



# **Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes**

Mémoire final déposé au  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement

Par  
Stratégies Saint-Laurent

2 février 2007

**Stratégies Saint-Laurent**

870, av. de Salaberry, bureau 204

Québec (Québec)

G1R 2T9

Tél. : (418) 648-8079

Fax. : (418) 648-0991

Courriel : [info@strategiessl.qc.ca](mailto:info@strategiessl.qc.ca)

Site Internet : [www.strategiessl.qc.ca](http://www.strategiessl.qc.ca)

## Table des matières

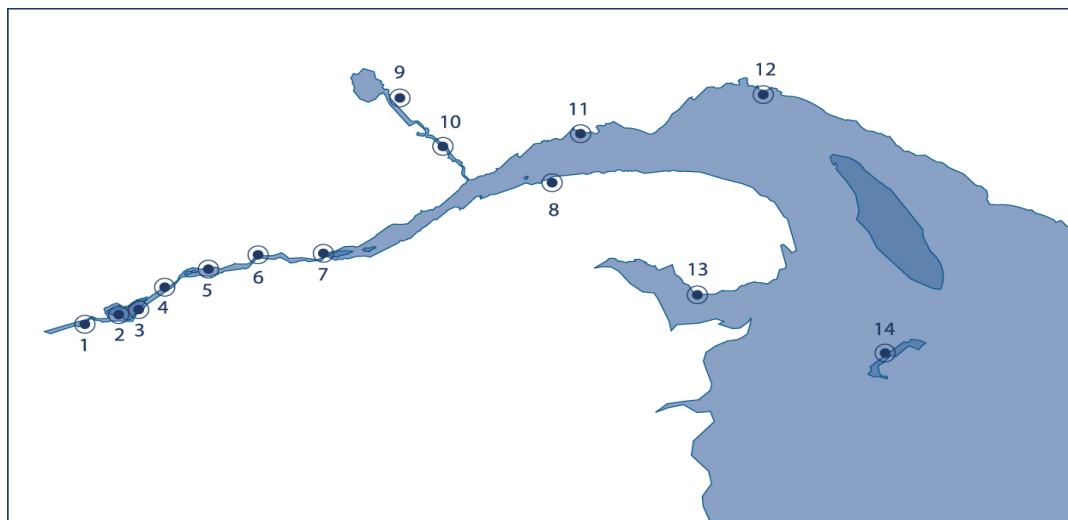
Présentation de Stratégies Saint-Laurent .....	4
1. Introduction .....	5
2. Préoccupations et recommandations.....	6
2.1. L'impact des changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent.....	6
2.2. La justification du développement d'une navigation et d'activités portuaires méthanères .....	7
2.3. Les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et de la navigation.....	8
2.4. Les impacts sur les activités récréotouristiques .....	9
2.5. Les impacts sur le paysage .....	9
3. Conclusion .....	11
Rappel des recommandations .....	12
Références.....	13

## Présentation de Stratégies Saint-Laurent

Stratégies Saint-Laurent, organisme à but non lucratif, regroupe les 14 comités de zone d'intervention prioritaire du Québec (comités ZIP). Sa mission consiste à favoriser, par des modèles novateurs, la protection, la réhabilitation et la mise en valeur du Saint-Laurent. En poursuivant cette mission, Stratégies Saint-Laurent souhaite concrétiser sa vision qui est de remettre le Saint-Laurent au monde!

Les comités ZIP sont des organismes à but non lucratif qui regroupent des intervenants et décideurs régionaux à l'intérieur d'un tronçon déterminé du Saint-Laurent. Leur rôle est de concerter et de mobiliser les communautés riveraines puis de coordonner leurs actions en vue de la protection, de la réhabilitation et de la mise en valeur du Saint-Laurent. Pour ce faire, chaque comité ZIP élabore un plan d'action et de réhabilitation écologique (PARE) et réalise des actions concrètes sur la base des priorités environnementales établies lors de consultations publiques.

On compte actuellement 14 comités ZIP qui, ensemble, couvrent la presque totalité du Saint-Laurent depuis la frontière ontarienne jusqu'au golfe du Saint-Laurent, incluant le Saguenay, la Baie des Chaleurs et les Îles-de-la-Madeleine.



- |                       |                                   |                             |
|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. Haut Saint-Laurent | 6. Les Deux Rives                 | 11. Rive nord de l'estuaire |
| 2. Ville-Marie        | 7. Québec et Chaudière-Appalaches | 12. Côte-Nord du Golfe      |
| 3. Jacques-Cartier    | 8. Sud-de-l'Estuaire              | 13. Baie des Chaleurs       |
| 4. Des Seigneuries    | 9. Alma-Jonquière                 | 14. Îles-de-la-Madeleine    |
| 5. Lac Saint-Pierre   | 10. Saguenay                      |                             |

# 1. Introduction

Stratégies Saint-Laurent participe à de nombreux comités et groupes de travail qui touchent de près ou de loin le Saint-Laurent. La représentation de Stratégies Saint-Laurent sur ces comités vise principalement à conscientiser les différents intervenants sur l'importance d'intégrer les préoccupations et le travail des communautés riveraines dans les grandes problématiques ou le développement de politiques, de programmes et de projets globaux ou sectoriels.

La mission de Stratégies Saint-Laurent s'inscrit dans une perspective de développement durable. Stratégies Saint-Laurent s'intéresse ainsi à tout projet de développement susceptible d'avoir des impacts sur la santé environnementale du fleuve et sur l'accessibilité au fleuve par les communautés riveraines. À ce titre, le projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et de ses infrastructures connexes est susceptible d'apporter des modifications au milieu naturel et paysager qu'il nous semble essentiel de souligner.

Dans le présent mémoire, Stratégies Saint-Laurent s'est intéressé spécifiquement aux impacts des installations du terminal méthanier (jetée, corridor de service et installations terrestres). Stratégies Saint-Laurent ne s'est pas penché dans le cadre de ce mémoire sur les impacts liés à la construction et mise en fonction du gazoduc. Il laisse le traitement de ces aspects à des organismes plus concernés et compétents en la matière. De même, malgré leur importance considérable, Stratégies Saint-Laurent n'a pas abordé en profondeur les questions de sécurité liées au fonctionnement des installations à terre ainsi que celles liées à la navigation maritime de navires méthaniers sur le fleuve Saint-Laurent. Stratégies Saint-Laurent n'a pas non plus abordé les impacts sur les écosystèmes (habitats, faune et flore). Stratégies Saint-Laurent a confiance que toutes ces questions seront abordées et analysées en profondeur par les ministères et intervenants concernés et s'en remet à la commission pour faire les recommandations nécessaires en terme de sécurité et de préservation des écosystèmes.

Dans le cadre de ce mémoire, Stratégies Saint-Laurent s'est penché sur les éléments suivants :

- L'impact des changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent
- La justification du développement d'une navigation et d'activités portuaires méthanieres
- Les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et de la navigation
- Les impacts sur les activités récréotouristiques
- Les impacts sur le paysage

## 2. Préoccupations et recommandations

Pour chacun des éléments mentionnés en introduction, les préoccupations et recommandations de Stratégies Saint-Laurent sont énoncées.

### 2.1. *L'impact des changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent*

Dans son plan d'action 2006-2012 intitulé « le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir », le gouvernement du Québec précise qu'il entend mener des actions visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES au Québec (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2006). Dans ce contexte, Stratégies Saint-Laurent veut s'assurer que le développement de la filière énergétique du gaz naturel soit en cohérence avec la lutte aux changements climatiques, et qu'il ne se substitue pas au développement d'autres filières énergétiques moins dommageables pour le climat.

En effet, Stratégies Saint-Laurent est très préoccupé par l'impact des changements climatiques sur l'écosystème du Saint-Laurent et les pertes d'usages qui pourraient en découler. D'après le Centre Saint-Laurent d'Environnement Canada, « la région des Grands Lacs–Saint-Laurent a connu un réchauffement de 0,7 °C entre 1985 et 1991. Pendant cette période, le niveau d'eau des Grands Lacs a baissé » (Environnement Canada, 2007). De plus, d'après les prévisions des chercheurs, « la température moyenne dans le bassin des Grands Lacs pourrait monter d'environ 4,5 °C d'ici l'an 2055. La hausse des taux d'évaporation et la perte d'humidité des sols se traduiraient par une réduction du ruissellement, et le niveau de l'eau dans les Grands Lacs pourrait, en moyenne, baisser de 0,5 m à 1,0 m, selon les scénarios types. Le débit sortant du fleuve Saint-Laurent pourrait subir une réduction allant jusqu'à 20 % » (Environnement Canada, 2007). De même, « alors qu'une baisse des niveaux est anticipée dans la partie amont du Saint-Laurent, une hausse des niveaux serait prévue en aval, soit à partir du moyen estuaire jusqu'au golfe. En effet, la fonte des zones glaciaires et l'expansion thermique des masses océaniques, provoquées par un réchauffement climatique, entraîneraient une hausse des niveaux en aval. Les prévisions fixent les hausses de niveaux des océans entre 20 et 95 cm par rapport aux niveaux actuels » (IPCC, 1995, cité dans Loiselle et al., 1997). Toujours selon le Centre Saint-Laurent, « la distribution des courants serait modifiée, et l'érosion des rives serait accentuée à cause de l'empiètement des eaux sur les plages et le littoral à la suite de la formation de zones d'inondation temporaire et permanente. De plus, on s'attend à une remontée de l'eau salée à l'embouchure des rivières et à sa pénétration dans les nappes phréatiques » (Environnement Canada, 2007).

Stratégies Saint-Laurent s'inscrit pleinement dans la volonté affichée par une grande partie de la population du Québec, de réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de lutter contre les effets des changements climatiques. Dans le cadre de son mémoire déposé à la commission d'enquête sur la gestion de l'eau au Québec, Stratégies Saint-Laurent recommandait au gouvernement du Québec de se donner des objectifs fermes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de faire pression auprès des autres provinces canadiennes et de ses partenaires étrangers pour les amener à faire de même (Stratégies Saint-Laurent, 1999).

Dans ce contexte, Stratégies Saint-Laurent est d'avis que le gaz naturel ne doit pas se substituer à des énergies moins polluantes en terme d'émissions de gaz à effet de serre.

**Recommandation 1 : Stratégies Saint-Laurent recommande que le projet soit étudié à la lumière du contexte global de lutte aux changements climatiques de façon à ce que le développement de la filière énergétique du gaz naturel permette de diminuer l'utilisation de sources d'énergies plus polluantes, en ne se substituant pas au développement de filières énergétiques plus propres telles que l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.**

## **2.2. La justification du développement d'une navigation et d'activités portuaires méthanères**

À l'instar de plusieurs groupes environnementaux, Stratégies Saint-Laurent aurait aimé que soit tenue une consultation générique sur le développement d'une navigation et activité portuaire méthanère dans le fleuve Saint-Laurent. En effet, trois projets d'implantation de ports méthaniers sont actuellement en cours de développement (Énergie Cacouna, Rabaska et Grande-Anse). Stratégies Saint-Laurent aurait souhaité qu'avant même que ces projets soient étudiés, une réflexion soit faite sur la justification du développement de cette industrie au Québec. Il n'est pas trop tard pour le faire.

**Recommandation 2 : Avant que la décision d'autoriser ou non le projet soit étudiée par le gouvernement, Stratégies Saint-Laurent recommande que soient tenues des audiences génériques sur le développement d'une navigation et activité portuaire méthanère afin que tous les projets actuellement à l'étude soient évalués selon une vue d'ensemble de développement du Saint-Laurent.**

Si à la lumière des exercices proposés aux recommandations 1 et 2, il était démontré que le développement d'une navigation et activité portuaire méthanère s'avère nécessaire aux besoins énergétiques du Québec, et compte tenu que les trois projets d'implantation de terminal méthanier sont actuellement examinés au cas par cas, Stratégies Saint-Laurent recommande que le gouvernement du Québec attende le dépôt des rapports des commissions mandatées par le BAPE pour chacun des trois projets avant de se prononcer sur le projet Rabaska. Cela permettra d'avoir une vue d'ensemble et de privilégier le projet le moins dommageable en termes d'impacts environnementaux et sociaux.

**Recommandation 3 : Si à la lumière des exercices proposés aux recommandations 1 et 2, il était démontré que le développement d'une navigation et activité portuaire méthanère s'avère nécessaire aux besoins énergétiques du Québec, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser ou non le projet Rabaska ne se fasse qu'une fois que le gouvernement du Québec aura reçu les rapports d'enquête et d'audiences publiques des trois projets d'implantation de terminal méthanier actuellement à l'étude afin d'avoir une vue d'ensemble et de prioriser le projet le moins dommageable en termes d'impacts environnementaux et sociaux.**

### **2.3. Les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et de la navigation**

Stratégies Saint-Laurent est préoccupé par les impacts qu'auront les installations et la présence de navires méthaniers sur la sécurité des communautés riveraines du fleuve et sur la navigation. Ainsi, Stratégies Saint-Laurent souhaite attirer l'attention de la commission sur la nécessité d'étudier les éléments de sécurité avec la plus grande importance. Stratégies Saint-Laurent a confiance et espère que les ministères et autres intervenants compétents sauront apporter les commentaires nécessaires et pertinents sur les aspects liés à la sécurité et que ceux-ci seront entendus par la commission.

***Recommandation 4 : Stratégies Saint-Laurent recommande que les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et sur la sécurité de la navigation soient étudiés et pris en compte avec la plus grande importance par la commission.***

De plus, suite à la *Stratégie de Navigation durable pour le Saint-Laurent* élaborée par le comité de concertation sur la navigation de Saint-Laurent Vision 2000, Stratégies Saint-Laurent rappelle la définition de ce que devrait être une navigation durable pour le Saint-Laurent : il s'agit d'une « gestion de la navigation commerciale et récréative et des opérations de navires à quai intégrant les objectifs de durabilité économique, environnementale et sociale et assurant, à court terme et pour les générations futures, une protection adéquate des écosystèmes, de la qualité de vie, de la santé et de la sécurité humaines, tout en permettant le développement de la navigation » (D'Arcy et Bibeault, 2004).

La *Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent* énonce ainsi cinq principes directeurs permettant d'encadrer les activités liées à la navigation afin que celles-ci puissent respecter les exigences d'une navigation durable. Ces principes sont :

- la protection des écosystèmes et de la ressource eau : assurer la pérennité des écosystèmes du Saint-Laurent, leur productivité et les rôles essentiels qu'ils jouent et ne pas perturber la qualité et la quantité d'eau disponible ;
- la sécurité des personnes et des navires : suivre les principes et mesures de sécurité reconnus pour les équipages, les usagers, les marchandises et les navires ;
- le développement des activités de la navigation commerciale : respecter les exigences d'un développement économique des activités de navigation et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux; maintenir les accès portuaires soutenant ces activités et optimiser le recours à la navigation dans les situations où ce mode de transport offre comparativement plus de gains environnementaux ;
- le développement des activités récréatives et de plaisance : favoriser le développement et la pratique de ces activités et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux ;
- Harmonisation des usages et implication des collectivités riveraines : respecter les besoins des différents usagers du Saint-Laurent, particulièrement en matière d'accessibilité, et s'assurer de la participation des collectivités riveraines aux processus décisionnels (D'Arcy et Bibeault, 2004).



Stratégies Saint-Laurent souhaite ainsi que les principes mentionnés dans la *Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent* soient appliqués par le promoteur dans le cas où son projet serait autorisé.

***Recommandation 5 : S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si le promoteur s'engage à appliquer les principes établis par la Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent.***

## **2.4. Les impacts sur les activités récréotouristiques**

Stratégies Saint-Laurent porte une attention toute particulière au développement d'activités permettant de redonner aux citoyens l'accès au fleuve et de recouvrir les usages perdus.

L'étude d'impact déposée par le promoteur ne semble pas faire mention des impacts que le projet pourra avoir sur la mise en œuvre du sentier maritime et de sa portion située dans la zone du projet, soit la route bleue Québec / Chaudières-Appalaches. En effet, le sentier maritime est une voie navigable conçue pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement pour le kayak de mer. Il comporte 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 (Fédération québécoise du canot et du kayak, 2007). Stratégies Saint-Laurent veut ainsi s'assurer que les petites embarcations de plaisance telles que les kayak de mer pourront longer le littoral et donc traverser la zone d'implantation du terminal, et ce en toute sécurité.

***Recommandation 6 : S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si des mesures sont proposées par le promoteur pour assurer aux petites embarcations de plaisance à faible tirant d'eau un passage et une navigation sécuritaire dans la zone d'implantation du terminal.***

## **2.5. Les impacts sur le paysage**

La région de Québec est un lieu historique et patrimonial de très grande importance. La ville de Québec figure sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco et l'Île d'Orléans est reconnue comme lieu exceptionnel pour la richesse de son patrimoine historique et naturel. Dans son mémoire déposé à la Commission d'enquête sur la gestion de l'eau au Québec en 1999, Stratégies Saint-Laurent avait déjà soulevé l'importance de préserver le patrimoine historique et naturel unique du Saint-Laurent. Stratégies Saint-Laurent considère en effet que le développement du Saint-Laurent ne devrait jamais nuire aux efforts des populations riveraines pour la conservation de ce patrimoine non renouvelable (Stratégies Saint-Laurent, 1999).

Dans le cadre du projet Rabaska, Stratégies Saint-Laurent s'inquiète de l'impact visuel qu'auront les installations sur le paysage, notamment depuis l'Île d'Orléans, haut lieu patrimonial et touristique. Les impacts visuels seront également grandement perçus par les plaisanciers et passagers présents à bord des embarcations naviguant sur le fleuve telles que les navires de croisières ainsi que les petites

embarcations de plaisance. Celles-ci pourront être amenées à naviguer à proximité du site et subiront donc en plus grande proportion les impacts visuels des installations sur le paysage.

Ainsi, si le projet va de l'avant, les installations devront s'intégrer de la meilleure façon possible dans le paysage. Une attention toute particulière devra être portée sur les matériaux choisis, les couleurs des revêtements et les éclairages nocturnes.

***Recommandation 7 : S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si la réalisation du terminal méthanier soit faite dans un souci esthétique très important afin de diminuer au maximum les impacts sur le paysage, de jour comme de nuit.***

Compte tenu du préjudice en terme d'altération du paysage, Stratégies Saint-Laurent recommande que soient effectués des aménagements du littoral dans la zone d'implantation du terminal afin d'offrir certains services aux petites embarcations de plaisance, par exemple : une aire de repos et un abris sécuritaire pour les kayakistes.

***Recommandation 8 : S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si sont effectués des aménagements du littoral dans la zone d'implantation du terminal afin d'offrir des services aux petites embarcations de plaisance, par exemple : une aire de repos et un abris sécuritaire pour les kayakistes.***

Enfin, dans son souci de redonner accès au fleuve au plus grand nombre d'usagers, Stratégies Saint-Laurent aimerait que la mise en place de ces installations soit une occasion pour créer un accès public au fleuve. Stratégies Saint-Laurent propose ainsi qu'en contrepartie des impacts visuels des installations, le promoteur acquiert et aménage une portion du littoral adjacent à la zone d'implantation du terminal, auquel le public aurait accès pour se promener en bord du fleuve et pour mettre à l'eau des petites embarcations de plaisance.

***Recommandation 9 : S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si le promoteur acquiert et aménage une portion du littoral adjacent à la zone d'implantation du terminal afin que le public puisse avoir accès au fleuve via une promenade en bord du fleuve et une aire de mise à l'eau pour les petites embarcations de plaisance, en s'assurant de la sécurité de ces aménagements.***

### 3. Conclusion

Depuis sa création en 1989, Stratégies Saint-Laurent favorise la concertation et l'implication des collectivités riveraines dans l'élaboration et la mise en œuvre de la gestion intégrée du Saint-Laurent, et ce, dans une perspective de développement durable.

Stratégies Saint-Laurent n'a pas abordé dans le cadre de ce mémoire tous les aspects qu'il aurait été pertinent de traiter en regard de ses mandats. Stratégies Saint-Laurent s'est concentré sur les éléments liés au développement du gaz naturel et de l'activité portuaire méthanère au Québec ainsi que les impacts sur les activités récréotouristiques et le paysage.

L'analyse de ces éléments montre que des démarches doivent être effectuées au préalable avant même que la question d'autoriser ou non le projet soit étudiée par le gouvernement. Le développement de la filière énergétique du gaz naturel au Québec doit être étudié à la lumière du contexte global de lutte aux changements climatiques. De même, la justification de développer la navigation et l'activité portuaire méthanère au Québec doit être démontrée dans le cadre d'audiences génériques sur cette question.

Enfin, si le projet s'avérait justifié suite à cette analyse et à ces audiences, le projet ne devrait être autorisé qu'après que les impacts sur la sécurité des communautés riveraines et sur la navigation aient été étudiés avec la plus grande attention par les autorités concernées. Finalement, le projet ne devrait être autorisé que si des mesures d'atténuation et de compensation sont mises en place, telles que précisées dans nos recommandations.

## Rappel des recommandations

**Recommandation 1 :** *Stratégies Saint-Laurent recommande que le projet soit étudié à la lumière du contexte global de lutte aux changements climatiques de façon à ce que le développement de la filière énergétique du gaz naturel permette de diminuer l'utilisation de sources d'énergies plus polluantes, en ne se substituant pas au développement de filières énergétiques plus propres telles que l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.*

**Recommandation 2 :** *Avant que la décision d'autoriser ou non le projet soit étudiée par le gouvernement, Stratégies Saint-Laurent recommande que soient tenues des audiences génériques sur le développement d'une navigation et activité portuaire méthanière afin que tous les projets actuellement à l'étude soient évalués selon une vue d'ensemble de développement du Saint-Laurent.*

**Recommandation 3 :** *Si à la lumière des exercices proposés aux recommandations 1 et 2, il était démontré que le développement d'une navigation et activité portuaire méthanière s'avère nécessaire aux besoins énergétiques du Québec, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser ou non le projet Rabaska ne se fasse qu'une fois que le gouvernement du Québec aura reçu les rapports d'enquête et d'audiences publiques des trois projets d'implantation de terminal méthanier actuellement à l'étude afin d'avoir une vue d'ensemble et de prioriser le projet le moins dommageable en termes d'impacts environnementaux et sociaux.*

**Recommandation 4 :** *Stratégies Saint-Laurent recommande que les impacts sur la sécurité des communautés riveraine et sur la sécurité de la navigation soient étudiés et pris en compte avec la plus grande importance par la commission.*

**Recommandation 5 :** *S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si le promoteur s'engage à appliquer les principes établis par la Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent.*

**Recommandation 6 :** *S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si des mesures sont proposées par le promoteur pour assurer aux petites embarcations de plaisance à faible tirant d'eau un passage et une navigation sécuritaire dans la zone d'implantation du terminal.*

**Recommandation 7 :** *S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si la réalisation du terminal méthanier soit faite dans un souci esthétique très important afin de diminuer au maximum les impacts sur le paysage, de jour comme de nuit.*

**Recommandation 8 :** *S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si sont effectués des aménagements du littoral dans la zone d'implantation du terminal afin d'offrir des services aux petites embarcations de plaisance, par exemple : une aire de repos et un abris sécuritaire pour les kayakistes.*

**Recommandation 9 :** *S'il s'avérait que la justification du projet était démontrée, Stratégies Saint-Laurent recommande que la décision d'autoriser le projet ne soit prise que si le promoteur acquiert et aménage une portion du littoral adjacent à la zone d'implantation du terminal afin que le public puisse avoir accès au fleuve via une promenade en bord du fleuve et une aire de mise à l'eau pour les petites embarcations de plaisance, en s'assurant de la sécurité de ces aménagements.*

## Références

D'Arcy, Pierre et Jean-François Bibeault, Comité de concertation navigation de Saint-Laurent Vision 2000. 2004. *Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent*. Ministère des Transports du Québec et Pêches et Océans Canada. 114 pages.

Environnement Canada, Centre Saint-Laurent. *Le Saint-Laurent et le réchauffement climatique*. Site Internet consulté le 24 janvier 2007 : [http://www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf018\\_f.html](http://www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf018_f.html).

Fédération québécoise du canot et du kayak. *Route bleue Québec / Chaudière-Appalaches*. Site Internet consulté le 24 janvier 2007 : [http://www.canot-kayak.qc.ca/sentier\\_maritime/rbQCA.asp](http://www.canot-kayak.qc.ca/sentier_maritime/rbQCA.asp).

Fédération québécoise du canot et du kayak. *Sentier maritime du Saint-Laurent*. Site Internet consulté le 24 janvier 2007 : [http://www.canot-kayak.qc.ca/sentier\\_maritime/sentier.htm](http://www.canot-kayak.qc.ca/sentier_maritime/sentier.htm).

Loiselle, C., G. R. Fortin, S. Lorrain et M. Pelletier. 1997. *Le Saint-Laurent : Dynamique et contamination des sédiments*. Environnement Canada – Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 127 pages.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 2006. *Plan d'action 2006-2012 : Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*. Gouvernement du Québec, 40 pages.

Stratégies Saint-Laurent. 2003. *Le pilotage maritime sur le Saint-Laurent et l'analyse des risques; Synthèse sommaire des informations et des analyses*. Projet réalisé par la Société linnéenne du Québec et Les amis de la vallée du Saint-Laurent pour Stratégies Saint-Laurent. 106 pages.

Stratégies Saint-Laurent. 1999. *La gestion de l'eau au Québec ; Cahier de présentation des réflexions et recommandations faites à la Commission d'enquête sur la gestion de l'eau au Québec*. Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. 54 pages.