

## **L'opposition, un droit De l'information complète, une nécessité**

Dans les dernières semaines, deux rapports ont été publiés par des groupes environnementaux pour signifier leurs craintes que le Saint-Laurent ne devienne une zone à risque dû, notamment, à la navigation commerciale. Pour soutenir leur thèse, ils réfèrent, entre autres, à des accidents maritimes survenus ailleurs dans le monde il y a plusieurs années. On ne peut reprocher à ces groupes de communiquer leurs appréhensions face à certaines activités économiques. Par contre, vu qu'ils insistent sur la teneur scientifique de leurs documents, il m'apparaît nécessaire de rectifier quelques faits énoncés qui, malheureusement, ne sont ni avérés ni récents.

### **Hausse du trafic**

Il est notamment mentionné que le trafic maritime sur le Saint-Laurent a cru de manière considérable depuis quelques années. Tel n'est pas le cas. Les statistiques officielles montrent qu'en 2005, 4793 navires ont circulé sur le fleuve. Ce nombre est passé à 4748 en 2014. Nous observons effectivement des variations annuelles concernant le transport maritime mais vous conviendrez que nous sommes bien loin des hausses spectaculaires dont on nous fait état.

### **Taille des navires**

L'information véhiculée ces derniers mois indique que les navires sur le Saint-Laurent sont de plus en plus gros. Vous me permettrez de préciser que, jusqu'à présent, il n'y a pas eu un seul super pétrolier qui a circulé ici, même si les médias en ont fait état à quelques reprises. Il est vrai que des navires de plus fort gabarit sont autorisés à transiter. L'autorisation a été accordée à la suite d'une analyse de risques dont les recommandations ont été présentées lors de consultations publiques. Aucune objection n'a alors été soulevée face à celles-ci. Subséquemment, les recommandations ont été mises en place par une série d'exigences dictées par Transports Canada et la Garde côtière canadienne. L'information est publique et aisément accessible sur le site de la Garde côtière canadienne.

### **Réglementation du transport maritime**

Outre ces nouvelles exigences imposées aux navires de plus grand tonnage, il faut rappeler que la navigation commerciale est un mode de transport très encadré. En plus des exigences réglementaires nationales (qui sont renforcées par des inspections régulières et complètes), des conventions internationales sont aussi en vigueur ici même au pays puisque le Canada est membre de l'Organisation maritime internationale (OMI). L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies qui compte 170 États membres et qui a pour but, notamment, d'adopter des normes de sécurité, de prévenir la pollution en milieu marin par les navires et les installations portuaires.

## **Bonnes pratiques mises en place par l'industrie**

L'industrie maritime a mis en place de bonnes pratiques qui n'ont malheureusement pas d'écho dans les rapports mentionnés ni dans les médias. En voici quelques exemples :

- Une stratégie de navigation durable qui vise à harmoniser les pratiques de navigation avec la protection des écosystèmes du fleuve.
- Un programme volontaire d'amélioration continue, l'Alliance verte, implanté par l'industrie maritime pour parfaire sa fiche environnementale. Ce programme cible les enjeux prioritaires qui peuvent avoir un impact sur l'environnement.
- Une mesure volontaire de réduction de vitesse des navires commerciaux qui a pour objectif de limiter l'impact de la navigation sur l'érosion des berges. Initiée en 2000, la directive a été largement suivie depuis son adoption. Actuellement, le taux de conformité est d'environ 98 % (conformité prouvée grâce à des relevés mensuels effectués par la Garde côtière).
- Une mesure volontaire de réduction de vitesse des navires pour atténuer le risque de collision avec les mammifères marins.

La mission de la Sodes, est de « *Protéger et promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable* ». À l'heure actuelle, on tend à laisser croire que les intérêts des acteurs économiques sont diamétralement opposés à la protection de l'environnement ou au développement durable. Malgré sa performance inégalée au point de vue environnemental, on accuse le transport maritime d'impacts dont il n'a pas l'entière responsabilité.

Prendre en compte le pire des scénarios pour mettre en place les outils de prévention nécessaires est certes une prérogative. C'est ce que fait l'industrie. Ne considérer que des catastrophes pour alarmer la population sans avoir à étayer de preuve, c'est franchement autre chose. On peut grandement douter de l'objectivité d'un argumentaire quand la seule hypothèse étudiée est celle de l'incident majeur, en faisant abstraction des mesures mises en place pour les éviter. N'aurions-nous pas intérêt à soutenir les bonnes pratiques plutôt qu'à les occulter? On pourrait ainsi encourager d'autres secteurs à emboîter le pas vers celles-ci.

Est-il encore possible qu'il y ait chez nous de l'activité économique sans qu'on la juge impossible à concilier au développement durable? Je suis d'avis qu'on a tout intérêt à ne pas perdre de vue les trois composantes du développement durable, soit maintenir l'intégrité de l'environnement, assurer l'équité sociale et viser l'efficacité économique, et que c'est en travaillant ensemble, sur une bonne base d'informations, qu'on y arrivera.

**Nicole Trépanier**

**Présidente**

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