur la planification et l’évaluation environnementale du dragage);
- Exprimer les préoccupations des communautés riveraines du Saint-Laurent (Stratégies Saint-Laurent et les comités ZIP);
- Développer l’outil de la nouvelle gouvernance : la future gestion intégrée du Saint-Laurent;
- Permettre à la population de bénéficier des avantages écologiques du fleuve dans le cadre des usages qu’elle y pratique et qui sont autres que la navigation (Les Amis de la vallée du Saint-Laurent);
- Suivre des enjeux du transport maritime en s’appuyant sur la volonté de participer à son développement durable (Union québécoise pour la conservation de la nature);
- Comprendre les enjeux des changements climatiques, lutter contre l’émission de GES et réfléchir aux adaptations permettant de réduire au minimum les effets négatifs sur les usages;
- Collaborer à l’élaboration d’un nouveau partenariat industrie–gouvernement, vers un tourisme durable (la Politique touristique du Québec);
- Promouvoir les intérêts du Québec dans le processus des études sur l’optimisation des infrastructures existantes de la Voie maritime (Étude sur la Voie maritime menée conjointement par les gouvernements fédéraux américain et canadien);
- Apporter une expertise dans la régularisation des niveaux d’eau entre le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent (Commission mixte internationale – Commercial Navigation Technical Working Group);
- Suivre et s’impliquer dans les suites de l’Étude du plan de régularisation des niveaux d’eau entre le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent (Commission mixte internationale);
- Observer et diriger des travaux qui permettront d’exercer des pressions sur la Commission mixte internationale (Regroupement des usagers du Saint-Laurent);
- Définir une politique environnementale et sociale de l’industrie maritime (Société de développement économique du Saint-Laurent).

¹¹ Certaines actions sont dites « empreintes de développement durable ». Le développement durable est habituellement d’abord inscrit dans la mission d’une entité puis intégré dans les décisions et les opérations. Les actions mentionnées se situent à l’une ou l’autre de ces étapes.

