

2.4 Occupation humaine et utilisation des ressources

2.4.1 Portée de l'évaluation

La composante valorisée relative à l'occupation humaine et à l'utilisation des ressources, en ce qui concerne le transport maritime, est l'utilisation des ressources marines. Le transport maritime risque de perturber les utilisations des ressources marines suivantes : la pêche commerciale, les entreprises touristiques, les activités récréatives et la navigation.

2.4.1.1 Exigences réglementaires fédérales

Le Guide de dépôt de l'ONÉ de janvier 2014, régit l'évaluation et donne des directives sur le type d'information que demande généralement l'ONÉ pour prendre une décision en vertu de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (ONÉ) et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* de 2012 (LCEE 2012). Pour obtenir un aperçu des exigences relatives à l'occupation du territoire et l'utilisation des ressources, se reporter au tableau A-3 du *Guide de dépôt de l'ONÉ* de janvier 2014 (ONÉ, 2014).

En vigueur depuis le 1^{er} avril 2014, la nouvelle *Loi sur la protection de la navigation* (LPN) remplace l'ancienne *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN). Les modifications apportées à l'ancienne loi répondaient au besoin de renforcer la sécurité publique et d'améliorer le processus d'examen réglementaire suivi par les promoteurs et les agents. Par ailleurs, Transports Canada et l'Office national de l'énergie ont conclu le 2 juillet 2013 un protocole d'entente visant à transférer à l'ONÉ les responsabilités relatives aux projets de pipeline et de lignes électriques qui relèvent de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*. L'ONÉ étudiera les incidences sur la navigation publique aux points de franchissement des cours d'eau et prendra les décisions finales quant à l'approbation des ouvrages proposés sur des cours d'eau navigables.

Les projets régis par l'ONÉ seront revus en vue d'évaluer leurs effets potentiels sur les eaux navigables. La LPN a établi une *Liste des eaux navigables répertoriées*, qui regroupe tous les cours d'eau utilisés pour la navigation commerciale ou récréative. Les ouvrages érigés sur les eaux répertoriées sont examinés en vue d'assurer la protection de la navigation publique. L'ONÉ peut faire l'examen de cours d'eau qui ne figurent pas sur la *Liste des eaux navigables répertoriées* si ces cours d'eau sont considérés comme navigables (ONÉ, 2014). Au besoin, Transports Canada prêtera main-forte à l'ONÉ durant le processus d'examen.

Selon le *Guide de dépôt de l'ONÉ* de 2014, les « eaux » ou « voies » navigables qui peuvent faire l'objet d'un examen de l'ONÉ sont définies comme suit :

« .. canaux et [] autres plans d'eau créés ou modifiés par suite de la construction d'un ouvrage. Les eaux navigables comprennent aussi toute étendue d'eau pouvant servir, à l'état naturel, à la navigation de bâtiments flottants de tous genres pour le transport, les loisirs ou le commerce, et pouvant inclure les cours d'eau ou bassins artificiels comme un canal ou un réservoir. »

La dernière version de l'*Arrêté sur les réparations et les ouvrages secondaires* de Transports Canada comprend une liste d'ouvrages dits « désignés » que l'on peut exécuter sans communiquer d'avis au Ministre. Au moment de la rédaction de ce document, les modifications apportées à l'*Arrêté sur les réparations et les ouvrages secondaires* étaient en cours et n'étaient pas encore disponibles (Transports Canada, 2014).

Le transport maritime lié au projet sera évalué afin de satisfaire aux exigences de :

- la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* ainsi que les lois et les règlements connexes administrés par Transports Canada et la Garde côtière canadienne, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la protection de la navigation*;
- la *Loi sur le régime des eaux*, la *Loi sur la Société des traversiers du Québec*, la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*, le *Règlement sur les produits pétroliers*, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance*.¹

Le Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent découle de l'article 17 de la *Loi sur le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent*. Le règlement a été élaboré en partenariat avec les entreprises offrant des excursions en mer et sert de cadre aux activités pratiquées dans le parc marin. Parcs Canada offre un cours sur les règlements que doivent réussir les capitaines de bateaux et les guides de kayak de mer qui travaillent pour les organisations qui détiennent des permis d'excursions en mer. Parcs Canada administre les dispositions énoncées dans le règlement et veille à leur respect (Parcs Canada - Parcs Québec, 2014).

La réglementation de la pêche commerciale en mer au Québec relève de Pêches et Océans Canada (MPO). Le MPO publie également des plans de gestion intégrée des pêches, qui fournissent des directives sur la gestion durable des pêches visant certaines espèces. Le seul plan de gestion des pêches qui concerne une espèce au Québec vise une aire située à l'extérieur de la zone d'évaluation régionale (ZER).

Le projet fait actuellement l'objet d'un Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL), parallèlement à l'évaluation environnementale. Le TERMPOL est un processus géré par Transports Canada qui vise à évaluer la sécurité des opérations des navires, la sécurité des routes et les questions de gestion et de respect de l'environnement relatives à l'emplacement, à la construction et à l'exploitation d'un terminal maritime de manutention d'hydrocarbures, et d'autres marchandises de nature préoccupante (Transports Canada, 2014). Le processus permet d'évaluer les effets potentiels du projet et de recommander des mesures d'atténuation que peut prendre un promoteur.

¹ La *Loi sur le régime des eaux*, la *Loi sur la Société des traversiers du Québec*, la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*, le *Règlement sur les produits pétroliers*, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance*.

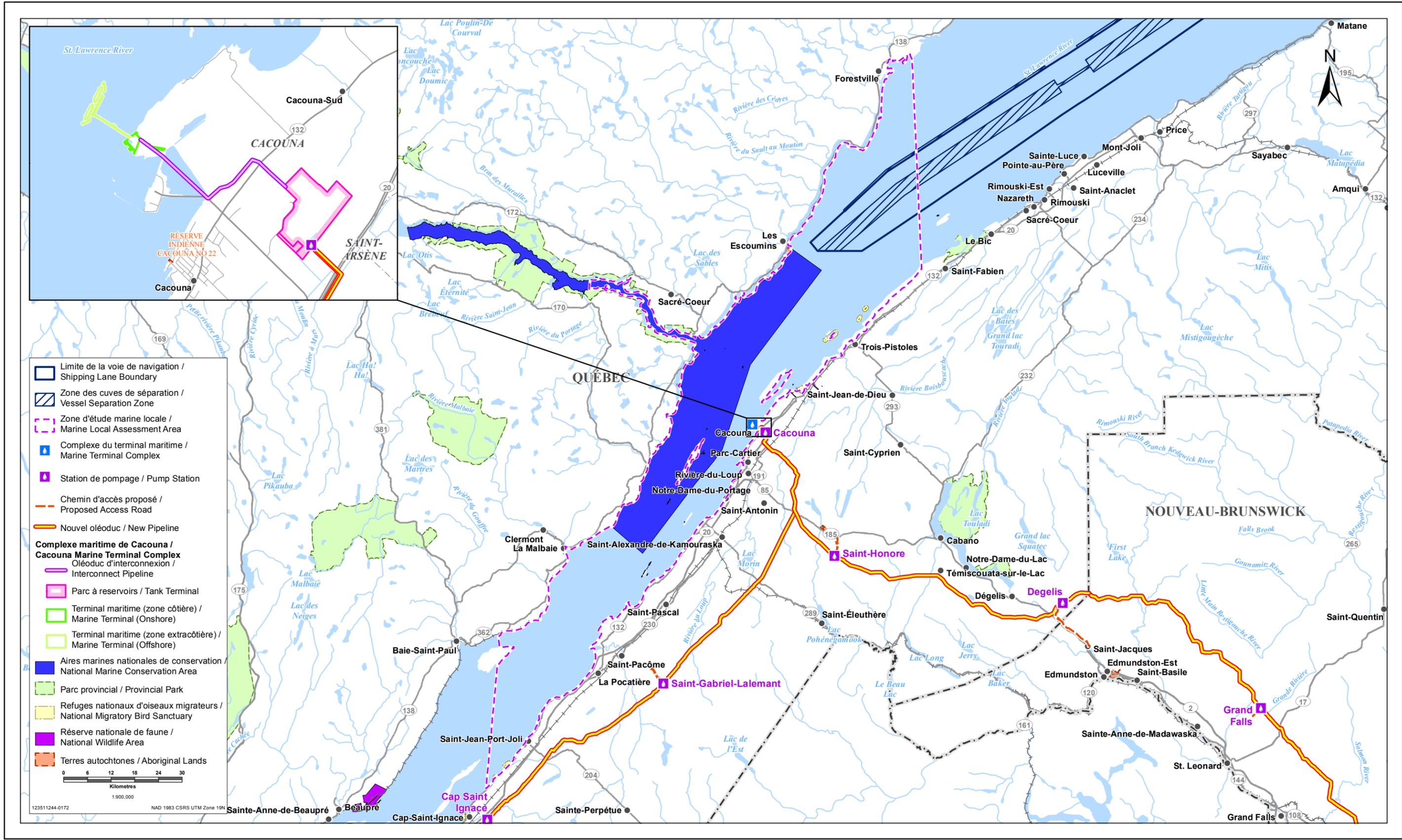
2.4.1.2 Limites de l'évaluation

La zone d'élaboration du projet (ZEP) est la zone soumise à la plupart des perturbations physiques directes.

La zone d'évaluation locale (ZEL) comprend la ZEP et le milieu marin touché directement et indirectement par le projet. La ZEL englobe l'ensemble du milieu marin qui comprend les étendues en amont et en aval du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent situé dans l'estuaire du Saint-Laurent.

La ZER s'étend de la fin des routes maritimes désignées au nord-est jusqu'à l'extrémité ouest de l'île d'Anticosti et au sud-ouest jusqu'à l'extrémité est de l'île d'Orléans.

Voir la figure 2.4-1 qui montre l'étendue de la ZEL à l'égard du transport maritime.



- Limite de la voie de navigation / Shipping Lane Boundary
- Zone des cuves de séparation / Vessel Separation Zone
- Zone d'étude marine locale / Marine Local Assessment Area
- Complexe du terminal maritime / Marine Terminal Complex
- Station de pompage / Pump Station
- Chemin d'accès proposé / Proposed Access Road
- Nouvel oléoduc / New Pipeline
- Complexe maritime de Cacouna / Cacouna Marine Terminal Complex**
- Oléoduc d'interconnexion / Interconnect Pipeline
- Parc à réservoirs / Tank Terminal
- Terminal maritime (zone côtière) / Marine Terminal (Onshore)
- Terminal maritime (zone extracôtière) / Marine Terminal (Offshore)
- Aires marines nationales de conservation / National Marine Conservation Area
- Parc provincial / Provincial Park
- Refuges nationaux d'oiseaux migrateurs / National Migratory Bird Sanctuary
- Réserve nationale de faune / National Wildlife Area
- Terres autochtones / Aboriginal Lands

123511244-0172 NAD 1983 CSRS UTM Zone 19N
 0 6 12 18 24 30 Kilometres 1:900,000



PROJET D'OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

Zone d'étude marine locale / Marine Local Assessment Area

Sources : Les données spécifiques à ce projet sont fournies par TransCanada Pipelines Limited. Les données de base sont fournies par les gouvernements du Canada, du Québec et du Nouveau-Brunswick. / Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada, Quebec, and New Brunswick.

Avis de non-responsabilité : Cette carte sert à titre d'illustration pour appuyer ce projet Stantec. Les questions peuvent être adressées à l'agence émettrice. / Disclaimer: This map is for illustrative purposes to support this Stantec project. Questions can be directed to the issuing agency.

PREPARED BY
 Stantec

PREPARED FOR
 TransCanada
 IN SUPPORT OF OTHER

FIGURE NO.
2.4-1

Last Modified: 8/29/2014 By: rpaillon

2.4.2 Résumé des conditions de référence

2.4.2.1 Approche et méthodes

Les renseignements de référence sur la pêche commerciale et la navigation ont été recueillis en examinant :

- les données de sources gouvernementales, comme le MPO, le *ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec* et Transports Québec;
- les données provenant de l'industrie, y compris les données et l'application des règlements relatives à d'autres projets;
- des rapports d'évaluation antérieurs et les rapports de référence d'autres projets dans la même région (comme le projet Énergie Cacouna - Golder, 2005);
- les médias;
- les entrevues menées auprès de personnes clés.

Aucune étude sur le terrain n'a été réalisée en ce qui concerne l'évaluation de l'occupation humaine et de l'utilisation des ressources.

2.4.2.2 Aperçu des conditions de base

Le projet sera réalisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent dans la municipalité de Cacouna, qui se trouve dans les limites de la MRC de Rivière-du-Loup. Le terminal maritime sera construit à proximité et au nord-est du port de Gros-Cacouna, et des installations seront construites sur l'estran et en mer pour accueillir les navires et faciliter leur chargement aux fins de transport. Le transport maritime entraînera, dans la ZEL et dans la ZER, une augmentation de la circulation maritime qui pourrait avoir une incidence sur les activités maritimes commerciales, les activités aquatiques récréatives et la navigation.

2.4.2.3 Activités maritimes commerciales

La valeur économique des entreprises québécoises qui œuvrent dans les secteurs maritime et portuaire, y compris le tourisme nautique, s'élève à plus de 3,1 milliards de dollars, chaque année. Les entreprises de ces secteurs créent plus de 18 000 emplois directs ou indirects, ce qui représente un total annuel de 1 milliard de dollars en salaires. Les recettes fiscales annuelles perçues par le gouvernement du Québec sont de 204 600 000 \$ et de 140 700 000 \$ par le gouvernement fédéral (Transports Québec, 2012). La région du Bas-Saint-Laurent bénéficie des retombées économiques de l'industrie maritime : 2 243 emplois (en années-personnes) et 189,1 millions de dollars en produit intérieur brut (ADEC, 2012).

PÊCHE COMMERCIALE

La pêche commerciale est régie par le MPO, qui délimite les zones de pêche commerciale le long de la côte et des rives du fleuve Saint-Laurent. La ZER du projet couvre plusieurs secteurs maritimes, à savoir le Saint-Laurent, la Gaspésie (le nord et l'est de la Gaspésie) et la Côte-Nord (la Haute et la Moyenne-

Côte-Nord). La ZEL est surtout située dans le secteur maritime du Saint-Laurent et comprend une partie du secteur de la Haute-Côte-Nord (voir la figure 2.4-1).

La pêche à l'oursin près de l'île Blanche (au milieu du fleuve Saint-Laurent, en face de Cacouna) est la seule activité de pêche commerciale dans la région (D'Amours 2013, communication personnelle). Depuis 2001, les débarquements pour la pêche commerciale ne sont plus autorisés au port de Gros-Cacouna, mais la Première Nation Malécite de Viger a conclu un accord spécial lui permettant d'utiliser ce port pour décharger les oursins pêchés (D'Amours 2014, communication personnelle). Le seul port de pêche compris dans la ZEL se trouve aux Escoumins, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. En 2008, les prises de poissons étaient évaluées à 9,4 millions de dollars pour le secteur maritime du Bas-Saint-Laurent, et les débarquements dans la MRC de Rivière-du-Loup ne représentaient que 0,4 million de dollars sur les 9,4 M\$ de l'ensemble des débarquements (MPO, 2010).

La pêche commerciale en eau douce au Québec se concentre principalement dans le corridor fluvial du Saint-Laurent à la hauteur du lac Saint-Pierre. Cette pêche est source d'emploi pour moins de 100 pêcheurs et 200 assistants. En 2012, les prises de poissons d'eau douce s'élevaient à 594 tonnes, et leur valeur commerciale totale était de 1,4 million de dollars (MAPAQ, 2013). Les principales espèces de poissons d'eau douce visées par la pêche commerciale sont l'anguille, l'esturgeon jaune, l'esturgeon noir, la barbotte brune et la perchaude.

La ZER comprend des zones de pêche au capelan, au poisson de fond, au hareng, au homard, au maquereau, au crabe, au pétoncle, à l'oursin, à la crevette, au crabe des neiges, à la mye, à la mactre de Stimpson, au crabe-araignée et au buccin (MPO, 2014a). Les crustacés et mollusques sont les espèces dont les prises sont les plus abondantes et ont la plus grande valeur dans la ZER et au Québec (MPO, 2014b). Dans les secteurs maritimes de la Côte-Nord, c'est le crabe des neiges qui est le crustacé le plus pêché, alors que dans les secteurs maritimes de la Gaspésie, c'est la crevette (MPO, 2014b). Des espèces de poisson de fond semblables sont pêchées dans les secteurs de la Côte-Nord et de la Gaspésie; il s'agit du flétan noir, du flétan de l'Atlantique, de la morue et de la plie canadienne. La pêche des espèces de poissons pélagiques et estuariens n'est pas importante dans les secteurs maritimes de la Côte-Nord, mais le hareng et le maquereau sont pêchés au nord et à l'est de la Gaspésie. Se reporter au tableau 2.4-1 pour obtenir les données sur les récoltes de la pêche commerciale présentées par secteur maritime de la ZER.

Tableau 2.4-1 Statistiques sur les récoltes de la pêche commerciale – ZER

Espèce	Quantité cumulée (2012) ¹	Valeur commerciale cumulée (2012) ²	Quantité cumulée (2013) ¹	Valeur commerciale cumulée (2013) ²
Province de Québec				
Total, poissons de fond	4 673	12 731	3 435	10 775
Total, espèces de poissons pélagiques et estuariens	9 617	4 185	10 040	4 143
Total, crustacés et mollusques	42 558	143 552	46 642	150 226
Total, espèces non précisées	688	1 647	579	1 792
Total	57 536	162 115	60 695	1 792

Tableau 2.4-1 Statistiques sur les récoltes de la pêche commerciale – ZER

Espèce	Quantité cumulée (2012) ¹	Valeur commerciale cumulée (2012) ²	Quantité cumulée (2013) ¹	Valeur commerciale cumulée (2013) ²
Haute-Côte-Nord				
Total, poissons de fond	97	311	58	184
Total, espèces de poissons pélagiques et estuariens	1	*	1	*
Total, crustacés et mollusques	1 137	4 228	1 289	4 779
Total, espèces non précisées	362	898	377	1 156
Total	1 596	5 438	1 723	6 119
Moyenne-Côte-Nord				
Total, poissons de fond	383	1 295	146	598
Total, espèces de poissons pélagiques et estuariens	2	1	2	2
Total, crustacés et mollusques	5 938	19 302	6 279	22 030
Total, espèces non précisées	1	*	*	*
Total	6 323	20 599	6 428	22 630
Nord de la Gaspésie				
Total, poissons de fond	786	2 283	778	2 497
Total, espèces de poissons pélagiques et estuariens	18	10	6	4
Total, crustacés et mollusques	7 290	16 672	7 288	15 160
Total, espèces non précisées	*	*	–	–
Total	8 094	18 965	8 072	17 661
Est de la Gaspésie				
Total, poissons de fond	1 441	4 159	1 218	3 921
Total, espèces de poissons pélagiques et estuariens	37	26	20	17
Total, crustacés et mollusques	15 116	28 330	17 170	29 213
Total, espèces non précisées	–	–	–	–
Total	16 594	32 516	18 409	33 151
REMARQUES:				
¹ Quantités en tonnes métriques, poids brut				
² Valeur (en milliers de dollars)				
* Non rapporté par le MPO.				
- Néant				
Les données sur la pêche commerciale en eau douce n'étaient pas disponibles.				
SOURCE : MPO, 2014b				

TOURISME

Parmi les autres activités maritimes commerciales qui se déroulent dans la ZER, il y a des croisières, des excursions écologiques, l'observation des baleines et l'observation des oiseaux marins, ainsi que des excursions en kayak de mer. Dans la ZEL, il y a des entreprises établies à Rivière-du-Loup qui offrent des excursions d'observation des bélugas, surtout près de l'embouchure de la rivière Saguenay sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, lieu de rassemblement des baleines (Tourisme Rivière-du-Loup, 2014). Il y a également des excursions d'observation des baleines qui partent de Saint-Siméon, de Baie-Sainte-Catherine, de Tadoussac, des Bergeronnes et des Escoumins, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent (Tourisme Charlevoix, 2014; Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean, 2014). En outre, plusieurs croisières ou excursions sur le fjord du Saguenay et le fleuve Saint-Laurent sont offertes. De plus, quatre entreprises et une coopérative touristiques offrent des excursions en kayak de mer guidées dans la ZEL (Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2014).

SERVICES DE TRAVERSIER

Huit services de traversiers sont exploités dans la ZER, dont cinq sont également dans la ZEL (se reporter au tableau 2.4-2).

Tableau 2.4-2 Services de traversier dans la ZEL et la ZER

Services de traversier	Navires	Service saisonnier	Service à longueur d'année
ZEL			
Entre L'Isle-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive	<i>NM Joseph-Savard</i> <i>NM Radisson</i>	S.o.	✓
Entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon	<i>NM Trans-Saint-Laurent</i>	✓	S.o.
Entre la municipalité de L'Isle-Verte et la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	<i>Peter-Fraser</i>	✓	S.o.
Entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac	<i>NM Armand-Imbeau</i> <i>NM Jos-Deschênes</i>	S.o.	✓
Entre Trois-Pistoles et Les Escoumins	<i>L'Héritage 1</i>	✓	S.o.
ZER			
Entre Rimouski et Forestville	<i>CNM Evolution</i>	✓	S.o.
Entre Rimouski et Sept-Îles, Basse Côte-Nord	<i>Nordik Express</i>	✓	S.o.
Entre Matane, Baie-Comeau et Godbout	<i>NM Camille-Marcoux</i> <i>NM Félix-Antoine-Savard</i> <i>NM Georges-Alexandre-Lebel</i>	S.o.	✓
REMARQUES :			
✓ indique que le service est offert.			
S.o. indique que le service n'est pas offert.			

Le transport maritime courte distance au Québec favorise le transport maritime dans la province et entre le Québec et le reste de l'Amérique du Nord. Le transport maritime courte distance au Québec comprend l'exploitation des traversiers publics et privés, l'offre de services maritimes aux communautés isolées, le transport maritime interrégional de pétrole, d'huiles, de produits pétroliers raffinés et de lubrifiants, la livraison de sel de déglacage, et de nouveaux services multimodaux. Les services sont offerts dans la ZEL, dans la ZER et ailleurs.

2.4.2.4 Activités aquatiques récréatives

Les activités aquatiques récréatives dans la ZER sont la pêche, le ramassage de mollusques, le kayak, la navigation de plaisance, la plongée sous-marine et l'observation de la faune.

La pêche récréative était pratiquée auparavant à partir des quais du port de Gros-Cacouna, mais depuis le milieu des années 2000, l'accès au port est limité (Golder, 2005). Il existe plusieurs sites de pêche connus dans la ZEL : le quai de Saint-Georges-de-Cacouna, l'embouchure de la rivière Verte à L'Isle-Verte et deux ports de plaisance pour la pêche sportive près de l'embouchure de la rivière et au nord de l'île près de L'Isle-Verte (Golder, 2005). Parmi les autres activités aquatiques récréatives connues, il y a le ramassage de mollusques dans les vasières à l'ouest de l'avenue du Port (près de Cacouna) à marée basse.

La navigation de plaisance n'est pas pratiquée dans la ZEL et dans la ZER; cependant, les zones exactes et le degré d'utilisation ne sont pas connus (D'Amours 2014, communication personnelle). Il y a des ports de plaisance dans la ZEL (sur l'île Verte, à la municipalité de L'Isle-Verte et à Trois-Pistoles) et dans le ZER (à Rimouski Est, à Sept-Îles et à Sainte-Luce-sur-Mer). Il y a également des marinas dans la ZEL à Montmagny, à Saint-Jean-Port-Joly, à Rivière-du-Loup, à Tadoussac et aux Bergeronnes, ainsi que dans la ZER à Baie-Comeau, à Sept-Îles, à Matane, à Sainte-Anne-des-Monts et à Rivière-Madeleine (Québec Marina, 2014).

Pendant l'été, les kayakistes, les canoteurs et les autres plaisanciers empruntent le fleuve Saint-Laurent. Le sentier maritime du Saint-Laurent a été créé pour les utilisateurs de petites embarcations. Il s'agit d'un ensemble d'installations de mise à l'eau, de refuges, d'aires de repos, de services d'hébergement et de restauration, et de campings rustiques et commerciaux (*Sentier maritime du Saint-Laurent*, 2014). La route bleue du sud de l'estuaire a été le premier sentier maritime aménagé d'un réseau de cinq *routes bleues* qui font partie du sentier maritime du Saint-Laurent. Ce sentier maritime de près de 400 km de long qui relie Berthier-sur-Mer à Les Méchins, est situé dans la partie sud de la ZEL. La partie nord de la ZEL comprend la route bleue Québec/Chaudière-Appalaches et la route bleue des baleines. La route bleue offre deux arrêts à Rivière-du-Loup, quatre à Cacouna et cinq dans la région de L'Isle-Verte et de Notre-Dame de l'Isle-Verte (Route bleue du sud de l'estuaire, s.d.).

Le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent a été créé en 1998 en vertu d'une loi du Parlement du Canada. Il est géré en collaboration puisqu'il fait partie du réseau d'aires marines nationales de conservation de Parcs Canada ainsi que du réseau d'aires protégées de Parcs Québec. Le parc marin vise à protéger l'environnement marin de l'estuaire du Saint-Laurent et du fjord du Saguenay et à promouvoir son utilisation à des fins scientifiques, éducatives et récréatives. La partie du parc marin située le long du Saint-Laurent est entièrement incluse dans la ZEL, tandis que celle située le long du Saguenay n'est incluse qu'en partie dans la ZEL.

2.4.2.5 Navigation

Environ 6 400 navires commerciaux circulent chaque année dans le golfe du Saint-Laurent à l'appui du commerce et du transport national et international (Alexander et coll., 2010). L'estuaire du Saint-Laurent est très fréquenté par le trafic maritime tout au long de l'année. Les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne surveillent et appuient la circulation de gros navires (d'une longueur supérieure à 20 m) et des navires étrangers et offre des services à la communauté maritime grâce à ses trois centres de communications situés dans la ville de Québec, aux Escoumins et à Rivière-au-Renard (Garde côtière canadienne, 2014).

Les capitaines des navires sont tenus de signaler leur présence à des endroits désignés lorsqu'ils naviguent dans la région. Ces appels sont enregistrés, et les registres servent dans le cadre de la présente évaluation de principale source de données pour déterminer le volume et la nature de la circulation maritime dans la région.

Le pilotage est le processus permettant de diriger et de contrôler le mouvement d'un navire près de la rive ou dans des eaux près du littoral que le capitaine du navire connaît peu ou de fournir des conseils concernant la navigation au directeur du port.

Il y a neuf zones de pilotage obligatoire établies dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent. Trois de ces zones sont divisées en zones plus petites, dont la zone de pilotage obligatoire du fleuve Saint-Laurent où est situé le port de Gros-Cacouna (Alexander et coll., 2010). Les zones de pilotage obligatoire ont été créées pour assurer le déplacement sécuritaire des navires commerciaux vers certains ports, qui présentent des difficultés et des risques particuliers, et à proximité de ceux-ci. Les autres critères relatifs aux zones de pilotage obligatoire (Alexander et coll., 2010) sont les suivants :

- le nombre de mouvements de navires et leur manœuvrabilité;
- la taille des navires;
- la conception des quais, des darses et l'espace disponible pour manœuvrer;
- la nature de la cargaison à bord (pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses);
- les préoccupations environnementales et la protection de l'écosystème.

Les principales marchandises transportées dans le golfe du Saint-Laurent par les grands navires de fret sont notamment (Alexander et coll., 2010) :

- le pétrole brut et d'autres produits pétroliers raffinés;
- le minerai contenant ou non des métaux et des sous-produits du minerai;
- des produits chimiques;
- des journaux, de la pâte à papier, du bois et d'autres sous-produits forestiers;
- du charbon et du coke;
- des produits agricoles (surtout du maïs, du blé et des aliments pour animaux);
- des marchandises diverses.

Parmi les autres types de navires qui y circulent, il y a des traversiers de passagers et de véhicules et des traversiers commerciaux, des remorqueurs et des barges, des navires de croisière, des yachts privés et des bateaux de pêche.

2.4.3 Effets potentiels

2.4.3.1 Effets potentiels, indicateurs clés et paramètres mesurables

Les composantes extracôtières permanentes et les nouvelles voies de navigation liées au terminal maritime auront une incidence sur l'utilisation des eaux navigables pendant la durée du projet et jusqu'à la désaffectation du site. Le projet pourrait toucher diverses activités, notamment la pêche commerciale et récréative, le tourisme et les loisirs côtiers et marins, et l'aquaculture.

Les effets potentiels du projet sur l'utilisation des ressources marines ont été déterminés à partir des avis de spécialistes, des expériences passées et des résultats des consultations réglementaires et publiques menées auprès des intervenants.

Le tableau 2.4-3 résume les effets potentiels, les indicateurs clés, les paramètres mesurables et la justification de chaque paramètre choisi pour l'utilisation des ressources marines.

Tableau 2.4-3 Indicateurs clés et paramètres mesurables relatifs à l'utilisation des ressources marines

Effet potentiel	Justification de l'inclusion	Indicateur(s) clé(s)	Paramètre(s) mesurable(s)	Raison du choix du paramètre mesurable
Terminal maritime (composant en mer)				
Changement au chapitre des revenus des pêcheurs locaux commerciaux	<p>La construction et l'exploitation du terminal maritime (composant extracôtier) et le transport maritime pourraient avoir une incidence sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les activités maritimes commerciales; • les activités aquatiques récréatives; • la navigation; 	<ul style="list-style-type: none"> • la pêche commerciale et le tourisme; • la pêche et le ramassage récréatifs, l'observation de la faune. • Effets de la navigation sur le transport maritime commercial, la pêche et le tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> • Changements subis dans les zones où sont actuellement menées les activités marines commerciales • Changement dans les distances de navigation pour les pêcheurs commerciaux et les exploitants d'entreprises touristiques • Changements subis dans les zones où sont actuellement menées des activités aquatiques récréatives • Interruption temporaire de la navigation commerciale ou récréative 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque de réduction des aires utilisées pour la pêche récréative et commerciale • Risque d'augmentation des distances de navigation pour accéder à des ressources supplémentaires • Risque d'interruptions de la navigation pendant la construction

2.4.3.2 Évaluation des effets

Le tableau 2.4-4 donne un résumé des effets potentiels du projet sur l'utilisation des ressources marines. Ces effets sont :

- un changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux et des exploitants d'entreprises touristiques locaux;
- une perte de l'utilisation des zones où se déroulent les activités aquatiques récréatives locales;
- une interruption temporaire ou permanente de la navigation.

L'exploitation du terminal maritime entraînera une augmentation du nombre de navires qui empruntent les routes maritimes et naviguent jusqu'au terminal maritime. Conformément au règlement sur les abordages découlant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les bateaux de pêche ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation ou les navires qui naviguent à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès. Par conséquent, le transport maritime pourrait entraîner un changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux locaux parce que les bateaux de pêche pourraient devoir contourner les navires liés au projet afin de les éviter, ce qui fera augmenter la durée et la distance de navigation et, par le fait même, les coûts d'exploitation.

Le projet entraînera une augmentation de la circulation dans les routes maritimes du Saint-Laurent, ce qui pourrait causer des interruptions pour les navires qui les empruntent à l'heure actuelle.

Tableau 2.4-4 Effets potentiels sur l'utilisation des ressources marines

Activités et ouvrages physiques reliés au projet	Effets potentiels		
	Changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux et exploitants d'entreprises touristiques locaux	Perte de l'utilisation des zones où se déroulent les activités aquatiques récréatives locales	Interruption temporaire ou permanente de la navigation
Transport maritime			
Activités des navires dans les zones de pilotage obligatoire, y compris l'accostage, l'ancrage et le recours aux remorqueurs	✓	✓	✓
Navigation selon les routes maritimes établies	✓	✓	✓
REMARQUES :			
✓ Indique que l'activité joue probablement un rôle dans l'effet sur l'environnement. La mention S.O. signifie « sans objet ».			

2.4.4 Atténuation

Se reporter au tableau 2.4-5 pour connaître les mesures d'atténuation des effets potentiels du projet sur l'utilisation des ressources marines.

Tableau 2.4-5 Mesures d'atténuation recommandées pour l'utilisation des ressources marines

Effet potentiel	Mesures d'atténuation
Changement dans l'utilisation des ressources marines	<ul style="list-style-type: none"> • Procéder à un examen TERMPOL (processus géré par Transports Canada qui vise à évaluer la sécurité des opérations des navires, la sécurité des routes et les questions de gestion et de respect de l'environnement relatives à l'emplacement, à la construction et à l'exploitation d'un terminal maritime de manutention d'hydrocarbures, et d'autres marchandises de nature préoccupante) et mettre en œuvre les mesures d'atténuation recommandées dans le cadre de l'examen. • Oléoduc Énergie Est Itée (Énergie Est) devrait s'entretenir avec les pêcheurs locaux et les associations de pêcheurs commerciaux, les exploitants d'entreprises touristiques et les associations touristiques ainsi que les associations de pêcheurs et de navigateurs de plaisance, de même que les collectivités locales pour leur fournir de l'information sur les activités prévues dans l'environnement maritime. • Énergie Est devrait s'efforcer d'assurer le transport maritime conformément aux calendriers établis afin de limiter les conflits en matière de navigation avec les exploitants commerciaux et les plaisanciers. • Énergie Est devrait entretenir des communications ouvertes avec les autres utilisateurs du milieu marin afin de cerner et de résoudre les problèmes ou les conflits concernant l'utilisation du milieu marin.

2.4.5 Effets résiduels et détermination de leur importance

2.4.5.1 Critères de classification des effets résiduels

Le tableau 2.4-6 présente les critères utilisés pour classer les effets résiduels du projet sur l'utilisation du territoire et des ressources marines.

Tableau 2.4-6 Critères de classification des effets sur l'utilisation des ressources marines

Critère		Définitions	
Type d'effet	Tendance des effets prévue à long terme	Positif	Les activités du projet auront des effets positifs sur l'utilisation des ressources marines par rapport aux conditions de référence.
		Négatif	Les activités du projet auront des effets négatifs sur l'utilisation des ressources marines par rapport aux conditions de référence.
		Neutre	Pas d'effet par rapport aux conditions de référence.

Tableau 2.4-6 Critères de classification des effets sur l'utilisation des ressources marines

Critère		Définitions	
Intensité	Changement prévu d'un paramètre mesurable ou d'une variable par rapport aux conditions de référence.	Faible	Effet détectable sur l'utilisation des ressources marines, mais dans les limites de variabilité normale des conditions de référence.
		Modérée	Effet sur l'utilisation des ressources marines provoquant un dépassement des limites de variabilité par rapport aux conditions de référence.
		Grande	Effets importants sur l'utilisation des ressources marines par rapport aux conditions de référence.
Étendue géographique	Zone géographique dans laquelle un effet d'importance donnée devrait se produire.	ZEP	Effet limité à la ZEP (emprise et empreintes servant à la construction du pipeline, des voies d'accès et des installations connexes).
		ZEL	L'effet concerne la ZEL.
		ZER	L'effet concerne la ZER.
Durée	Période nécessaire pour que la composante valorisée de l'utilisation du territoire revienne à la condition de référence ou que l'effet ne soit plus mesurable ou perçu.	Court terme	Les activités du projet auront un effet mesurable sur l'utilisation des ressources marines pendant la construction.
		Moyen terme	Les activités du projet auront un effet mesurable sur l'utilisation des ressources marines durant la période de 3 à 5 ans qui suivra la construction.
		Long terme	Les activités du projet auront un effet mesurable sur l'utilisation des ressources marines jusqu'à la désaffectation et la fermeture des installations.
		Permanente	Les activités du projet auront un effet mesurable permanent sur l'utilisation des ressources marines.

Tableau 2.4-6 Critères de classification des effets sur l'utilisation des ressources marines

Critère		Définitions	
Fréquence	Nombre de fois qu'un effet risque de se produire pendant l'exécution du projet ou d'une phase du projet.	Un seul événement	L'effet ne se produit qu'une seule fois.
		Événements multiples et irréguliers	L'effet se produit à l'occasion pendant les activités de construction du projet.
		Événements multiples et réguliers	L'effet se produit régulièrement et à intervalles réguliers durant les activités d'exploitation du projet.
		Continue	L'effet se produit de façon continue pendant les activités d'exploitation du projet.
Réversibilité	Probabilité que l'effet sur un paramètre mesurable disparaisse.	Réversible	L'effet sur l'environnement sera probablement éliminé au moyen de mesures dynamiques de gestion et d'atténuation.
		Irréversible	Un retour à la normale est peu probable.
Contexte écologique et socioéconomique	Caractéristiques générales de la zone où le projet est réalisé.	Perturbation négligeable ou limitée	Écosystème en grande partie sauvage.
		Perturbation faible	L'écosystème sera peu utilisé ou subira peu de changements.
		Perturbation modérée	L'écosystème a été moyennement touché par l'activité humaine.
		Perturbation grande	L'écosystème a été fortement perturbé par l'activité humaine ou les activités de développement.

2.4.5.2 Seuils d'importance des effets résiduels

Un effet environnemental résiduel d'importance devient néfaste pour l'utilisation des terres (ou le milieu marin) et des ressources lorsque :

- le projet ne se conforme pas aux plans ou aux politiques établis sur l'utilisation des ressources marines;
- le projet occasionne un changement ou une perturbation tels que les utilisations en sont gravement restreintes ou érodées, que les activités ne peuvent se poursuivre au même degré ou presque et qu'aucune compensation n'est possible.

2.4.5.3 Évaluation des effets résiduels

CHANGEMENT AU CHAPITRE DES REVENUS DES PÊCHEURS COMMERCIAUX ET DES EXPLOITANTS D'ENTREPRISES TOURISTIQUES LOCAUX

En ce qui a trait au transport maritime, il n'y a qu'un seul port de pêche dans la ZEL, mais les excursions et les croisières visant la faune marine partent de différents endroits dans la ZEL. Les routes maritimes liées au projet croiseront probablement quelques-unes des routes empruntées par les exploitants d'entreprises touristiques à l'exception de ceux qui partent de Rivière-du-Loup pour se rendre à l'habitat du béluga le long de la rive nord du Saint-Laurent à la confluence du fleuve et de la rivière Saguenay. L'exploitation du terminal maritime et de la zone d'exclusion connexe pourrait avoir une incidence sur la pêche commerciale ou le tourisme en limitant l'accès et en augmentant les distances de navigation. Le transport maritime découlant de l'exploitation du terminal maritime pourrait également avoir une incidence sur l'utilisation commerciale des ressources marines en perturbant les poissons et la faune marine dans la ZEL en raison de l'augmentation du bruit, des vibrations et de la circulation des navires.

En ce qui concerne ces effets résiduels, en mettant en œuvre les mesures d'atténuation recommandées :

- Le type d'effet est négatif; il pourrait y avoir une perte de l'utilisation des zones touchées ainsi qu'une augmentation de la durée de la navigation en raison du contournement des zones d'exclusion;
- l'intensité est modérée; la zone d'exclusion est relativement petite, et le temps et la distance nécessaires pour la contourner sont minimes; toutefois, l'augmentation de la circulation maritime pourrait perturber la faune marine et entraîner un déplacement des utilisations maritimes commerciales;
- l'étendue géographique est la ZEL;
- la durée sera à long terme, soit pendant toute la durée de l'exploitation;
- la fréquence est un événement régulier multiple, comme les navires liés au projet navigueront régulièrement à destination et en provenance du terminal maritime;
- l'effet est réversible, mais seulement après la désaffectation et la fermeture;
- le contexte écologique et socioéconomique correspond à un niveau élevé de perturbation parce que le fleuve accueille en général un volume élevé de navires commerciaux et d'activités liées à la pêche commerciale et récréative, et au tourisme.

Le processus d'examen TERMPOL est mené en parallèle avec la présente ÉES et Énergie Est devrait mettre en œuvre toutes les mesures d'atténuation recommandées dans le cadre de cet examen. Après la prise des mesures d'atténuation recommandées, les possibles effets négatifs sur l'utilisation des ressources marines et, par conséquent, sur les revenus des pêcheurs commerciaux et exploitants d'entreprises touristiques locaux ne devraient pas être importants. Les prévisions sont très fiables parce que le processus d'évaluation TERMPOL tient compte des pratiques exemplaires et que les organismes de réglementation avalisent les données disponibles et les mesures d'atténuation contenues dans le PPE, qui se conforment aux meilleures pratiques de l'industrie (se reporter au volume 9).

PERTE DE L'UTILISATION DES ZONES OÙ SE DÉROULENT LES ACTIVITÉS AQUATIQUES RÉCRÉATIVES LOCALES

Le transport maritime lié à l'exploitation du terminal maritime pourrait également entraîner la perte de la zone occupée par les installations extracôtières et toute la zone d'exclusion environnante pour les activités récréatives, y compris la pêche et la navigation de plaisance. La zone perdue devrait être de petite taille.

En ce qui concerne ces effets résiduels, en mettant en œuvre les mesures d'atténuation recommandées :

- le type d'effet est négatif; il y aura une perte de l'utilisation des zones touchées ainsi qu'une augmentation de la durée de la navigation en raison du contournement des zones d'exclusion;
- l'intensité est modérée; la zone d'exclusion est relativement petite, et le temps et la distance nécessaires pour la contourner sont minimales; toutefois, le ramassage de mollusques à des fins récréatives sera exclu et l'augmentation de la circulation maritime pourrait perturber la faune marine et entraîner un déplacement des bateaux de plaisance;
- l'étendue géographique est la ZEL;
- la durée sera à long terme, soit pendant toute la durée de l'exploitation;
- la fréquence sera continue puisque la zone d'exclusion demeurera en vigueur pendant toute la durée de l'exploitation;
- l'effet est réversible, mais seulement après la désaffectation et la fermeture;
- le contexte écologique et socioéconomique correspond à un niveau élevé de perturbation parce que le fleuve accueille un volume élevé de navires commerciaux et d'activités liées à la pêche commerciale et récréative, et au tourisme.

Le processus d'examen TERMPOL est mené en parallèle avec la présente ÉES et Énergie Est devrait mettre en œuvre toutes les mesures d'atténuation recommandées dans le cadre de cet examen. Après la prise des mesures d'atténuation recommandées, les possibles effets négatifs sur l'utilisation des ressources marines et, par conséquent, sur les revenus des pêcheurs commerciaux et exploitants d'entreprises touristiques locaux ne devraient pas être importants. Les prévisions sont très fiables parce que le processus d'évaluation TERMPOL tient compte des pratiques exemplaires et que les organismes de réglementation avalisent les données disponibles et les mesures d'atténuation contenues dans le PPE, qui se conforment aux meilleures pratiques de l'industrie (se reporter au volume 9).

INTERRUPTION TEMPORAIRE OU PERMANENTE DE LA NAVIGATION

Le terminal maritime sera construit sur le site du port de Gros-Cacouna, qui accueille déjà de grands navires. Il y aura un certain nombre de navires supplémentaires dans la zone portuaire, ce qui fera augmenter la circulation maritime et pourrait avoir une incidence sur la navigation à proximité du port.

Le projet fait actuellement l'objet d'un processus d'examen TERMPOL, parallèlement à la présente évaluation environnementale et les mesures d'atténuation recommandées dans le cadre de l'examen TERMPOL devraient être mises en œuvre.

Le transport maritime lié à l'exploitation du terminal maritime et de la zone d'exclusion connexe pourrait avoir une incidence sur la navigation en entraînant une augmentation des distances de navigation. En ce qui concerne ces effets résiduels, en mettant en œuvre les mesures d'atténuation recommandées :

- le type d'effet est négatif parce que la navigation pourrait être touchée ou interrompue;
- l'intensité des effets sera modérée parce que les navires, qui suivront les routes maritimes établies, feront augmenter la circulation autour du port de Gros-Cacouna;
- l'étendue géographique des effets est la ZEL;
- les effets seront à long terme, soit pendant toute la durée de l'exploitation;
- la fréquence sera continue comme les effets se poursuivront pendant toute la durée de l'exploitation;
- les effets sont réversibles, mais seulement après la désaffectation et la fermeture;
- les effets sur le contexte écologique et socioéconomique devraient se caractériser par une perturbation modérée parce que la circulation maritime industrielle à grande échelle est inusitée dans la région.

Le processus d'examen TERMPOL est mené en parallèle avec la présente ÉES et Énergie Est devrait mettre en œuvre toutes les mesures d'atténuation recommandées dans le cadre de cet examen. Après la prise des mesures d'atténuation recommandées, les possibles effets négatifs sur l'utilisation des ressources marines et, par conséquent, sur les revenus des pêcheurs commerciaux et exploitants d'entreprises touristiques locaux ne devraient pas être importants. Les prévisions sont très fiables parce que le processus d'évaluation TERMPOL tient compte des pratiques exemplaires et que les organismes de réglementation avalisent les données disponibles et les mesures d'atténuation contenues dans le PPE, qui se conforment aux meilleures pratiques de l'industrie (se reporter au volume 9).

2.4.5.4 Sommaire des effets résiduels

Le tableau 2.4-7 présente un sommaire des effets résiduels de l'exploitation du terminal maritime sur l'utilisation des ressources marines.

Tableau 2.4-7 Effets résiduels du transport maritime sur l'utilisation des ressources marines

Phase du projet	Atténuation	Caractéristiques des effets résiduels							Importance	Confiance envers les prévisions	Probabilité d'effets importants	Surveillance et suivi
		Type d'effet	Intensité	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité	Contexte écologique et socioéconomique				
NAVIGATION MARITIME												
Changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux et exploitants d'entreprises touristiques locaux												
Transport maritime	Se reporter à la section 2.4.4.	N	M	ZEL	LT	MR	R	G	N	M	S.o.	Aucune
Perte temporaire ou permanente de l'utilisation des zones où se déroulent les activités aquatiques récréatives locales												
Transport maritime	Se reporter à la section 2.4.4.	N	M	ZEL	LT	C	R	G	N	G	S.o.	Aucune
Interruption temporaire ou permanente de la navigation												
Transport maritime	Se reporter à la section 2.4.4.	N	M	ZEL	LT	C	R	M	N	M	S.o.	Aucune

Tableau 2.4-7 Effets résiduels du transport maritime sur l'utilisation des ressources marines

LÉGENDE			
Type d'effet	Durée	Importance	Contexte écologique et socioéconomique
P Positif	CT Court terme	S Important	N Perturbation négligeable ou limitée
N Négatif	MT Moyen terme	N Non important	F Perturbation faible
Nt Neutre	LT Long terme		M Perturbation modérée
	P Permanente	Réversibilité	G Perturbation grande
Intensité	Fréquence	R Réversible	
F Faible	S Unique	I Irréversible	Confiance envers les prévisions
M Modérée	MI Événements multiples et irréguliers		F Faible
G Grande	MR Régulier multiple		M Modérée
	C Continue		G Grande
			S.o. Sans objet

2.4.6 Effets cumulatifs

Un effet cumulatif se produit si un effet résiduel se combine à ceux d'autres activités concrètes qui ont été ou seront exécutées. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes d'évaluation des effets cumulatifs, se reporter à la section 6 du volume 1. Pour connaître l'importance des effets cumulatifs, se reporter au volume 7.

Le tableau 2.4-8 présente un sommaire des effets résiduels des activités du projet sur l'utilisation des ressources marines. On a relevé les activités concrètes passées et existantes et celles menées à 15 km ou moins du site du projet et susceptibles d'interagir avec le projet.

Les activités concrètes actuelles ou passées ont modifié les conditions de référence nécessaires à l'évaluation des effets du projet (se reporter à la section 2.4.2). Les effets d'autres activités concrètes actuelles ou passées, combinés aux effets découlant du projet sont par conséquent pris en considération dans l'évaluation des effets résiduels du projet sur l'environnement présentée à la section 2.4.5. Comme l'indique le tableau 2.4-8, il n'y a aucune activité concrète, certaine et raisonnablement prévisible susceptible de causer des effets sur l'environnement pouvant être combinés aux effets résiduels du projet. Il n'est donc plus nécessaire de tenir compte des effets cumulatifs sur l'utilisation des ressources marines.

Tableau 2.4-8 Effets cumulatifs sur l'utilisation des ressources marines

Autres activités susceptibles de causer des effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Justification
	Changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux et des exploitants d'entreprises touristiques locaux	Perte de l'utilisation des zones où se déroulent les activités aquatiques récréatives locales	Interruption temporaire ou permanente de la navigation	
Activités concrètes antérieures ou existantes				
Utilisation des terres à des fins industrielles (port de Cacouna)	✓	✓	✓	Les effets d'activités concrètes actuelles et passées ont eu une incidence sur les conditions existantes de l'utilisation des ressources marines. Les effets résiduels du projet se produisent dans le cadre de ces conditions existantes.
Circulation des navires (y compris les vraquiers, les porte-conteneurs, les navires de croisière et les navires de pêche commerciale)	✓	✓	✓	
Pêche commerciale	✓	✓	✓	
Dragage et rejet en mer	✓	✓	✓	
Activités concrètes certaines et raisonnablement prévisibles				
Projet minier de Fire Lake North	S.o.	S.o.	S.o.	Les effets de ce projet ne devraient pas atteindre les routes maritimes de la zone du projet d'oléoduc; par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.
Projet de minerai de fer Kami	S.o.	S.o.	S.o.	Les effets de ce projet ne devraient pas atteindre les routes maritimes de la zone du projet d'oléoduc; par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.
Projet minier Arnaud	S.o.	S.o.	S.o.	Les effets de ce projet ne devraient pas atteindre les routes maritimes de la zone du projet d'oléoduc; par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.

Tableau 2.4-8 Effets cumulatifs sur l'utilisation des ressources marines

Autres activités susceptibles de causer des effets cumulatifs	Effets cumulatifs potentiels			Justification
	Changement au chapitre des revenus des pêcheurs commerciaux et des exploitants d'entreprises d'entreprises touristiques locaux	Perte de l'utilisation des zones où se déroulent les activités aquatiques récréatives locales	Interruption temporaire ou permanente de la navigation	
Projet d'aménagement et programme décennal de dragage d'entretien du Parc maritime de la Pointe de Rivière-du-Loup	S.o.	S.o.	S.o.	Il est prévu que les ouvrages physiques de ce projet seront réalisés entre 2014 et 2016. Par conséquent, on ne s'attend pas à ce qu'il y ait de chevauchement dans le temps avec le transport maritime.
Dragage décennal et approfondissement de la partie est du bassin du parc nautique de Saint-Jean-Port-Joli	S.o.	S.o.	S.o.	Ce projet est réalisé en amont du terminal maritime de Cacouna, mais il ne croise pas la route de navigation. Par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.
Prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles	S.o.	S.o.	S.o.	Les ouvrages physiques de ce projet sont réalisés à l'intérieur des terres. Par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.
Parc éolien Kamouraska–Rivière-du-Loup–Témiscouata	S.o.	S.o.	S.o.	Les ouvrages physiques de ce projet sont réalisés à l'intérieur des terres. Par conséquent, il n'y aura pas de chevauchement dans l'espace entre les effets des deux projets.
<p>REMARQUES :</p> <p>✓ Indique que les effets du projet peuvent potentiellement agir de manière cumulative avec les effets d'autres activités concrètes.</p> <p>S.o. Indique que les effets du projet n'agissent pas de manière cumulative avec les effets d'autres activités concrètes.</p>				

2.4.7 Rapports supplémentaires

Un rapport de données techniques sur les conditions de référence de l'utilisation des ressources marines sera présenté à l'ONÉ au quatrième trimestre de 2014. Aucune autre étude, y compris les études sur le terrain, n'est nécessaire concernant l'utilisation des ressources marines.

2.4.8 Surveillance et suivi

Aucune surveillance ni aucun suivi ne sont proposés pour l'utilisation des ressources marines en ce qui a trait à la navigation maritime.

2.4.9 Références

2.4.9.1 Ouvrages cités

- ADEC, 2012. *Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec*. Accessible au : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/BA2FFF941E2638BDE04400144F0104BD>. Consulté en avril 2014.
- Alexander, D.W., D.R. Sooley, C.C. Mullins, M.I. Chiasson, A.M. Cabana, I. Klvana et J.A. Brennan, 2010. *Gulf of St. Lawrence: Human Systems Overview Report*. Oceans, Habitat and Species at Risk Publication Series, Newfoundland and Labrador Region, 0002: xiv + 154 p.
- GCC (Garde côtière canadienne), 2014. Communications et trafic maritimes de MarInfo, région de Québec. Accessible en ligne au : <http://www.marinfo.gc.ca/fr/sctm/index.asp>. Consulté le 7 juillet 2014.
- MPO (Pêches et Océans Canada), Direction des politiques et de l'économique, 2010. *L'industrie de la pêche au Québec; Profil des secteurs maritimes 2009*. Numéro de catalogue Fs 66-5/179F. ISSN 1923-2225. Mars 2010, 48 p. Accessible au : <http://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/peches-fisheries/statistiques-statistics/documents/analyses/ProfilDesSecteursMaritimes2009-fra.pdf>. Consulté : Novembre 2013.
- MPO, 2014a. Pêches commerciales. Accessible au : <http://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/peches-fisheries/commerciale-commercial/index-fra.html>. Consulté en mars 2014.
- MPO, 2014b. Les pêches maritimes du Québec : Statistiques des débarquements par espèce. Décembre 2013 Accessible au : http://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/peches-fisheries/statistiques-statistics/documents/debarquement/MENSUELLE2013_fra.pdf. Consulté en avril 2014.
- Golder, 2005. *Étude socio-économique de référence - Le projet Énergie Cacouna*.
- MAPAQ (ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation). 2013. *Pêche*. Accessible au : <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/Peche/Peche/Pages/Peche.aspx> Consulté en avril 2014.
- Marina Québec, 2014. *Destinations*. Accessible au : <http://www.marinaquebec.qc.ca/> Consulté en mai 2014.

- ONÉ. Règlement de l'Office national de l'énergie sur le croisement des pipelines, partie I. À jour au 16 avril 2013. Accessible à : <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-88-528/FullText.html>
- ONÉ, 2014. Guide de dépôt de l'Office national de l'énergie, janvier 2014 (2014). Accessible à : <http://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/ctsndrgltn/flngmnl/flngmnl-fra.html>
- Parcs Canada – Parcs Québec, 2014. Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent. Accessible en ligne au : http://parcmarin.qc.ca/qui_sommes_nous.html Consulté en avril 2014.
- Route bleue du sud de l'estuaire. Sans date. *Nos accès*. Accessible au : <http://www.rbse.ca/pages/francais/la-rbse.php>. Consulté en avril 2014.
- Sentier maritime du Saint-Laurent, 2014. *Concept*. Accessible au : <http://www.sentiermaritime.ca/index.asp?id=522>. Consulté en avril 2014.
- Tourisme Bas-Saint-Laurent, 2014. *Quoi faire? Excursions en mer*. Accessible au : <http://www.bassaintlaurent.ca/fr/quoi-faire/plein-air-et-nature/excursions-en-mer> Consulté en avril 2014.
- Tourisme Charlevoix, 2014. *Croisières aux baleines*. Accessible au : <http://www.tourisme-charlevoix.com/fr/activites-attraits-touristiques/croisieres-baleines> Consulté en avril 2014.
- Tourisme Rivière-du-Loup, 2014. *Quoi faire? Îles et Littoral*. Accessible au : <http://tourismeriviereduloup.ca/attraits-et-activites/iles-et-littoral/>. Consulté en avril 2014.
- Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean, 2014. *Croisières aux baleines*. Accessible au : http://www.saguenaylacsaintjean.ca/fr/activites?category=croisieres&sub_category=baleines. Consulté en avril 2014.
- Transports Canada. 2014. Réparations et ouvrages secondaires. Accessible à : <http://www.tc.gc.ca/eng/programs-633.html>. Consulté le 30 mai 2014.
- Transports Canada. 2014. Processus d'examen termpol, 2001, TP 743F Accessible au : <http://www.tc.gc.ca/publications/FR/TP743/PDF/HR/TP743F.pdf> Consulté en avril 2014.
- Transports Québec, 2012. *Portrait du secteur du transport maritime au Québec*. Accessible au : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/transport_maritime/portrait Consulté en avril 2014.

2.4.9.2 Communications personnelles

- D'Amours, L., 2013, communication personnelle *Maître de port, Port de Gros-Cacouna (Québec)*. Courriel reçu le 3 décembre 2013.
- D'Amours, L., 2014, communication personnelle *Maître de port, Port de Gros-Cacouna (Québec)*. Conversation téléphonique du 8 avril 2014.