

**Mémoire déposé au**

**Bureau des Audiences publiques sur l'Environnement**

**à l'occasion de la consultation publique sur**

**La gestion de l'eau au Québec**

**par la**

**Société de développement  
économique du Saint-Laurent  
(SODES)**

**Montréal, le 24 novembre 1999**

## **Présentation de la Sodes**

La Sodes est un organisme sans but lucratif dont le mandat, qui s'apparente à celui d'une chambre de commerce, est de protéger et promouvoir le développement économique du Saint-Laurent et les intérêts de ses membres. Les membres de la Sodes sont des armateurs, des ports, des organismes gouvernementaux dont les activités sont liées au Saint-Laurent, des villes riveraines, des compagnies d'arrimage, des expéditeurs, des pilotes et bien d'autres. L'ensemble de ces sous-secteurs représente la communauté maritime du Saint-Laurent.

Le mandat de la Sodes est d'abord et avant tout économique. Toutefois, depuis quelques années, une part de plus en plus grande de nos activités touche les aspects environnementaux du Saint-Laurent. Il n'est plus possible aujourd'hui d'envisager de développement économique sans prendre en considération la dimension environnementale. C'est une réalité de la vie moderne qui est venue avec une sensibilisation accrue des citoyens pour la qualité de l'environnement. Nous avons appris à vivre avec cette réalité en collaborant étroitement avec les autorités et avec les groupes concernés par les enjeux environnementaux.

## **Contexte**

Les consultations publiques du BAPE sur la gestion de l'eau offrent une occasion unique de soulever des questions extrêmement importantes pour l'avenir de la collectivité québécoise. Il est à souhaiter qu'elles permettront de jeter les bases d'une politique de l'eau qui tiendra compte de toutes les dimensions du problème. L'une de ces dimensions est le rôle de l'eau dans le développement économique.

Quand on pense politique et gestion de l'eau on pense surtout aux questions environnementales, rarement aux enjeux économiques et encore moins à ceux liés au transport. Pourtant, c'est déjà au Québec l'une des principales utilisations économiques de l'eau et, elle possède en plus un potentiel très intéressant de développement dans l'avenir. Tout cela bien sûr, grâce à la présence du Saint-Laurent, dont toutes les caractéristiques en matière de transport fluvial se mesurent à ce qui existe de mieux dans le monde. Les principales raisons de notre optimisme quant à l'avenir de l'utilisation de l'eau à des fins de transport sont à la fois économiques et environnementales. D'une part, le transport maritime est le mode de transport le plus économique pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances et ses retombées économiques au Québec et au Canada sont considérables. D'autre part, de tous les modes de transport, c'est celui qui produit le moins d'impacts négatifs sur l'environnement.

## **Importance économique de l'industrie maritime**

Permettez-moi de documenter un peu ces affirmations. Le transport maritime est une activité qui, bien que méconnue du grand public, contribue significativement à l'économie du Québec et du Canada. Une étude réalisée par le ministère des Transports du Québec en 1998 nous apprend que les retombées économiques de l'activité maritime sont de 3,1 milliards de \$ annuellement au

Québec. D'autre part, ce même secteur soutient 26 000 emplois directs et indirects. Le Port de Montréal, à lui seul, engendre 17 000 emplois et des retombées de 1,7 milliards de \$ chaque année. L'activité portuaire montréalaise représente l'un des secteurs économiques les plus dynamiques de la région. À Québec, le port génère des retombées économiques de 350 millions de \$ par année et contribue au maintien de 6 500 emplois. Sept-Îles et Port Cartier, avec des volumes annuels de plus de 20 millions de tonnes métriques chacun, comptent parmi les ports les plus actifs au Canada et rendent possible l'exploitation des gisements miniers de la Côte-Nord qui sont à la base même de l'activité économique de cette région.

Chaque année, les ports laurentiens manutentionnent plus de 100 millions de tonnes de marchandises et contribuent pour plus de 5% au PIB de la province. Surtout, ils offrent un débouché à une liste impressionnante d'entreprises qui perdraient énormément en productivité et en rentabilité sans l'option maritime pour écouler leurs marchandises. En fait, un certain nombre d'entre elles n'existeraient tout simplement pas sans cette option.

C'est grâce au transport maritime si nous avons des échanges économiques avec les autres continents. Songez que, sans échanges maritimes, l'ensemble du commerce international du Québec et du Canada ne pourrait se faire qu'avec les États-Unis, d'où une dépendance encore beaucoup plus grande que celle d'aujourd'hui. En fait, si l'on fait exception des quelques millions de tonnes qui sont transportées outre-mer par avion cargo, le transport maritime est responsable de la totalité des échanges extérieurs non-américains du Canada.

Le mouvement des marchandises est une nécessité dans toute société. Dans sa recherche de rationalisation, et dans sa quête de moyens plus élaborés pour assurer le développement économique tout en protégeant de mieux en mieux l'environnement, la collectivité doit se demander quelles sont les options économiques les plus rationnelles. Quels sont les choix qui, en tenant compte de l'ensemble des composantes, permettent d'atteindre des rendements optimaux en matière d'économie et de protection de l'environnement.

### **Avantages environnementaux du transport maritime**

Comment s'en tire le transport maritime au chapitre des impacts sur l'environnement? Le nombre d'études dont nous disposons pour en juger est malheureusement restreint. Toutefois, celles qui existent soulignent de façon quasi systématique la supériorité du transport maritime au plan des impacts environnementaux sur les autres modes. Ainsi, à l'heure où les gaz à effet de serre représentent une menace environnementale de plus en plus sérieuse et où les nations doivent prendre des engagements fermes en faveur de la réduction des émanations, le transport par navire ressort comme une solution de choix dès que l'on prend connaissance de son bilan à cet égard.

En effet, selon une étude réalisée pour le compte de Transports Canada en 1992 à partir de différents scénarios de transport de marchandises dans le système Saint-Laurent Grands Lacs, le transport maritime produit, par tonne de marchandises transportées, entre 4 et 5 fois moins d'oxyde d'azote (NOx) que le rail et près de 20 fois moins que le camion. En ce qui a trait aux composés organiques volatiles, le navire en produit 2,5 fois moins que le train et 5 fois moins que le camion. Pour ce qui est du monoxyde de carbone, le maritime en produit 5,2 fois moins que le

ferroviaire et 270 fois moins que le transport routier. Enfin, au niveau du dioxyde de carbone: c'est 2,4 fois moins que le ferroviaire et 18 fois moins que le transport routier.

Ces observations prennent encore plus de relief quand on sait que le transport en général est la source de 27% des GES produits au Canada et 40% au Québec. Ce sont, comme vous le savez, l'automobile et le camion qui sont les principaux responsables des émissions de GES dans le secteur des transports. Nous avons le devoir de trouver des solutions qui permettront d'améliorer notre bilan global en faisant appel à d'autres solutions de transport, là où c'est possible.

### **Risques d'accidents**

Si l'on compare les principaux modes de transport sous l'angle des risques d'accidents, on arrive à des résultats tout aussi intéressants. Par 100 millions de tonnes-km de marchandises dangereuses transportées, le transport maritime a été impliqué dans ,008 incidents dangereux contre ,08 pour le ferroviaire, c'est-à-dire 10 fois plus, et 30,0 pour le routier soit 37,5 fois davantage.

Si l'on porte la comparaison à l'ensemble des marchandises, le navire demeure le mode de transport le plus sécuritaire avec un nombre d'accidents environ 14 fois inférieur à celui des trains et 73 fois moins élevé que celui des camions.

Quand on pense aux risques de la navigation, nous avons tous à l'esprit des épisodes comme celui de l'Exxon Valdez. Ce sont des événements qui persistent longtemps dans l'imagerie populaire et qui malheureusement déforment la réalité. La plupart des gens pensent que les navires sont les grands responsables de la pollution des océans. Or, selon le Journal de la marine marchande, le transport maritime est loin d'être responsable de tous les torts qu'on lui attribue en matière de pollution des mers. En effet, des études du GESAMP (Group of experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) montrent que 77% du taux de pollution des mers provient d'activités industrielles terrestres. Plus précisément, 44% viendrait des rejets industriels, urbains et fluviaux et 33% des émanations nocives de source atmosphérique. Le transport maritime ne serait responsable en fin de compte que de 12% de la pollution des océans.

J'arrête ici la description des avantages environnementaux du transport maritime. Je tiens cependant à vous informer qu'une nouvelle étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport est sur le point de débiter. Cette étude, qui sera réalisée en collaboration avec le volet navigation de Saint-Laurent Vision 2000, s'attardera particulièrement à comparer les impacts environnementaux des différents modes de transport de marchandises à partir de scénarios de transport choisis dans l'axe du Saint-Laurent. Les résultats devraient être connus en juin 2000.

À la lueur des résultats que je vous ai relatés, on ne s'étonnera pas que l'organisation que je représente plaide depuis des années en faveur de politiques favorisant le transfert sur des navires d'une partie des marchandises qui circulent sur nos routes. Ce que nous préconisons, c'est une réorientation de nos choix collectifs en fonction de solutions de transport optimales qui tiennent compte de la dimension environnementale.

Ce que le public ignore très souvent, c'est qu'il y a de nos jours considérablement moins d'impacts de la navigation sur l'environnement que par le passé parce que les méthodes d'opération se sont considérablement améliorées. Les règles, édictées par Transports Canada, Sécurité maritime, touchant à la fois la construction, l'opération et l'entretien des navires sont sévères et sont édictées en fonction de conventions internationales de protection de l'environnement dont le Canada est l'un des plus ardents défenseurs.

J'aimerais préciser le point suivant. Nous ne prétendons pas que l'activité maritime et le mouvement des navires sur le fleuve et dans les ports n'ont aucun impact. Ce que nous affirmons c'est que parmi les choix dont nous disposons en matière de transport, la navigation demeure un créneau méconnu et sous-exploité, alors qu'il offre une option non seulement économique mais avantageuse au plan de la protection de l'environnement si on la compare aux autres modes de transport.

### **Coexistence des usages fluviaux**

Le Saint-Laurent est un fleuve aux usages multiples qui coexistent de façon généralement harmonieuse. À preuve, des représentants de l'Unesco, en visite récemment dans la région du Lac Saint-Pierre, ont décrit comme presque unique au monde la cohabitation d'une telle diversité biologique avec de multiples autres usages, dont des activités de transport à grande échelle. Cette constatation mènera probablement à la création d'une zone de protection de l'Unesco à brève échéance. Je suis certain que les représentants de la région du Lac Saint-Pierre qui travaillent à ce projet vous en ont déjà parlé ou le feront bientôt.

Depuis quelques années, la qualité de l'eau du Saint-Laurent va en s'améliorant comme en fait foi le plus récent rapport du ministère d'Environnement Québec. Les eaux usées de près de 97% de la population québécoise sont maintenant traitées et les principaux secteurs industriels ont consenti des efforts imposants, en particulier celui des pâtes et papiers, ce qui a contribué à l'atteinte de ce résultat. C'est un point extrêmement positif et il y a de quoi être fier parce qu'à l'échelle mondiale, il y a très peu d'endroits où l'activité maritime fluviale, les autres usages économiques et récréatifs ainsi que la protection des écosystèmes peuvent vivre en aussi bon entendement. Ce changement vers le mieux est bien la preuve que les différents usages peuvent non seulement exister côte à côte mais aussi prospérer. La clef est, bien sûr, dans le respect mutuel de ces usages.

C'est précisément ce message de respect des différents usages que la Sodes a voulu exprimer et diffuser grâce à l'élaboration d'un Code d'éthique des usagers du Saint-Laurent. C'est le comité Environnement de la Sodes qui est à la base de cette initiative. Ce comité a été créé en vue d'accroître les liens entre les milieux environnementaux et économiques, de sensibiliser l'industrie aux réalités environnementales et de mieux faire comprendre les réalités maritimes aux groupes environnementaux et à la population. Le Code d'éthique compte maintenant près d'une quarantaine d'adhérents parmi les principaux utilisateurs maritimes du fleuve tant du côté des expéditeurs que des transporteurs et la liste continue de s'accroître.

En résumé, le code affirme, dans un texte bref et clair, que les différentes utilisations du fleuve sont complémentaires, que chaque utilisateur doit être respectueux des droits de chacun, que tous ont tous le devoir de veiller non seulement à la protection du Saint-Laurent mais aussi à son amélioration. Ce code d'éthique est avant tout un outil de sensibilisation et non de coercition. Il ne vise pas à punir quiconque mais à faire réfléchir. Ceux qui acceptent de le signer doivent bien comprendre à quoi ils s'engagent.

### **Des outils pour améliorer la situation**

Avec d'autres représentants de l'industrie maritime, la Sodes participe activement aux instances créées ces deux dernières années pour dresser le portrait de la navigation en matière d'environnement et trouver des solutions aux problèmes les plus importants. C'est précisément le mandat du Comité permanent sur la navigation durable (CPND) instauré avec la Phase III du Plan d'action Saint-Laurent. Ce groupe, composé d'experts gouvernementaux, de représentants de la navigation commerciale et des milieux environnementaux et communautaires prépare le bilan des dossiers comme le dragage et la contamination des sédiments, l'érosion des berges et l'introduction d'espèces non indigènes. Son but ultime est de définir une stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent, ce qui passera inévitablement par l'introduction de changements dans les pratiques actuelles de navigation visant à éliminer ou atténuer au maximum les effets sur l'environnement et les autres usages.

Par ailleurs, l'industrie maritime, et particulièrement la Sodes au niveau du Québec, participe au Groupe de travail Transports, dans le cadre du Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques. Son objectif est d'identifier les possibilités de réduction des Gaz à effet de serre produits par le Québec pour chacun des principaux secteurs en cause et d'articuler la contribution du Québec dans l'ensemble de la stratégie canadienne pour réduire ses GES et respecter les engagements pris dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Nous croyons que la collaboration de l'industrie maritime à de telles initiatives est une condition essentielle de succès et que nous avons tout à gagner en y collaborant activement. Nous espérons que les améliorations qui en découleront toucheront non seulement la qualité de l'eau et des milieux aquatiques mais aussi la perception qu'ont les citoyens des activités économiques reliées à l'eau et, en particulier, celle du transport maritime.

### **Conclusion**

Nous avons été fort déçus, il y a quelques semaines, en prenant connaissance des résultats d'un sondage réalisé sous les auspices des Amis de la Vallée du Saint-Laurent et dévoilés à l'occasion d'un colloque intitulé l'Économie bleue. Selon le sondage de Léger et Léger, la population considère que le navire est le mode de transport le plus coûteux et celui qui a le plus de répercussions négatives sur l'environnement. Bien que nous soyons absolument persuadés du contraire, il faut bien admettre que c'est ce que les gens croient malgré tout. Le transport maritime a une longue pente à remonter aux yeux de l'opinion publique, sans doute à cause des traumatismes occasionnés par des catastrophes environnementales comme celles de l'Exxon Valdez et parce que les incidents maritimes sont bien souvent montés en épingle dans les médias.

C'est la raison pour laquelle nous avons cru pertinent de faire une présentation devant ce forum. Le message que nous voulons vous transmettre est, somme toute, assez simple. Permettez-moi de vous le résumer en guise de conclusion:

1- Le transport maritime est une activité économique indispensable qui, par ses retombées économiques et les emplois qu'il procure, contribue de façon très significative à notre niveau de vie et à notre qualité de vie.

2- Le transport maritime doit être considéré comme une solution aux problèmes environnementaux reliés aux transports en général puisqu'il est démontré que, par tonne transportée, c'est le mode qui produit le moins d'impacts négatifs sur l'environnement.

3- Nous reconnaissons que la navigation, qu'elle soit commerciale ou de plaisance, a des impacts sur l'environnement. C'est le devoir des principaux acteurs de cette industrie que sont les ports, les compagnies maritimes, les expéditeurs, les arrimeurs et autres de faire tout ce qui est possible pour éliminer ou atténuer ces impacts au maximum. Les efforts en ce sens sont déjà très significatifs et ils iront en s'accroissant. Nous croyons également que les autres usages et les autres secteurs d'activité qui ont aussi des impacts sur l'environnement devraient aussi faire leur part.

4- Le transport maritime doit faire partie intégrante des stratégies environnementales globales dont la collectivité veut se doter, comme la gestion intégrée de l'eau, parce qu'il s'agit d'un outil de premier ordre pouvant servir à l'atteinte d'objectifs de développement respectueux de l'environnement, donc des objectifs de développement durable.

Je vous remercie de votre attention.