



SENTIER MARITIME
DU SAINT-LAURENT

LE CADRE CONCEPTUEL DU SENTIER MARITIME DU SAINT-LAURENT

1^{RE} ÉDITION



LE CADRE CONCEPTUEL DU SENTIER MARITIME DU SAINT-LAURENT

1^{RE} ÉDITION

Conseil d'administration de la FQCK

Daniel Gauvreau, président
Christian Drolet, vice-président
André Bleau, trésorier
Lucie Chénier, secrétaire
Jean Plamondon, administrateur
Pierre Saint-Hilaire, administrateur
Patrick Daigle, administrateur

Comité provincial de coordination du Sentier maritime du Saint-Laurent

Pierre Trudel, FQCK
Stéphane Caux, Tourisme Québec
Représentants des routes bleues (RB) :
Jean Létourneau, RB du sud de l'estuaire
Dany Rousseau, RB des baleines
Marie-Ève Lacasse, RB de la Gaspésie
Pierre Gaudreault, Aventure Écotourisme
Québec
Jean-Luc Bessette, Ministère de l'éducation,
du loisir et du sport

Observateurs sur le comité provincial de coordination

Un représentant de Transports Canada
Un représentant de Pêches et Océans Canada
Un représentant d'Environnement Canada

Équipe de rédaction

Supervision : Pierre Trudel

Rédaction : Émie Labrecque
Alexandre Arétluse

Révision : Isabelle Fournier-Talbot
Dany Rousseau
Jean Létourneau
Langis Tremblay
Danielle Dorion
Pierre Gaudreault
Lucie Lachance

Photo : Louise Lefebvre

Publié par la Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK), 4545, av. Pierre-De
Coubertin, C.P. 1000, succursale M., Montréal (Québec) H1V 3R2, Tél. : (514) 252-3001,
Télec. : (514) 252-3091. Site Internet : <http://www.canot-kayak.qc.ca/>

Copyright © Ottawa, 2005
FQCK
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec
2^e trimestre 2005
Tous droits réservés

ISBN 2-89101-181-3



Fédération québécoise
du canot et du kayak

Mot du président de la FQCK

Explorateurs du XXI^e

Vers quels territoires un monarque pourrait-il lancer aujourd'hui ses explorateurs? Chaque centimètre carré de notre Planète est cartographié, les mers et les côtes ont été naviguées, les forêts traversées, les sommets escaladés, les déserts étudiés. Lorsque les aventuriers Poirel, Bordet, Rochat et Bernardin ont descendu la Nahanni dans leurs pneumatiques à la fin des années 60, ils venaient de faire connaître les derniers territoires inexplorés du Canada. On peut maintenant descendre cette rivière en voyage organisé.

Au XXI^e siècle, l'exploration de notre Terre prendra un autre sens. Elle consistera à revoir avec ses propres yeux les paysages et les territoires que nous choisirons d'explorer. L'exploration deviendra une aventure personnelle. Les explorateurs nous ont laissé moult croquis, cartes, récits de voyage qui deviennent autant d'itinéraires de voyages d'aventure.

L'un de ceux-là longe les rives du fleuve Saint-Laurent. Qui parmi nous peut se targuer de connaître intimement ce cours d'eau qui fait pourtant partie de notre vie collective? Nous le connaissons comme une grande vedette, de loin, par les images qu'on veut bien nous en montrer. Mais qui a humé son odeur saline, senti la force de son courant, ou observé les ponts du dessous : un envers de notre civilisation, une autre façon de voir le Québec.

Depuis quelques années, des groupes de bénévoles acharnés, regroupés sous l'égide de la Fédération québécoise du canot et du kayak travaillent à construire une « route bleue », un itinéraire pour petites embarcations qui suit les côtes du fleuve et offrira plus de 2 700 kilomètres à pagayer aux aventuriers modernes. Il faut ici remercier toutes ces personnes qui ont consacré leur énergie à bâtir des tronçons de ce qui deviendra, de l'Atlantique au lac Saint-Louis, le Sentier maritime du Saint-Laurent.

Parmi toutes les petites embarcations non motorisées, le kayak de mer est idéal pour se lancer à la découverte du fleuve et de ses rives. Assis à la hauteur de l'eau, le kayakiste est bien placé pour toucher et sentir. Peu à peu, il apprend à apprivoiser la vague, les courants, la marée, le vent et le brouillard. Il explore les anses, les baies, les îles.

Le Sentier maritime du Saint-Laurent : quel bel actif dont vient de s'enrichir le patrimoine collectif de tous les Québécois. Ceci nous permettra de devenir des intimes de ce grand fleuve, de mieux le connaître et de mieux le protéger. C'est une responsabilité que nous avons tous, envers les générations futures et l'ensemble de l'Humanité.

Le président de la Fédération québécoise du canot et du kayak
Daniel Gauvreau



Avant-propos

La mise en place du Sentier maritime du Saint-Laurent implique plusieurs intervenants provenant de différents domaines, il est donc nécessaire de définir la philosophie du projet. Le présent document a la prétention d'être le « Cadre conceptuel du Sentier maritime du Saint-Laurent », il regroupe le concept, les objectifs et les grandes orientations du Sentier. Ce document a été produit par la Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK) en partenariat avec Tourisme Québec. Les bénévoles de la Route bleue du sud de l'Estuaire et de la Route bleue des baleines ont aussi participé au développement de ce concept puisqu'ils sont les initiateurs du projet. Avant que la FQCK et Tourisme Québec ne s'intéressent au Sentier maritime, le Bas-Saint-Laurent et le Manicouagan avaient entamé les premières études de faisabilité. Le regroupement des initiatives a permis de réunir tous les intervenants intéressés à développer un concept uniforme, celui du Sentier maritime du Saint-Laurent. Il a été convenu que ces deux routes bleues deviendraient des projets pilotes afin d'établir des bases solides pour le développement de nouvelles sections du Sentier maritime du Saint-Laurent, désignées routes bleues.

Le concept a d'abord été élaboré en fonction des plus petits usagers du Saint-Laurent, soit les kayakistes. En effet, les besoins en matière de sécurité pour les amateurs de kayak sont beaucoup plus importants que pour les autres embarcations pouvant parcourir de plus grandes distances (petits voiliers, zodiacs, etc.). La documentation sur les arrêts possibles est accessible aux différents types d'usagers même si certains sites de débarquement présentent des contraintes de navigation. L'utilisation des cartes marines et du « Guide bleu » permet à tous les usagers de choisir les sites adéquats en fonction de leur embarcation, des caractéristiques physiques du milieu et des services disponibles sur le Sentier.

Même si les sentiers maritimes sont d'abord conçus pour le kayak de mer, l'expérience américaine démontre que les plaisanciers amateurs de voile ou d'autres types d'embarcations, s'intéressent aussi à leur développement. Comme cela se vit ailleurs en Amérique du Nord, nous souhaitons faire du Sentier maritime une source de fierté populaire, de mise en valeur responsable de la biodiversité du littoral et des îles du Saint-Laurent. Le Sentier deviendra complémentaire aux autres réseaux de sentiers et parcs linéaires en privilégiant l'utilisation d'aires communes et en contribuant à la diversification récréotouristique.



Table des matières

<i>Problématique</i>	6
<i>Description du projet</i>	7
<i>Le concept d'un sentier maritime</i>	7
<i>Le Sentier maritime du Saint-Laurent</i>	7
<i>Les routes bleues</i>	8
<i>Les objectifs du Sentier maritime du Saint-Laurent</i>	8
<i>Les outils du Sentier maritime du Saint-Laurent</i>	8
Le « Guide bleu »	8
Le Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent.....	9
Le Guide de développement d'une route bleue.....	9
<i>La stratégie de développement</i>	10
<i>Le comité de développement régional</i>	10
<i>Le comité provincial de coordination</i>	11
<i>Le déploiement du Sentier maritime du Saint-Laurent</i>	13
<i>Les enjeux et les défis</i>	14
<i>Le territoire</i>	14
<i>L'uniformité du Sentier</i>	14
<i>La protection de l'environnement</i>	15
<i>Conclusion</i>	16
<i>Annexe I : Extrait de la Politique nationale de l'eau</i>	17
<i>Annexe II : Déclaration de Gaspé</i>	19
<i>Annexe III : Lexique des différents usages</i>	20



Problématique

Depuis une dizaine d'années, le kayak de mer a connu une progression significative et le Saint-Laurent attire de plus en plus d'adeptes. Cette popularité crée parfois des problèmes reliés au manque de préparation et d'information disponible. La plupart des usagers du Saint-Laurent agissent au mieux de leurs connaissances à défaut de savoir où ils ont le droit de débarquer. Ils ne sont pas toujours conscients des impacts de leurs activités sur l'environnement. Malgré eux, et souvent par ignorance, les usagers dérangent parfois certains propriétaires riverains et affectent le comportement de la faune.

Encore trop de personnes s'aventurent sur le Saint-Laurent sans expérience significative alors que les conditions de navigation varient énormément d'une région à l'autre. Les réalités de l'estuaire maritime, comme la température de l'eau et l'exposition aux vents, risquent de mettre en péril les adeptes habitués à des conditions de navigation plus calmes. Ce manque d'information a motivé des intervenants du milieu à évaluer la pertinence de créer le Sentier maritime du Saint-Laurent.

Ce projet relève aussi d'une volonté de mettre en valeur ce majestueux cours d'eau. Il suscite l'implication des communautés riveraines qui désirent faciliter et améliorer l'accès au Saint-Laurent dans un contexte de développement durable. Il favorise aussi une meilleure cohabitation entre les propriétaires privés et les usagers du monde aquatique. L'objectif d'un tel projet est donc de créer et consolider un sentiment d'appartenance chez les usagers du Sentier qui sauront en profiter tout en ayant à coeur sa sauvegarde et sa bonification.



Description du projet

Le concept d'un sentier maritime

Un sentier maritime est un réseau de mises à l'eau, d'abris sécuritaires, d'aires de repos, de services d'hébergement et d'alimentation, de campings rustiques et commerciaux. Il s'agit d'une voie navigable conçue pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement pour le kayak de mer. Les sentiers maritimes sont cartographiés mais non balisés.

Les sentiers maritimes sont généralement conçus en fonction des kayakistes de mer, ce qui n'exclut pas la possibilité d'y voir d'autres utilisateurs. En effet, l'expérience américaine démontre que les plaisanciers amateurs de voile, de canot et de divers types d'embarcation s'intéressent de plus en plus au développement des sentiers maritimes.

Le Sentier maritime du Saint-Laurent

L'idée d'un sentier maritime sur le Saint-Laurent a été lancée en 1984 par Monsieur André Bergeron. Quoiqu'il existe plus de 40 sentiers maritimes en Amérique du Nord, le premier à avoir été mis sur pied est le *Maine Island Trail*, géré par le *Maine Island Trail Association* (MITA) qui est devenu le modèle de référence pour le Saint-Laurent.¹ Le MITA est d'abord impressionnant pour la rigueur de son organisation et par le nombre de bénévoles qu'il a su mobiliser au fil des années, soit près de 5 000 en une journée lors du nettoyage de la côte au printemps 2001. Après plus de 15 ans d'existence, il s'est développé un sentiment d'appartenance et de fierté par la communauté entière (bénévoles, membres, population, employés, etc.).

Plusieurs sentiers maritimes se sont développés dans des environnements sauvages souvent fragiles, dans des zones où l'on côtoie des estivants ou encore dans des secteurs carrément urbains comme le Sentier maritime de la rivière Hudson qui s'ouvre sur Manhattan. Dans l'Est du Canada, il y a présentement quelques projets actifs et en développement, soit les sentiers maritimes des Mille-Îles en Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Saguenay. Au Québec, le Saint-Laurent est le lieu de pratique de divers sports et activités de plein air nautiques. Il sera donc possible de rencontrer sur le Sentier maritime des usagers en tout genre. Par ailleurs, depuis quelques années, de nombreuses entreprises d'écotourisme font découvrir les beautés du Saint-Laurent à des groupes de vacanciers. Des excursions sont organisées durant la saison estivale pour observer les mammifères marins et explorer les joyaux du littoral. Certaines entreprises régionales offrent également des formations en kayak de mer, en voile et autres, le long des côtes. Ainsi, le Sentier maritime appartient à toute la communauté. Le respect entre les utilisateurs est essentiel au bon fonctionnement du projet.

¹ Site Internet du MITA : <http://www.mita.org/>



Les routes bleues

Considérant que le Saint-Laurent compte plus de 2 500 kilomètres de rive, il est donc nécessaire de développer le Sentier maritime par sections en appuyant les initiatives locales. Afin de proposer un concept uniforme aux futurs usagers du Sentier, il est essentiel d'utiliser la même désignation pour qualifier les différentes sections du Sentier maritime du Saint-Laurent, celle qui a été privilégiée est « Route bleue » afin de se rapprocher d'un concept déjà connu par les Québécois, soit celui de la Route verte.

Les objectifs du Sentier maritime du Saint-Laurent

Le Sentier maritime du Saint-Laurent vise à :

- ⇒ Mettre en valeur le Saint-Laurent et le rendre plus accessible;
- ⇒ Prévenir la détérioration des milieux naturels en les protégeant d'une utilisation intensive et désordonnée;
- ⇒ Favoriser les relations harmonieuses entre les usagers et les propriétaires riverains;
- ⇒ Développer un intérêt pour la protection des écosystèmes au sein de la population riveraine et des utilisateurs;
- ⇒ Favoriser la sécurité des usagers;
- ⇒ Générer une nouvelle source d'attraction, de visibilité et de retombées économiques pour l'industrie touristique.

Les outils du Sentier maritime du Saint-Laurent

Le « Guide bleu »

Le « Guide bleu » est le principal outil d'éducation et de sensibilisation des usagers du Sentier maritime du Saint-Laurent. Le « Guide bleu » a pour but d'inciter les usagers à respecter la propriété privée et les milieux fragiles. Les sites autorisés par les propriétaires sont identifiés sur des cartes, et des mises en garde particulières sont proposées pour les milieux fragiles. Les futurs usagers adhéreront à la route bleue de leur choix en se procurant le « Guide bleu » et les cartes des routes bleues. Cette modalité permet notamment de financer la mise à jour de l'information.

Le « Guide bleu » présente tous les aspects communs à toutes les routes bleues, soit la planification d'une excursion, la sécurité nautique, la réglementation et l'éthique de l'utilisateur. Les cartes proposent les itinéraires possibles, les conditions de navigation locales, les attraits particuliers et les services disponibles (hébergement, ravitaillement, entreposage des kayaks, entreprises d'aventure).

Le Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent

Le « Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent » regroupe des normes à respecter afin d'assurer une certaine uniformité entre les différentes routes bleues du Sentier maritime du Saint-Laurent. Des modes de gestion flexibles sont proposés pour assurer le fonctionnement des routes bleues existantes et en développement.

Le Guide de développement d'une route bleue

Un autre document, dédié aux intervenants intéressés à développer de nouvelles routes, est le « Guide de développement d'une route bleue ». Deux projets pilotes ont servi de référence pour réaliser ce Guide, soit la Route bleue du sud de l'estuaire, couvrant le territoire de Berthier-sur-Mer à Métis-sur-Mer, et la Route bleue des baleines, entre Sacré-Coeur et Baie-Trinité. Cet ouvrage est une démarche suggérée pour planifier le travail des intervenants régionaux. Ceux-ci peuvent adapter cette démarche à leur milieu mais ils doivent tenir compte des normes établies dans le « Cadre opérationnel » pour que leur tronçon soit reconnu comme une route bleue du Sentier maritime du Saint-Laurent.



La stratégie de développement

Considérant l'étendue du Saint-Laurent, une stratégie de développement a été mise en place afin de coordonner les différentes routes bleues. Les comités de développement régionaux et le comité provincial de coordination constituent les deux entités permettant d'assurer une certaine cohésion entre les initiatives.

Le comité de développement régional

Les comités de développement régionaux supportent la mise en œuvre de chaque route bleue. Ils veillent au respect du concept de Sentier maritime du Saint-Laurent. La formation d'un comité de développement régional est nécessaire pour assurer la planification, le démarrage d'une route bleue et le suivi des activités.

Le noyau de base de ce comité régional est généralement constitué des futurs utilisateurs, soit de kayakistes individuels et d'entreprises d'aventure, l'objectif étant que ces deux groupes d'utilisateurs développent ensemble la route bleue afin qu'elle réponde à tous les besoins. Cette approche bicéphale contribuera à prévenir les éventuels conflits d'usage. Toutefois, si les entreprises d'aventure ne désirent pas s'impliquer auprès du comité régional, elles pourront solliciter l'expertise de la route bleue selon les coûts en vigueur pour réaliser les tâches associées à la négociation de sites de groupe. Dans le cas où les entreprises sont peu intéressées à s'impliquer de manière bénévole ou financière, elles ne bénéficient pas d'un traitement de faveur concernant la disponibilité de certains sites.

Mis à part les kayakistes individuels et les entreprises d'aventure, d'autres intervenants sont aussi susceptibles de manifester de l'intérêt pour ce type de projet, en voici quelques exemples :

- Autres organismes voués à la conservation et à la mise en valeur des milieux naturels
- Centres locaux de développement (CLD)
- Société d'aide au développement des collectivités (SADC)
- Développement économique Canada
- Pêches et Océans Canada
- Environnement Canada
- Ministère des Ressources naturelles, Faune et Parcs (MRNFP)
- Québec Maritime (pour les régions concernées)
- Parcs Canada
- Tourisme Québec
- Les clubs de plein air
- Les promoteurs en tourisme
(propriétaires de campings et d'hébergement, gestionnaires de marinas, etc.)
- Les municipalités et les Municipalités régionales de comté (MRC)
- Les associations touristiques régionales (ATR)
- Les offices de tourisme
- Les Comités ZIP



Certains intervenants seront disposés à travailler activement au projet alors que d'autres préféreront s'impliquer au besoin. Quelques organismes deviendront peut-être partenaires au projet en offrant leur expertise ou un appui financier.

Afin d'assurer l'avancement du projet, il est parfois nécessaire de séparer les tâches et de créer des comités de travail. La réduction de l'équipe facilite la logistique des réunions de travail, permet d'augmenter la fréquence des réunions et assure ainsi un meilleur suivi. À titre d'exemple, la Route bleue des baleines dispose de deux comités. Le comité de coordination travaille sur le terrain et oriente les tâches du chargé de projet tandis que le comité consultatif appuie le comité de travail par le développement de contacts et la recherche de financement. Ce type de comités peut s'appliquer à d'autres régions, surtout si les intervenants intéressés par le projet sont très nombreux et diversifiés.

Le mandat : Développer une Route bleue qui s'intègre au Sentier maritime du Saint-Laurent.

Les différentes tâches du comité régional sont décrites dans le « Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent ».

Il est parfois nécessaire de faire une recherche de financement pour mandater un consultant ou un organisme afin de réaliser certaines étapes nécessaires à la mise en place d'une route bleue. Dans le cas des deux projets pilotes, les Comités ZIP (Zone d'intervention prioritaire) ont été mandatés pour réaliser l'étude de faisabilité et les cartes de la route bleue. En effet, la protection et la mise en valeur du Saint-Laurent font partie des objectifs des Comités ZIP et ils peuvent apporter une contribution intéressante. Cependant, les promoteurs, qui ont obtenu le financement, peuvent sous-traiter un tiers (consultant, Comité ZIP, travailleur autonome) pour réaliser certaines étapes du projet. Le comité de développement de la route bleue doit toutefois assurer un certain suivi afin que la route bleue réponde adéquatement aux besoins des utilisateurs et respecte les principes du concept du Sentier maritime du Saint-Laurent.

Le comité régional doit déléguer un représentant au comité provincial de coordination. Les autres membres du comité régional doivent passer par ce représentant pour s'adresser au comité provincial.

Le comité provincial de coordination

Comme on souhaite le déploiement du Sentier à l'échelle du littoral du Saint-Laurent sur un horizon de 15 ans, il est nécessaire d'établir une concertation active entre tous les intervenants concernés. D'où la mise en place d'un groupe de travail à l'échelle provinciale ayant comme mandat le développement du Sentier maritime.



Mandat : Coordonner le développement du Sentier maritime du Saint-Laurent, en dirigeant la concertation autour des thèmes suivants :

- l'uniformité des informations de bases et des systèmes de classification;
- la sécurité des usagers sur terre et sur l'eau;
- la protection de l'environnement;
- la pérennisation des infrastructures;
- le suivi;
- les outils d'information;
- la promotion;
- le financement du Sentier maritime du Saint-Laurent et des routes bleues.

La composition et le fonctionnement du Comité provincial de coordination sont décrits dans le document « Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent » .



Le déploiement du Sentier maritime du Saint-Laurent

La Politique nationale de l'eau a été l'élément déclencheur de l'implication de Tourisme Québec et de la FQCK dans le développement du Sentier maritime du Saint-Laurent (Annexe I : Extrait de la Politique nationale de l'eau). Depuis novembre 2002, la FQCK travaille en partenariat avec Tourisme Québec afin de créer des outils de développement pour les nouvelles routes bleues.

Avant que soit adoptée la Politique nationale de l'eau, deux groupes promoteurs ont initié la mise en place de routes bleues. Ces promoteurs font office de pionniers avec la Route bleue du sud de l'estuaire, couvrant le territoire de Berthier-sur-Mer à Métis-sur-Mer, et la Route bleue des baleines, localisé entre Sacré-Coeur et Baie-Trinité. Les comités ZIP (Zones d'intervention prioritaire) de la rive nord et du Sud-de-l'Estuaire soutiennent les efforts des comités régionaux (promoteurs) en réalisant l'étude de faisabilité qui permet de réunir l'information nécessaire à l'élaboration des cartes. Cette étude permet d'établir un tracé provisoire, d'analyser si les sites autorisés sont suffisants et si des mises en garde particulières sont requises sur les cartes.

Ces deux comités ZIP ont développé une expertise qui peut inspirer le développement du Sentier maritime du Saint-Laurent en contribuant à l'émergence d'une vision concertée et partagée du projet. Les recherches et les analyses effectuées par les promoteurs démontrent un potentiel indéniable, qui ne demande qu'à être mis en valeur. La réalisation des cartes de la route bleue constitue la dernière étape à franchir avant l'ouverture d'une route bleue. L'expérience de ces deux projets pilotes sera mise à profit pour l'essai de nouvelles routes bleues à travers le Québec.

Le projet de Sentier maritime a continué de susciter beaucoup d'intérêt parmi les intervenants en tourisme nautique et en développement local. Plusieurs intervenants ont commencé à se regrouper pour développer de nouvelles routes bleues dans leurs régions. Lors du premier congrès de tourisme nautique en septembre 2004, les participants ont proclamé la Déclaration de Gaspé qui soutient la pertinence d'un projet comme le Sentier maritime du Saint-Laurent (Annexe II : Déclaration de Gaspé).



Les enjeux et les défis

La réalisation d'un sentier de l'envergure du Saint-Laurent représente une tâche complexe. L'expérience de la FQCK, des Routes bleues des baleines et du sud de l'estuaire ainsi que du MITA sont des sources précieuses de renseignements. On doit mettre cette expérience à contribution afin d'apporter un éclairage aux enjeux du Sentier maritime du Saint-Laurent. Les projets pilotes ont notamment permis aux partenaires de se positionner face aux enjeux et défis énumérés ci-dessous.

Le territoire

Le territoire du Sentier maritime du Saint-Laurent couvre le Saint-Laurent (fleuve, estuaire et golfe) à partir de l'Ontario jusqu'aux frontières du Labrador et du Nouveau-Brunswick (Matapédia). Il exclut toutefois tous les tributaires indépendamment de leur importance.

Il est souhaitable que le territoire d'une route bleue couvre un minimum de 100 kilomètres de côte afin de mobiliser plusieurs intervenants, faciliter la recherche de financement et offrir un potentiel de découverte aux futurs usagers. La création de routes bleues trop longues rendrait la logistique plus complexe et le développement très coûteux. Si un groupe d'intervenants est intéressé à développer une route bleue comptant plus de 300 kilomètres, il est suggéré de la développer avec deux comités de développement afin de faciliter l'implication bénévole. Le travail de terrain se réaliserait de manière indépendante mais les deux comités se consulteraient constamment pour assurer la cohésion entre les initiatives.

Même si les deux projets pilotes ont conçu leur trajet en fonction du territoire couvert par leur ZIP respective, le découpage privilégié pour les routes bleues à venir est celui des régions touristiques du Québec afin de faciliter la promotion du Sentier. Cette perspective est intéressante puisque les régions touristiques regroupent plusieurs MRC sans toutefois couvrir un trop grand territoire.² Dans le cas où les initiatives régionales ne respectaient pas cette orientation, des premiers pôles d'attraction se développeront et des modifications pourront être effectuées plus tard lorsque les secteurs manquants seront complétés.

L'uniformité du Sentier

Il est primordial de s'assurer dès le départ que les routes bleues répondent à une série d'éléments, normes et standards qui feront un tout cohérent où la pratique s'effectuera dans un cadre sécuritaire en offrant une expérience d'égale qualité. Tout en gardant à l'esprit la souplesse des moyens utilisés pour gérer les routes bleues, une série de critères communs doivent être respectés afin qu'une route bleue s'intègre officiellement au Sentier maritime du Saint-Laurent. En voici un

² Voir la carte des régions touristiques sur le site Internet suivant : <http://www.atrassociees.com/cgi-ole/cs.waframe.singlepageindex>



aperçu mais une description plus élaborée apparaît dans les « Normes d'une route bleue » du « Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent » :

- Le concept de sentier maritime est d'abord de fournir l'information nécessaire concernant le réseau de sites disponibles. Les cartes qui accompagneront le « Guide bleu » fourniront ces informations.
- Afin de proposer un concept uniforme aux futurs usagers du Sentier, il est nécessaire d'utiliser une désignation commune pour qualifier les différents tronçons du Sentier maritime du Saint-Laurent, la désignation choisie est « Route bleue ».
- La sécurité sur terre et sur mer ainsi que la classification des zones de pratique et des itinéraires sont essentielles à la sécurité des futurs usagers.
- En se procurant le « Guide bleu » et les cartes d'une route bleue, les futurs usagers adhéreront à la route de leur choix.
- Il faut s'assurer que plusieurs critères concernant la sélection et la pérennisation des sites du Sentier maritime soient respectés, comme l'identification des usages, le respect du code d'éthique, les principales installations requises, la surveillance et l'entretien, etc.
- Les cartes des routes bleues devront respecter certains critères d'uniformité.

D'autres éléments pourraient s'ajouter à cette liste mais cette décision sera prise au comité provincial de coordination réunissant tous les partenaires.

La protection de l'environnement

Considérant la nouvelle politique de développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, des précautions par rapport à la protection de l'environnement sont essentielles à la pérennité du projet. Naturellement, la mise en place du Sentier maritime attirera de nouvelles clientèles susceptibles d'affecter certains milieux fragiles s'ils sont mal informés. Les promoteurs du Sentier devront favoriser l'encadrement des comportements en proposant un code d'éthique et en faisant connaître les ressources du milieu par l'intermédiaire du « Guide bleu » et d'un programme de sensibilisation (incluant un comité d'intendance, des journées de nettoyage, etc.). La dimension environnementale est particulièrement importante à l'intérieur du concept véhiculé par le Sentier. Le code d'éthique, les possibilités de bénévolat ainsi que les normes d'aménagement sont largement expliqués dans le « Guide bleu » et le « Cadre opérationnel du Sentier maritime du Saint-Laurent ».



Conclusion

Considérant que le Sentier maritime du Saint-Laurent a pour objectifs de protéger et de mettre en valeur le Saint-Laurent tout en attirant de nouvelles clientèles récréotouristiques, la planification d'un tel projet demeure un exercice de plusieurs années. Il est important que le lecteur s'informe des récentes modifications apportées à ce document avant d'entamer des démarches de développement. Des outils de développement additionnels seront éventuellement produits par le gestionnaire du Sentier maritime du Saint-Laurent afin de mieux assister les régions dans la mise en place des routes bleues.



Annexe I : Extrait de la Politique nationale de l'eau

En novembre 2002, la Politique nationale de l'eau ouvrait toute grande la porte à la mise en œuvre du Sentier maritime du Saint-Laurent puisqu'elle reconnaissait dans ce projet des mérites compatibles avec les grands enjeux de la politique, soit :

- reconnaître l'eau comme patrimoine collectif des Québécois;
- assurer la protection de la santé publique et des écosystèmes aquatiques;
- gérer l'eau de façon intégrée dans une perspective de développement durable.

Ces enjeux s'expriment plus particulièrement à travers trois des cinq orientations majeures de la Politique nationale de l'eau :

- Orientation 2 : implanter la gestion intégrée du Saint-Laurent;
- Orientation 3 : protéger la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques;
- Orientation 5 : favoriser les activités récréotouristiques relatives à l'eau.

Chacune de ces orientations identifie des balises de référence et des lignes directrices qui soutiennent la pertinence d'un projet de Sentier maritime du Saint-Laurent. Ces balises sont toutefois plus spécifiques dans l'Orientation 5 et se traduisent par des engagements non équivoques, dont :

- élaborer un programme d'aide aux municipalités et aux organismes du milieu afin de développer un réseau d'accès publics au Saint-Laurent ainsi qu'aux autres cours d'eau du Québec;
- poursuivre la mise en œuvre des recommandations du Comité de consultation sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les lacs et les cours d'eau du Québec;
- soutenir, en collaboration avec la Fédération québécoise du canot et du kayak et les associations touristiques régionales, le développement de sentiers nautiques au Québec.

Les résultats attendus de ces trois engagements sont particulièrement significatifs puisqu'ils concernent le projet de Sentier maritime du Saint-Laurent :

- aménagement, réaménagement et mise en valeur des accès publics pour permettre à la population de bénéficier davantage de loisirs liés aux milieux aquatiques et riverains;
- amélioration de la sécurité nautique sur les lacs et les cours d'eau;

- meilleure qualité de vie aux abords des cours d'eau;
- meilleure qualité de l'eau et des écosystèmes;
- accessibilité et mise en valeur du Saint-Laurent et de ses îles par la pratique d'un écotourisme nautique responsable et par le développement de sentiers nautiques;
- développement, parmi les usagers et la population, d'un intérêt pour la protection des écosystèmes reliés au Saint-Laurent et à certains de ses tributaires;



Annexe II : Déclaration de Gaspé

Le fleuve Saint-Laurent, les plans d'eau et les littoraux québécois relèvent du domaine public et constituent un patrimoine national. Ils doivent être accessibles et mis en valeur au bénéfice de chaque citoyen.

Le Fleuve, les plans d'eau et les littoraux appartiennent à tout le monde. Leur accès et leur usage constituent l'un des fondements les plus sûrs de progrès économique et social. Conséquemment, en découle une responsabilité collective et individuelle de mise en valeur de leur potentiel récréotouristique.

Dès lors, découle l'obligation de concertation, de planification et d'entraide à l'échelle locale, régionale, québécoise et canadienne.

Nous déclarons que les principaux facteurs de développement du tourisme nautique sont :

- L'amélioration de l'accessibilité du réseau nautique québécoise au nord-est du continent.
- L'établissement de routes maritimes sécuritaires et de bases littorales attractives.
- La sensibilisation des citoyens favorisant l'émergence d'une culture maritime.
- La réalisation des projets littoraux visant l'harmonie entre les milieux physiques et humains.
- L'implantation de programmes d'investissements publics servant de leviers à la réalisation d'initiatives structurantes.

Proclamée par les participants lors du Premier congrès sur le tourisme nautique au Québec, le 26 septembre 2004. Proclamation signée par les participants sous le libellé suivant : « En ce 26^e jour de septembre 2004, je m'engage moralement et personnellement à promouvoir et à défendre les principes et les énoncés de la « Déclaration de Gaspé » ».



Annexe III : Lexique des différents usages

Abri naturel :

Un abri naturel contre le vent qui permet à l'usager de se protéger contre les mauvaises conditions météorologiques.

Arrêt d'urgence :

Les arrêts d'urgence seront utilisés en situation d'urgence seulement. Les situations d'urgence qui peuvent arriver sont, par exemple, les blessures, le chavirement (dessalage), la mauvaise température, etc.

Aire de repos :

Les aires de repos permettent un arrêt lorsque le trajet entre les sites est relativement long. C'est un endroit où il est possible de se reposer, pique-niquer et admirer le point de vue.

Rampe de mises à l'eau :

Possibilités de mise à l'eau pour tous les types d'embarcation.

Mise à l'eau :

Mise à l'eau réservée aux embarcations à propulsion humaine.

Hébergement :

Présence d'un hôtel, un gîte ou une auberge à moins d'un kilomètre.

Camping commercial :

Présence d'un camping commercial à moins d'un kilomètre. Des services diversifiés y sont habituellement offerts pour différents types de clientèle.

Camping rustique :

Un camping rustique est un site riverain où il est permis de camper mais où on n'y retrouve aucun service. Pour certains sites achalandés, il y a présence de plates-formes et de toilettes sèches.

Marina :

Une marina offre un accès en tout temps où l'on peut bénéficier d'un ensemble de services offerts par la communauté.

