

PECHES ET OCEANS CANADA  
(Région du Québec)

Pierre BELAND, président  
Daniel LE SAUTEUR, directeur gestion des Océans  
Guy CANTIN, chargé de projet  
Pierre GAUTHIER, biologiste  
Francine DUFOUR, biologiste

Consultation publique

Projet: Zone de protection marine, Estuaire du Saint-Laurent

Québec, le 1<sup>er</sup> décembre 2004

Activités récréatives

Hôtel Travelodge  
Québec

CG041201.A

Carole Gélinas, s.o.  
Le 1<sup>er</sup> décembre 2004.

Personnes-ressources:

Véronique LESAGE  
Hugh COTTON  
Lucie GAGNON

Participants:

Emie LABRECQUE  
André HUOT  
Léopold BECHETTE  
Louis DORAIS  
Michel TREMBLAY  
Yves PAQUETTE

---

TABLE DES MATIERES

PAGE

REPRESENTATIONS ..... 4

-----

L'an deux mille quatre (2004), ce premier (1<sup>er</sup>) jour du mois de décembre.

M. PIERRE BELAND:

5                   Mesdames et messieurs, si vous voulez bien prendre place, nous allons commencer. Nous attendions quelques minutes parce qu'il y a des gens qui venaient de Montréal, peut-être qu'ils ont trouvé la 20 un peu encombrée, peut-être qu'ils ont eu peur et qu'ils sont  
10                   retournés chez eux. Alors, on va commencer, s'ils arrivent on les accueillera.

                  Alors, je vous souhaite à tous la bienvenue à cette séance de consultation publique tenue par le Ministère des Pêches et des Océans du Canada sur le  
15                   projet de zone de protection marine Estuaire du Saint-Laurent.

                  Mon nom est Pierre Béland et j'agirai comme président d'assemblée. Je suis indépendant de toute instance gouvernementale.

20                   Donc, je demanderais à chacun d'entre vous et les invités d'abord de se présenter, de dire qui vous êtes, quel organisme vous représentez et si vous avez des attentes particulières en ce qui concerne cette consultation, c'est le moment de

nous en faire part puis ensuite on commencera avec le reste du programme.

Alors, monsieur Huot, je vais vous demander de commencer.

5 M. ANDRE HUOT, président ex-officio,  
Fédération de la voile du Québec:

Bonjour, André Huot, président ex-officio  
Fédération de voile du Québec, utilisateur du Saint-Laurent, la Fédération de voile, de par ces programmes,  
10 on est utilisateur du Saint-Laurent depuis la zone eau douce jusque sur la Basse Côte-Nord et la Baie des chaleurs, je sais que je déborde un peu, mais incluant les Iles-de-la-Madeleine.

M. PIERRE BELAND:

15 Merci. Madame Labrecque.

MME EMIE LABRECQUE, coordonnatrice au secteur maritime du Saint-Laurent, Fédération québécoise du canot et du kayak:

Oui, Emie Labrecque. Moi, je suis coordonnatrice pour le sentier maritime du Saint-Laurent, la Fédération  
20 québécoise du canot et du kayak. Pour peut-être éclairer certains d'entre vous, parce que la dame tantôt m'a dit: il y a plusieurs sentiers maritimes, en fait, le concept

qui est lancé présentement c'est de créer un sentier maritime sur tout le Saint-Laurent et puis il y a différentes initiatives dans chaque région qu'on appelle des routes bleues, ça fait que c'est juste pour clarifier.

M. PIERRE BELAND:

Merci, madame Labrecque. J'ai oublié de le signaler, idéalement vous placez le micro assez près de vous. Plus vous allez parler près du micro, moins Christian derrière sera obligé de monter le son et ça va éviter les réverbérations.

Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS, commandant escadrille Québec,  
Escadrilles canadiennes de plaisance:

Alors, Louis Dorais, moi, je représente les Escadrilles canadiennes de plaisance et je suis le commandant de l'escadrille de Québec. Les escadrilles canadiennes de plaisance, c'est une organisation pan-canadienne qui se dédie à la sécurité nautique mais par le biais par d'enseignement. Alors, il y a des escadrilles comme celle de Québec sur la rive Sud, à Rivière-du-Loup jusqu'à Gaspé et puis les gens à qui on enseigne, bien évidemment, ils sont des utilisateurs du Saint-Laurent et vont traverser

cette zone-là qui est sous étude.

M. PIERRE BELAND:

5           Merci. Nous avons invité aussi quelques  
personnes-ressources. Pardon, monsieur Béchette, c'est  
parce que vous avez un uniforme "Canada", je me suis  
dit: Bien c'est une personne-ressource mais vous  
représentez... pardon monsieur, allez-y.

M. LEOPOLD BECHETTE, directeur de la prévention,  
Garde côtière auxiliaire canadienne:

10           Alors bonjour, mon nom est Léopold Béchette. Je  
suis le directeur de la prévention pour la Garde côtière  
auxiliaire canadienne. Alors étant donné que nous  
oeuvrons auprès des plaisanciers, de là notre intérêt à  
être sur cette table d'activités récréatives  
15           aujourd'hui.

M. PIERRE BELAND:

20           Merci, monsieur Béchette. Alors je reprends, nous  
avons invité quelques personnes-ressources pour répondre  
à des questions un petit peu plus pointues. Je vais  
commencer par vous, madame Lesage.

MME VERONIQUE LESAGE, Ph.D. chercheure cétacés,  
Institut Maurice-Lamontagne:

Véronique Lesage, je travaille à l'Institut  
Maurice-Lamontagne à Pêches et Océans, Mont-Joli.

Je m'occupe du programme de recherche sur les cétacés, ça fait que je suis ici pour répondre aux questions qui traitent des mammifères marins, autant des phoques que des baleines.

5 M. PIERRE BELAND:

Madame Gagnon.

MME LUCIE GAGNON, superviseure, bureau de la sécurité nautique, Transports Canada:

10 Bonjour, mon nom est Lucie Gagnon, je suis la superviseure du bureau de la sécurité nautique. Anciennement nous étions avec la garde côtière, Ministère des Pêches et des Océans, depuis le premier (1<sup>er</sup>) avril, pour votre information, nous sommes maintenant à Transports Canada et notre bureau est situé  
15 en fait au 901 Cap Diamant, tout près du boulevard Champlain, donc on est près de notre ancien site mais près puis loin en même temps.

20 Alors, notre intérêt est toujours la sécurité des plaisanciers et je suis agréablement intéressée par le fait que plusieurs que de nos partenaires sont ici pour le même sujet que moi; alors ça me fait plaisir.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Cotton, vous nous excuserez

d'avoir mal écrit votre nom.

M. HUGH COTTON, chef de la réglementation, direction de la conservation et de la protection, Pêches et Océans Canada:

Oui, mais c'est n'est pas grave, ça m'offense pas.

5 Mon nom c'est Hugh Cotton, je suis responsable de la réglementation à la direction de la protection et de la conservation, Pêches et Océans dans le domaine de la gestion des pêches. Je suis impliqué dans l'observation des mammifères marins depuis assez longtemps.

10 Premièrement, je l'ai été dans le début des années quatre-vingt ('80) parce que j'étais agent des pêches à l'époque et j'ai eu à patrouiller un peu partout dans le Saint-Laurent, dans l'estuaire du Saint-Laurent et dans le Saguenay. Maintenant je suis responsable de la  
15 réglementation, comme je vous dis, et je suis impliqué dans la révision du Règlement de pêches, du Règlement sur les mammifères marins.

Alors, au besoin, je pourrai répondre à vos questions autant que possible. J'ai été avisé hier que  
20 je devais participer à votre session, mais, bon, j'ai une bonne mémoire corporative, alors je vais pouvoir me débrouiller, je pense

avec vous autres.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Je vais vous présenter l'équipe technique,  
madame Gélinas qui est sténographe, Sylvie Roy qui  
5 s'occupe de la logistique, Christian Dupuis aux micros,  
madame Sylvie Racine aux communications et un consultant  
en communication en environnement, François Rondeau.

Je vais dès maintenant faire un petit accroc à  
l'agenda, c'est ma prérogative. J'ai oublié d'annoncer  
10 d'ailleurs que vers la fin de l'après-midi, s'il y a des  
membres du public qui veulent poser des questions, ils  
pourront le faire au micro.

Monsieur Le Sauter qui devait nous faire une  
présentation, un mot de Pêches et Océans, va le faire  
15 maintenant en se présentant lui-même.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

Merci, monsieur le président.

MOT DE BIENVENUE DU DIRECTEUR DE LA GESTION DES OCEANS, M.  
20 DANIEL LE SAUTEUR (voir notes du 28 octobre 2004, Rimouski)

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Le Sauter.

PRESENTATION DU PROJET DE ZONE DE PROTECTION MARINE, ESTUAIRE  
DU SAINT-LAURENT PAR M. GUY CANTIN (voir notes du 28 octobre  
2004, Rimouski)

5 M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Cantin. Question, sur la  
présentation de monsieur Cantin? Questions techniques  
ou précisions? Si tout va bien, je vais demander à  
madame Dufour... monsieur Dorais.

10 M. LOUIS DORAIS:

Juste peut-être un point d'éclaircissement parce  
qu'il y a eu une étude technique préalable qui était  
passablement bien approfondie, mais dans les autres  
secteurs, vous avez mentionné à un moment donné au  
15 monde, il y en avait plusieurs, cette approche-là, il y  
a plusieurs zones qui avaient été identifiées, elle  
avait-tu faite ses preuves ou elle a-tu plus, je dirais,  
de résultats?

Est-ce que ces zones-là qui ont été décrétées ont  
20 donné des résultats qui étaient concluants? On a-tu des  
comparables autrement dit qui ont fait comme un peu  
leurs preuves dans le temps à même les zones qui avaient  
déjà été identifiées?

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Oui comme je le disais, il y a toute une panoplie  
5 d'aires marines protégées dans ce que je présentais,  
donc certaines sont très récentes, d'autres ont été  
mises en place il y a plus longtemps puis le niveau de  
protection est très, très variable d'une à l'autre.

Donc, il y en a certaines qui ont encore leurs  
10 preuves sont à faire, il y en a certaines qui ont donné  
des résultats, il y a des lacunes aussi. C'est évident  
qu'on se sert des expériences entre autres du Parc marin  
qui est la plus près de chez nous, mais aussi des  
expériences internationales afin d'avoir un outil qui  
15 soit le plus efficace possible.

Donc, on tient compte des réussites et aussi des  
échecs, mettons, de ce qui est... donc, c'est pas  
parfait partout dans le monde, mais il y a un niveau de  
réussite effectivement. Voilà, je sais pas si ça  
20 répond.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

Monsieur le président, un petit complément  
d'information. Tu parlais tantôt de compte à

rendre, effectivement, lors de la révision du plan de gestion de la ZPM, à ce moment-là, on devra faire un examen de notre efficacité de la mise en place de la ZPM, donc on parle peut-être aux cinq (5) ans.

5 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Oui, juste mentionner aussi que les ZPM aussi ont leurs preuves à faire. C'est quand même un nouvel outil  
10 utilisé au Canada et je ne pense pas qu'il y ait d'équivalent ailleurs dans le monde. Donc, nous, on est très, très positif puis on a beaucoup d'attentes puis on espère que ça va fonctionner, mais on a nos preuves à faire nous aussi avec cet outil-là et l'avenir nous  
15 montrera si c'est une réussite ou pas.

M. PIERRE BELAND:

Ça va, monsieur Dorais? Oui. Autres questions? Alors, madame Dufour, si vous voulez nous présenter ce cahier sur lequel nous allons travailler aujourd'hui.

20 PRESENTATION DES MESURES ET DU CAHIER D'INFORMATION PAR MADAME FRANCINE DUFOUR (voir notes du 28 octobre 2004, Rimouski)

M. PIERRE BELAND:

5           Merci, madame Dufour. Oui, effectivement, on va commencer par examiner les mesures qui sont au tableau puis ensuite je vais m'assurer quand même de regarder chacune, au moins les lire, les nommer au cas où vous auriez des commentaires.

10           Une chose importante à retenir, c'est qu'il s'agit d'un projet, que rien n'est coulé dans le béton évidemment puisqu'on ne vous consulterait pas sur quelque chose qui est déjà décidé et que c'est un processus qui est encore en voie de se bonifier et c'est grâce aux commentaires qu'on reçoit pendant toutes ces séances de consultation qu'on va pouvoir améliorer le cahier des mesures, les bonifier et parfois même les  
15           gens nous proposent des mesures additionnelles.

          Le travail dont monsieur Cantin parlait qui a commencé en quatre-vingt-dix-huit ('98), je crois que le comité au départ avait plus d'une centaine de mesures et ça a été comme réduit à celles que vous voyez ici.

20           Je vais prendre quelques instants pour que les deux (2) personnes qui sont arrivées un peu plus tard puissent faire comme nous l'avons tous fait tout à l'heure, chacun doit se présenter et

dire un peu qui vous représentez et, si c'est le cas, et  
quelles sont un petit peu vos attentes ou votre intérêt  
dans cette consultation. Je vous demanderais de  
toujours utiliser le micro pour que la sténographe  
5 puisse enregistrer vos propos.

Alors, vous appuyez sur le bouton vert et si vous  
placez le micro près de vous, on ne sera pas obligé de  
monter le son autant et ça va être plus agréable pour  
tout le monde.

10 Allez-y, monsieur Tremblay.

M. MICHEL TREMBLAY, responsable Port de refuge, Cap-à-  
l'Aigle, Yacht Club, Québec:

Mon nom est Michel Tremblay. Je représente le  
Port de refuge de Cap-à-l'Aigle, ancien vice-président  
15 de croisière à la Fédération de voile et marin d'eau  
douce et d'eau salée.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE, directeur,  
20 Association maritime du Québec:

Yves Paquette, je représente l'Association  
maritime du Québec.

M. PIERRE BELAND:

Merci. C'est une association de navires qui font  
25 de la navigation commerciale?

M. YVES PAQUETTE:

Non, c'est un organisme qui regroupe l'industrie de la plaisance au Québec et nous avons huit mille cinq cents (8500) membres plaisanciers.

5 M. PIERRE BELAND:

Donc, les gens qui ont des bateaux et qui naviguent et non pas les constructeurs?

M. YVES PAQUETTE:

10 L'industrie, ce sont les manufacturiers, détaillants, marinas, et *caetera*. Et pour les plaisanciers, ce sont des particuliers qui ont des bateaux et qui naviguent un peu partout, là.

M. PIERRE BELAND:

Excusez mon ignorance.

15 M. YVES PAQUETTE:

Sur le Saint-Laurent et sur les autres plans d'eau du Québec.

M. PIERRE BELAND:

20 Merci. Voilà. Alors nous allons donc commencer à examiner les mesures et je vais essayer de suivre *grosso modo* l'ordre qui est sur le petit tableau ici quoiqu'il arrive que, en parlant d'un sujet, on passe à un autre, mais c'est de bonne guerre.

Alors, le premier objectif qui est celui de:

*"Protéger les mammifères marins"*

doit répondre à un:

*"principe général:...*

5 qui est, en fait, presque le même libellé que ce qui existe déjà dans la Loi de protection de l'habitat du poisson c'est:

*... ne pas perturber, endommager,  
détruire ou capturer des mammifères  
10 marins vivants"*

Première menace:

*"Collisions avec des embarcations ou  
des navires pouvant entraîner la mort  
ou blesser"*

15 C'est une réalité qui est de plus en plus vraie partout dans le monde, l'augmentation de la navigation cause des blessures et des mortalités chez les mammifères marins.

Alors, pour contrer cette menace dans la ZPM, la première mesure proposée c'est:

20 *"Adopter une réglementation - il s'agira donc d'un règlement à être observé - visant une vitesse maximale pour les bateaux"*

Et je précise qu'il s'agit de tout bateau, toute

embarcation, tout navire, qu'ils soient de petite taille  
ou de grande taille ou que soit une moto-marine ou un  
voilier ou autrement, donc il y aurait une  
réglementation pour limiter dans la ZPM la vitesse  
5 maximale permise.

Alors, j'ouvre cette mesure à vos commentaires et  
questions, interrogations. J'imagine, monsieur Huot,  
que quelqu'un qui a un voilier n'aura pas de misère à  
suivre cette réglementation-là.

10 M. ANDRE HUOT:

Je parle surtout au nom, attention, attention,  
vitesse oui. Il y a présentement des courses  
internationales qui se déroulent, Québec - Saint-Malo,  
on a des voiliers qui font du vingt-cinq (25) à trente  
15 (30) mètres. Ce qui décide de la vitesse ce sont les...

M. PIERRE BELAND:

Vingt-cinq (25) à trente (30) noeuds.

M. ANDRE HUOT:

... à trente (30) noeuds, excusez, j'ai dit  
20 mètres, excusez, noeuds. Et là, je parle de bateaux  
dont la vitesse est déterminée par la météo, si il ne  
vente pas, on n'aura pas de problème, vous n'aurez pas  
de problème, nous non

plus. Si par contre on a des vents le moindrement qui atteignent le quinze (15) noeuds, et cet été on sait que lors de la transat, les bateaux ont... dans le parcours entre Québec et Gaspé ont eu des pointes à un certain moment jusqu'à trente-trois (33) noeuds, si vous préférez en kilomètres, on est rendu à soixante (60) kilomètres à l'heure avec un moteur à coton, c'est pas... il y a pas d'essence dans ça, c'est simplement la mère nature.

10           Donc, lorsqu'il y a des limites de vitesse, j'aimerais qu'il y ait un codicille tout comme il y en a au niveau de la Loi de la marine marchande, lorsque c'est une course encadrée qu'il puisse y avoir à ce moment-là tout de suite des possibilités de s'en sortir.

15           Parce que si nous voulons attirer des compétitions internationales de ce genre et l'un de mes nombreux chapeaux, c'est vice-président de la transat Québec - Saint-Malo.

20           Nous savons à quel point les Formules 1 de la mer sont difficile à intéresser à venir dans certains milieux parce qu'elles sont excessivement populaires. Cet été, nous avons justement eu la totalité de la flotte des Formules 1, ce qu'on

appelle ORMA qui est venue et je ne voudrais pas que  
parmi la multitude de problèmes qu'il peut y avoir  
reliés à l'organisation d'une compétition internationale  
sanctionnée, supervisée par les autorités  
5 internationales de voile.

Ce n'est pas André Huot qui mène la barque dans  
ça, je voudrais vous rassurer, mais c'est l'ISAF, c'est  
le Forum international des courses océaniques, c'est  
l'Union international des courses au large, c'est  
10 l'International sailing federation, je veux dire c'est  
englobé dans un contexte où déjà d'autres courses comme  
présentement la Vendée globe autour du monde, se trouve  
à se retrouver dans certaines des zones équivalentes au  
large de l'Australie et il y a des ententes  
15 particulières dans ces cas-là.

Je veux juste attirer l'attention. Je monte pas  
aux barricades là, je veux pas que ce soit interprété  
comme ça. C'est simplement attirer l'attention sur un  
moment donné de garder, en vous inspirant de la Loi de  
20 la marine marchande qui est présentement en révision, où  
on a conservé des, j'appellerais ça des codicilles, je  
sais pas si c'est le bon mot, permettant un moment donné  
d'avoir des ouvertures dans des cas spécifiques où

je ne parle pas de bateaux à forts tirant d'eau qui  
risqueraient d'aller blesser des mammifères en  
profondeur. C'est pas impossible qu'ils frappent des  
baleines, ça s'est produit dans la course dans  
5 l'Atlantique, il y en a un qui a du abandonner parce  
qu'il avait frappé une baleine, on le cache pas, c'est  
public. Merci.

M. PIERRE BELAND:

Vous ne savez pas ce qui est arrivé à la baleine?

10 M. ANDRE HUOT:

La baleine a sûrement pas eu grand chose, mais les  
bateaux qui sont montés en fibre de carbone, un coup de  
queue de baleine, ça a amené le bateau, est-ce que  
c'était Bande populaire ou... non, Gitana 10. C'est  
15 Gitana 10 qui a dû abandonner la course pour regagner à  
petite vitesse, je veux dire, il est arrivé deux (2)  
semaines après les autres, parce qu'un de ses safrans de  
gouvernail avait été *rupturés* par une baleine qui  
l'avait vu venir trop vite. Mais là, j'étais en eaux  
20 internationales, de l'autre côté du Bonnet Flamand.

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Huot. Je vais demander à

monsieur Cantin de répondre à deux (2) choses. D'abord, vous avez parlé de pointes à trente-trois (33) noeuds, comment ça se compare avec ce qu'on imagine en ce moment comme vitesse maximale qui serait proposée et ensuite la  
5 possibilité de faire des exceptions. Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Bon, peut-être que je ne suivrai pas l'ordre que vous avez prescrit.

M. PIERRE BELAND:

10 C'est pas grave.

M. GUY CANTIN:

Je voulais simplement, ça m'a amené à une question, à savoir, avec le Parc marin on sait qu'il y a une vitesse de vingt-cinq (25) noeuds, est-ce qu'il y  
15 avait des ententes de cette nature qui ont été mises de l'avant?

M. ANDRE HUOT:

Avec le Parc marin, il y avait pas d'entente parce que le parcours de course était prévu pour éviter le  
20 Parc marin. Je vous dis pas que des bateaux ne l'ont pas effleuré, mais dans l'avis de course qui est disponible encore sur Internet, il était recommandé aux équipages de se maintenir sur la rive Sud, parce que les courants sont de

jusant... bien les raisons sont de navigation, c'est que les courants sont meilleurs. Vous avez des courants portants qui sont de jusant, il y a à peu près pas de montants significatifs à certains endroits.

5                   Donc, je sais qu'il était plausible que dans la région du chenal du Pot à l'eau de vie, il y en a qui allait effleurer la zone du Parc, mais ce n'était pas dans le plan de match. Le plan de match était de circuler du côté Sud et entre Québec et Escoumins  
10                   trafic, parce que ça c'était surveillé par la garde côtière, il n'y a pas eu de pointes aussi rapides que ça.

                  On a peut-être effleuré le vingt-cinq (25), les vitesses sérieuses sont prises à peu près à compter de  
15                   l'embouchure du Saguenay où les vents sont forts vers Matane et Gaspé surtout parce que Matane, Gaspé, on n'était pas capable de les suivre en automobile, là, faut le faire, là.

M. PIERRE BELAND:

20                   Merci.

M. GUY CANTIN:

                  Bien, je ne pourrais pas répondre oui ou non, il n'y a pas de problème, c'est sûr qu'il faut tenir compte de cette information-là. Evidemment

dans ces cas particuliers-là, c'est des événements qui sont très, très ponctuels, bon, aux quatre (4) ans, bon, on doit tenir compte de cela aussi versus les activités qui sont récurrentes durant toute la saison; ça aussi  
5 c'est un élément à prendre en compte.

C'est sûr qu'on va tenir de ce commentaire-là, mais je peux pas dire: Oui, il n'y a pas de problème. C'est sûr qu'il y a une préoccupation particulière parce que, effectivement, je pourrais peut-être le montrer  
10 très succinctement, pour les collisions trente (30) noeuds, il y a un très haut risque.

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Cantin. Monsieur Béchette.

M. LEOPOLD BECHETTE:

15 Oui, à ce moment-ci, moi je voudrais savoir concernant les mesures de type réglementaire qui sont mises de l'avant. Jusqu'à maintenant, de quelle façon on s'est assuré que ces mesures réglementaires soient vraiment suivies puis respectées?

20 M. PIERRE BELAND:

Pour le moment, en ce qui concerne la ZPM, il n'y a pas de règlement puisque la ZPM n'existe

pas. Monsieur Cantin, comment fera-t-on dans le futur?

M. GUY CANTIN:

Peut-être que je passerais...

M. LEOPOLD BECHETTE:

5 Bien, je veux dire dans le futur, comme si on prend exemple avec le Parc du Saguenay, vous savez de quelle façon, là, parce que j'imagine qu'on va copier ce qui ce fait ailleurs pour pouvoir mettre de l'avant ces choses-là.

10 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Je dirais pas copier mais s'en inspirer c'est certain, mais peut-être que j'inviterais monsieur Cotton  
15 qui est du côté de la réglementation, il pourrait peut-être nous éclairer là-dessus.

M. HUGH COTTON:

Alors, moi, évidemment, je vous répondrais en tant que personne-ressource de la réglementation dans le  
20 domaine de la gestion des pêches. Evidemment, je m'occupe pas des règlements qui découlent de la Loi sur les océans nécessairement. Par contre, ce qui est important de comprendre, c'est que dans le contexte où on se retrouve dans

l'estuaire du Saint-Laurent, il y a plusieurs intervenants, plusieurs lois, plusieurs cadres réglementaires qui sont appliqués ou applicables.

5 Il va falloir tôt ou tard tout arrimer ça, harmoniser ces réglementations-là. Moi, la façon dont je le vois, c'est premièrement il y a de la réglementation qui découle de la Loi sur les pêches qui est le Règlement sur les mammifères marins, lui est très, très, très général; il s'applique partout au  
10 Canada.

Alors, ce sont des mesures assez larges, ce ne sont pas des mesures très spécifiques puis c'est pas des mesures de protection accrue comme c'est le cas par exemple dans le Parc marin où comme ce sera le cas aussi  
15 dans les ZPM. Alors, ce qu'il faut faire, c'est qu'il faut avoir un cadre très général qui lui pourra être couvert par la Loi sur les pêches, le Règlement des mammifères marins.

Et ensuite avoir d'autres réglementations qui  
20 elles visent à protéger de façon accrue certains secteurs dont celles qui découlent de la Loi sur les océans, les ZPM. Mais maintenant, tout ça est en développement, tout ça dépend un petit peu des échanges qu'on va avoir au sein même de notre

Ministère mais aussi avec d'autres ministères, Puis j'ajouterais à ça, la Loi sur les océans, la Loi sur les pêches puis aussi la Loi sur les espèces en péril.

5 Alors, il y a de plus en plus de lois que j'appellerais un peu concurrentes puis il va falloir vraiment sérieusement réfléchir pour voir comment... parce qu'il ne faut pas oublier non plus que chacune de ces lois-là a un objectif. Moi, je pense entre autres à la Loi sur les pêches qui, elle, a comme objectif, par  
10 exemple, de protéger des ressources, *et caetera*, mais non pas de protéger les écosystèmes ou des choses comme ça.

Autrement dit, ce que je veux dire, c'est qu'on ne se sert pas de la Loi sur les pêches pour protéger les  
15 espèces nécessairement de façon accrue dans une ZPM. Si on veut protéger les espèces dans une ZPM, il faudra éventuellement se servir de la Loi sur les océans et créer une ZPM et créer une réglementation qui... ça ne veut pas dire que ça ne peut pas s'harmoniser.

20 Evidemment, on peut faire en sorte que ça s'harmonise, mais idéalement lorsque viendra le temps de réglementer, on pourra pas nécessairement par

exemple dire: Bien nous, en vertu de la Loi sur les pêches....

5 On devra prévoir un champ de réglementation qui est différent pour une ZPM, exemple, une protection accrue pour la ZPM, parce que ce n'est pas le but de la Loi sur les pêches nécessairement. En fait, je ne sais pas si tout le monde me comprend, mais c'est assez complexe puis ça va demander, ça va nécessiter beaucoup d'échanges puis d'efforts pour harmoniser, *et caetera*.

10 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

15 Seulement un petit complément, en terme d'application directe ou tangible sur le terrain, c'est certain qu'il va y avoir une période qu'on parle de sensibilisation et d'éducation, je veux dire, qui est toujours un programme qui est associé à la mise en place d'un règlement. Mais en terme d'infraction, si on parle d'infraction, qui va courir après les tannants?

20 Bien, c'est certain qu'il va y avoir au niveau de la conservation, qu'ils vont avoir les pouvoirs d'intervenir à ce niveau-là et également

au niveau de Transports Canada, donc est-ce qu'il va y avoir d'autres intervenants ayant des pouvoirs semblables ou comparables ou... on parle d'observateurs, mais ça c'est un type, comment dirais-je, de système  
5 qu'on n'a pas conçu encore.

Mais les pouvoirs existent, les pouvoirs d'intervention sur le terrain existent en vertu de la Loi des océans et également en vertu de la Loi sur la marine marchande.

10 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Béchette, votre question était d'ordre pratique, par exemple: comment fait-on pour appliquer un règlement comme on le fait sur les routes?

M. LEOPOLD BECHETTE:

15 Exact, c'est un peu ça. On a répondu sommairement, si vous voulez, à ma question. Mais, moi, je veux savoir de quelle façon, parce que je trouve qu'il y a quand même un certain travail qui a été fait jusqu'à maintenant puis qui va continuer à se faire pour  
20 s'assurer qu'il y a des mesures, que ce soit des mesures réglementaires ou autres qui sont mises en place pour assurer la protection des mammifères marins.

Mais si on n'a pas prévu ou qu'il y a

personne pour les faire respecter ces mesures-là, bien, je me demande si c'est pas, si ça vaut la peine de faire tant de travail; c'est ça ma question.

M. PIERRE BELAND:

5                   Un règlement qui ne peut pas être mis en force est aussi bien de ne pas exister en fait, c'est un peu ce que vous dites. Effectivement, mais il y a des moyens de contrôler. Par exemple, dans le Parc marin, il peut y avoir un agent qui a un radar sur l'eau et qui peut  
10                   déterminer qu'un navire a dépassé la vitesse maximale. On peut aussi, par exemple, calculer le moment de départ d'un point, l'heure de départ et l'heure d'arrivée et avec la distance, on sait qu'il a fait une vitesse moyenne qui dépasse le maximum.

15                   Madame Gagnon, pour les grands navires, il y a aussi d'autres méthodes, par exemple, des balises, je crois?

MME LUCIE GAGNON:

                  Je dois vous dire que notre secteur ne s'occupe  
20                   pas des grands navires mais uniquement de la plaisance...

M. PIERRE BELAND:

De la plaisance.

MME LUCIE GAGNON:

... alors toutes les activités récréatives sur  
l'eau.

M. PIERRE BELAND:

5                   Alors nous avons hier, je crois, ou nous aurons  
demain à nouveau quelqu'un du Transport maritime.  
Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

10                   Oui, effectivement, on a des exemples avec des  
contrôles radar. Il y a aussi des balises qui sont  
installées sur les navires commerciaux et, à ce moment-  
là, on parle des gros navires. Puis on peut faire le  
suivi à partir des stations de trafic maritime, alors on  
pense particulièrement à celui des Escoumins.

15                   Cependant, s'il y a une infraction en terme de  
vitesse, à ce moment-là, même si c'est un navire  
commercial, c'est un agent des pêches qui sera  
l'officier légal qui sera en droit d'appliquer la  
réglementation et faire un constat et une enquête.

20                   Donc, ça passe beaucoup par les agents des pêches  
qui sont déjà... il y a déjà une structure au sein de  
Pêches et Océans, c'est rien de nouveau pour la ZPM,  
c'est plus de mettre un effort

particulier. Evidemment, lorsqu'on parle de hausser le niveau de protection, on pense aussi à une surveillance accrue, ça va de pair.

5 Et, en même temps, il ne faut pas oublier le côté sensibilisation, information, parce qu'il est impensable de croire qu'il va y avoir quelqu'un derrière chaque navire qui circule pour surveiller chaque navire, chaque embarcation dans la ZPM. Donc, il y aura aussi un effort substantiel à faire du côté de la sensibilisation  
10 et de l'information.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

15 J'inviterais peut-être monsieur Desaulniers du Parc marin à nous donner quelques exemples de cas tangibles de gestion, de différents types de cas, pour donner des exemples tangibles qu'on n'a pas évidemment créés encore.

M. JEAN DESAULNIERS, (public)

20 Parc marin Saguenay-Saint-Laurent:

Oui, Jean Desaulniers du Parc marin. Des cas tangibles au niveau des vitesses, on peut à certains navires de plaisance qui font des vitesses assez rapides. On pense à ce qu'on

appelle communément les "*cigarette boat*", qui vont facilement atteindre trente (30) ou trente-cinq (35) noeuds. Donc, c'est facile pour nous de les voir, de les observer et de vérifier des vitesses et de les entendre aussi, mais là on parle des vitesses, on ne parle pas de bruit.

Il y a d'autres embarcations plus petites, ce qui peut sembler des fois plus anodin, mais on pense à des motomarines qui vont atteindre souvent les mêmes vitesses que des grandes embarcations. Donc, c'est là que les techniques de surveillance, d'enquêtes viennent s'appliquer soit au niveau d'un radar, qui peut ressembler à un radar pour la vitesse qu'on retrouve sur les routes.

Comme monsieur Béland le disait tantôt, regarder l'heure d'un point de départ versus un point d'arrivée, calculer le temps qu'ils ont pris pour se déplacer entre les deux (2) ou autres techniques du genre. Puis on pense des fois à des vitesses qui peuvent être beaucoup moindres, là on a parlé peut-être de grandes vitesses, mais les mêmes techniques peuvent s'appliquer ou des techniques semblables vers des vitesses beaucoup moins grandes.

M. PIERRE BELAND:

5           Merci, monsieur Desaulniers. Demain, nous  
rencontrons la table, le thème de la table demain, c'est  
"transport maritime", donc nous aurons des experts. Si  
vous êtes intéressé, vous pouvez venir assister demain  
également. Des experts, des gens représentant les  
pilotes, les capitaines, l'industrie maritime qui, eux  
aussi, sont réglementés et qui ne voient pas toujours  
d'un bon oeil l'apparition de nouveaux règlements qui  
10           représentent des intérêts économiques importants.

          Donc, il faut développer des méthodes aussi et les  
balises dont monsieur Cantin parlaient seront  
probablement obligatoires avant longtemps, surtout les  
cargos sur la planète, de sorte que chaque cargo enverra  
15           par satellite des signaux indiquant où il est, d'où il  
arrive, ça va être suivi par ordinateur.

          Monsieur Cantin, peut-être qu'il serait  
intéressant de présenter quelques données sur le lien  
entre la vitesse et le risque de collisions. Et l'autre  
20           paramètre aussi c'est la taille du navire. Evidemment,  
un kayak même s'il allait très vite, si il frappe une  
baleine, les blessures vont être minces, mais, par  
contre, avec un gros

navire, le risque est plus élevé d'accidents dangereux et mêmes mortels. Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Oui, je vais seulement faire une petite note avant  
5 en disant que ce que je présente ici ce sont plutôt des faits provenant de la littérature. Ce n'est pas une position de Pêches et Océans, c'est plus qu'est-ce qu'on connaît sur le sujet.

Donc, pour ce qui est des collisions, c'est  
10 souvent des... ce qu'on connaît, c'est la pointe de l'iceberg, la plupart des cas sont non rapportés du fait que les animaux coulent... en particulier pour les grands navires, on ne sait pas qu'est-ce qui est... on n'est pas toujours conscient qu'on a effectué une  
15 collision avec une baleine du fait de la différence de poids.

On parlait, dans un Parc marin, entre dix-neuf cent quatre-vingt-douze (1992) et deux mille (2000) de  
20 autour de vingt-deux (22) collisions. Sur la Côte Est des Etats-Unis, des cas des carcasses retrouvées de rorquals communs, trente-trois (33%) des individus sont morts suite à des collisions avec des navires.

Et simplement pour présenter un peu, pour montrer le biais qui existe entre les données et

la réalité, ce qu'on observe, c'est qu'au Québec, le nombre de collisions observées, dix-neuf cent soixante-cinq (1965) jusqu'à deux mille (2000), c'est par cinq (5) ans que c'est distribué, de soixante-cinq ('65) jusqu'à quatre-vingt-dix ('90) pratiquement aucune collision et après ça, oups! ça monte jusqu'à atteindre presque vingt (20), dix-huit (18) ici, entre deux mille (2000) et aujourd'hui.

Qu'est-ce que ça nous dit ça, pas qu'il y a plus de collisions, c'est simplement que l'entrée en fonction du Parc marin, une surveillance accrue, l'obligation de rapporter les cas de collisions ont fait monter les statistiques. Le trou qu'il y a ici, c'est simplement un manque de données et même ceci ne représente qu'une partie des collisions.

Ce qu'on peut dire, c'est que dans l'estuaire, dans le golfe, oui, il y a des mortalités, oui, il y a des collisions, c'est un fait indéniable. C'est quoi l'ampleur du problème, c'est très difficile de répondre, mais il y en a puis il y en a un nombre significatif. Voilà.

Maintenant, il y a certaines espèces en

particulier qui sont associées aux collisions. Qu'est-ce qui influence puis qu'est-ce qui peut influencer le risque de collisions, il y a le type d'embarcation, évidemment, l'intensité du trafic, plus il y a de bateaux, plus le risque est grand. La vitesse des embarcations est aussi un élément très important mais aussi le comportement des animaux; il y a des distinctions entre les espèces.

Bon, on va parler des types de bateaux, ce qu'on observe, c'est que tout type de bateau est sujet à collision avec des baleines, des mammifères marins, mais les navires de grande taille sont impliqués dans les cas de collisions mortelles ou blessures graves. Pour les petits bateaux, un bateau d'observation en mer, on parle de blessures légères, quelques cas de mortalité quand même.

Donc, tous les types de bateaux sont impliqués, il y a des cas de mortalités dans tous les types, mais on parle de bateaux de quatre-vingt (80) mètres ou plus où habituellement les collisions sont fatales.

Pour ce qui est de la vitesse, ceci, ça provient d'une vaste étude menée par Laist et al.

en deux mille un (2001) qui a été publiée dans Marine Mammals. Cette étude-là fait référence à peu près à toutes les bases de données qui existent dans le monde sur les cas de collisions, on parle d'identifier les espèces, les bateaux, les vitesses impliquées. Ils ont  
5 utilisé aussi des données historiques qui vont jusqu'à dans les années seize cents (1600), donc c'est très, très large, c'est la plus grande étude qui a été faite jusqu'à maintenant dans le domaine.

10 Et même cette étude-là ne représente que les cas rapportés, évidemment, les cas non rapportés, on ne peut pas établir de statistiques sur le sujet. Mais ce que ça montre, c'est que sous les dix (10) noeuds, ce n'est que des cas de blessures légères, donc il n'y a pas de  
15 problème. Ce qui est en foncé ici, c'est les cas de mortalité, bon, cette couleur-là, les cas de blessures graves. Ce qu'on remarque, c'est autour de quatorze (14) noeuds, oups! ça se met à augmenter de façon importante pour ce qui est de la mortalité.

20 Et plus vitesse accroît, plus le nombre de mortalités est grand, plus le risque s'accroît, ça va de soi, évidemment, plus on va vite, plus l'impact est fort. Donc, on parlait des vitesses

de trente (30) noeuds, effectivement, c'est des vitesses très, très élevées pour ce qui est du risque pour les mammifères marins. Bon, ce quatorze (14) noeuds, c'est à ce moment-là qu'on voit une augmentation du risque.

5 Ceci dit, ce n'est pas la position de Pêches et Océans, mais c'est simplement le résumé d'une étude qui a son importance.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Questions? Madame Labrecque.

10 MME EMIE LABRECQUE:

Oui, moi, je me demande, si on met un règlement comme celui-là, est-ce que vous pensez que les gens vont être portés à ne rapporter pas des blessures s'ils ont dépassé cette limite-là? Parce que ce qu'on voit, c'est

15 bien, les navires en général ont plus rapporté les blessures qu'avant, par contre, si là ils savent qu'ils ont dépassé la limite, peut-être qu'ils ne les rapporteront pas. Je ne sais pas si vous y aviez pensé.

M. PIERRE BELAND:

20 Oui, c'est clair comme question.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Je crois que la remarque est bonne.

Effectivement, les gens qui contreviennent à un règlement, je ne pense pas qu'ils sont prêts à s'auto-dénoncer. Pour faire le lien entre la vitesse dans la ZPM, ce qu'on pense, c'est si il y a un règlement qui voulait limiter les vitesses que le nombre, le risque, du moins, devrait diminuer et en espérant le plus de cas qui seraient rapportés. Je crois que la documentation de cette nature-là ne se veut pas punitive, mais plus pour connaître l'ampleur d'un problème.

Ça fait qu'à ce moment-là, il y a un effort d'information, de sensibilisation à faire auprès des gens pour faire comprendre qu'on cherche pas à punir mais plutôt à documenter un problème pour agir de la façon la plus efficace possible.

M. PIERRE BELAND:

Effectivement, madame Labrecque, je pense qu'aussi sur les routes, la réglementation sur l'accès, sur la limite de vitesse, c'est pas nécessairement pour punir les gens, c'est pour assurer une certaine sécurité. Et les gens, si il y a deux (2) règlements, un qui oblige à rapporter une collision et un qui limite la vitesse, si une

personne brise les deux (2) règlements, elle peut aussi se demander peut-être que quelqu'un va... le sais que j'ai excédé la vitesse, donc je vais avoir enfreint deux (2) règlements. Mais je pense que ça fait partie d'un ensemble de mesures dont l'éducation et autres et il y aura toujours de la délinquance évidemment. Monsieur Huot, ensuite monsieur Paquette et monsieur Dorais.

M. ANDRE HUOT:

Merci. Pour vous donner de l'eau au moulin, parce qu'il y a de plus en plus dans des traversées en groupe de voiliers, on rapporte des incidents avec des OFNI, objets flottants non identifiés. Quand le bateau ne craque pas, c'est peut-être une baleine, quand le bateau craque, c'est peut-être un conteneur flottant entre deux eaux.

Maintenant, la tendance de ça, bien là si on veut jouer aux statistiques, on peut dire que dans le cas, par exemple, de courses océaniques de l'été dernier sur l'Atlantique Nord, il y a eu un taux de dix pour cent (10%) de collisions avec des baleines. Il y a eu trois (3) bateaux sur l'aller qui s'en allaient à Boston, puis il y en a eu deux (2) sur le retour en s'en allant à Saint-Malo.

Donc, on peut dire ça, sauf que quand on m'a dit l'état de la baleine, en général, j'ai l'impression que c'est plutôt baleine un (1), puis bateau zéro (0) dans les circonstances lorsque vous voyez comment ces  
5 embarcations-là sont construites.

J'en suis là, toutefois, c'est évident que l'incidence croît avec la vitesse parce qu'à ce moment-là la vigie n'a plus le temps de réagir. Le phénomène de vigie devient un peu en péril surtout avec une  
10 embarcation légère où vous êtes bas sur l'horizon. Puis même les gros bateaux c'est plus à la mode d'avoir une vigie, au Grand Hunier, je pense, à part d'un film d'époque historique, on ne voit plus ça ou très peu.

M. PIERRE BELAND:

15 Voulez-vous commenter, monsieur Cantin?

M. GUY CANTIN:

Effectivement, puis en plus, vous parlez des navigateurs, de la difficulté à détecter l'animal et à l'inverse, l'animal à détecter la présence du bateau ou  
20 finalement le détecter mais le temps de réaction, si on parle d'une baleine noire par exemple, c'est plutôt lent comme animal et on n'a pas le temps de réagir. C'est un peu comme, je

fais souvent le parallèle avec des zones scolaires, on ralentit le trafic dans les zones scolaires où il y a beaucoup d'enfants pour éviter les collisions; c'est un petit peu le même principe.

5 M. PIERRE BELAND:

Nous aborderons un peu plus tard la problématique du bruit, les problèmes de ces bateaux dont vous parlez, ceux qui ne font pas de bruit, les baleines ne les entendent pas, alors qu'un navire à moteur fait du bruit  
10 et la baleine peut le détecter de loin.

Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

Oui, en tout cas, en ce qui nous concerne, nous, c'est clair qu'on supporte les mesures que vous voulez  
15 annoncer parce qu'avec ce que l'on a vu d'abord, ça tombe sous le sens que ce soit la vitesse, la grosseur des embarcations *et caetera*, peuvent créer des dangers.

Par contre, je suis un peu sur mon appétit, parce que dans les statistiques que j'ai vues, il n'y en a pas  
20 vraiment qui touchaient les bateaux de plaisance et je suis sûr qu'il y a eu des occasions de ce type-là qui se sont présentés. J'aimerais ça en

connaître davantage là-dessus, ça nous aiderait nous d'une part.

Et par rapport aux questions précédemment qui ont été posées sur la méthodologie de surveillance pour le respect des vitesses, par exemple, *et caetera*, ça aussi, j'ai bien compris les réponses qui étaient des réponses finalement techniques sur la méthode de surveillance; c'est bien beau. Mais moi, je parle de personnel, de structure et d'encadrement qui va permettre justement de policer ce genre de règlement-là.

C'est beau d'avoir un règlement, mais si on a un radar à tous les trois (3), quatre cents (400) milles, on n'arrivera à rien. Alors, j'aimerais ça en savoir davantage là-dessus, sur ce que vous avez en tête comme mesures qui permettraient de surveiller tout ça.

M. PIERRE BELAND:

Deux (2) points, le premier, monsieur Cantin, les données. Avez-vous des données sur les embarcations de plaisance ou c'était uniquement des navires commerciaux?

M. GUY CANTIN:

Je vais regarder à la pause les données sur cette lorgnette, je vais essayer de répondre plus

précisément.

M. PIERRE BELAND:

Et votre deuxième question, est-ce que monsieur Le  
Sauteur va y répondre? C'est-à-dire toute la question  
5 du respect des règlements.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

C'est certain qu'en terme d'application, on parle  
d'un territoire de six mille kilomètres carrés (6000  
km<sup>2</sup>), si on inclut le Parc marin, on parle de sept mille  
10 kilomètres carrés (7000 km<sup>2</sup>), donc c'est un territoire  
excessivement vaste. C'est impossible de mettre un  
agent de la paix derrière chaque embarcation, donc on  
doit miser dès le départ par une sensibilisation des  
opérateurs des bateaux, qu'ils soient commerciaux ou  
15 non. C'est certain que c'est une approche, comment  
dirais-je, où on va mettre beaucoup d'efforts.

La deuxième approche qui est peut-être plus,  
comment dirais-je, d'intervention directe sur le  
terrain, ça prend des effectifs, ça, c'est indéniable et  
20 également une présence continue durant certaines  
périodes, je veux dire, c'est pas l'hiver qu'on a des  
problèmes. On a une période courte, c'est deux (2)  
mois, c'est là qu'il faut y

mettre les effectifs et mettre également des efforts.

Donc, comme je disais tantôt, il y a différents organismes, il y a différents types d'organismes qui ont des yeux, que ce soit des observateurs directs ou  
5 indirects et également des gens qui ont le pouvoir légal d'intervention pour faire cesser ces infractions-là. On parle des Agents des pêches au niveau de Pêches et Océans et des agents ou des gens reliés au transport maritime en vertu de la Loi de la marine marchande.

10 Est-ce que ça répond à votre question?

M. YVES PAQUETTE:

Oui.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

D'accord.

15 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

Moi, si je me fais un peu le porte-parole des plaisanciers, je pense que le monde général de la  
20 plaisance va adhérer à une chose comme ça, une limite de vitesse, d'autant plus qu'on est, à part des bateaux de course dont André parlait tout à

l'heure qui est une fois au quatre (4) ans, la majorité ne sont pas dans ces *braquettes* de vitesses-là, alors c'est un peu comme ça qu'on niche les plaisanciers.

5           Maintenant, moi, puis je manque peut-être un peu de contenu dans l'affaire, mais un des principaux écueils qu'un projet comme ça va rencontrer, c'est qu'il fait la largeur du fleuve. Ça fait que d'aucun qui ont à passer comme les gros bateaux ou autres, est-ce que c'était possible dans l'approche, quand monsieur Le  
10       Sauteur parlait, où l'approche peut-être comme étapiste dans un premier temps? Qu'on ne prenne pas toute la largeur du fleuve et puis qu'on fasse un petit peu l'établissement de cette zone-là avec le temps, après, vous savez, de cinq (5) ans en cinq (5) ans, agrandir.

15           Ça permettrait d'être plus facile pour faire la surveillance, le *policage* dont on parlait et puis ça laisse une espèce d'alternative, par exemple aux gros bateaux qui ont à passer quelque part. Je ne sais pas si c'est possible, moi, je ne connais pas les zones de  
20       l'édification, *et caetera*; c'est là que je dis que je manque de contenu. Mais le fait de prendre la largeur du

fleuve, ça ne laisse pas de choix, là.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin. Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

5                   En terme d'application de mise en place de la ZPM,  
dans notre cas, ça va être, comment dirais-je, une  
application unique lors de la désignation. Par contre,  
en terme de mise en force des mesures, celle-là pourrait  
être sur une base d'échelonner dans le temps en terme  
10                   d'étapes, dépendant du type de mesure.

                  Si on parle de la réglementation de la vitesse, on  
n'a pas parlé ici par exemple au niveau des activités  
d'observation en mer de mammifères marins, donc il y a  
beaucoup de données qu'on doit tenir et lors de la  
15                   désignation on va devoir avoir une certaine forme de  
régime qui va s'appliquer. Mais ce n'est pas un régime  
qui va être conçu en catimini, dans le sens qu'on va  
retourner voir les gens qui sont directement ciblés par  
ces mesures-là, du moins d'une façon plus pointue et  
20                   déterminer avec eux les marges de manoeuvres qui peuvent  
s'appliquer.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

En complémentaire, je dirais que ce qui devrait être effectué, c'est un déploiement intelligent de la surveillance. C'est-à-dire qu'on connaît des zones de concentration de mammifères marins, on connaît aussi des secteurs plus critiques où il y a des pressions qui s'exercent sur ces animaux-là sont plus grandes.

A ce moment-là, l'effort de protection de surveillance sera dans ces secteurs-là, c'est évident. Donc, l'idée, ce n'est pas de mettre un agent des pêches par kilomètre carré, mais il va y avoir une distribution intelligente, je pense, de l'effort de surveillance; c'est indéniable. A ce moment-là, je pense que ça répond à votre préoccupation.

15 M. LOUIS DORAIS:

Mais ça pourrait être comme un déploiement périodique ou bien ça peut-être dans la saison aussi, une période où cette limite-là serait en vigueur. Je ne sais pas, il ne doit pas y avoir des baleines partout, tout le temps, il y a des périodes j'imagine où, exemple en hiver, il y a beaucoup moins de baleines, alors là ça pourrait...

M. PIERRE BELAND:

Non, monsieur Dorais pense aux gros cargos, ici.  
Et, permettez-moi d'ajouter quelques éléments en ce qui  
concerne les cargos. On a rencontré un des  
5 représentants de ces associations déjà et on en  
rencontre d'autres demain, puis ils me corrigeront si je  
me trompe aujourd'hui, mais rare sont les cargos qui  
vont à plus de vingt-trois (23) noeuds. Et la vitesse  
qui est la limite en ce moment dans le Parc marin et je  
10 la donne comme exemple parce que pour ce qui est de la  
ZPM, il n'y a rien qui a été décidé, elle est de vingt-  
cinq (25) noeuds, donc il n'y a à peu près pas de cargos  
qui excèdent cette vitesse.

Mais admettons que dans l'avenir, dans le futur,  
15 qu'on ait des navires à multicoques, flottantes ou  
autres qui vont à trente (30), quarante (40), cinquante  
(50) noeuds, là, on aurait un problème si on  
n'établissait pas des réglementations maintenant. Mais  
pour l'immédiat, supposons qu'il y a un certain nombre  
20 de cargos qui maintenant peuvent faire vingt-cinq (25)  
ou trente (30) noeuds, la plupart de ces cargos ont soit  
des capitaines canadiens ou nécessairement un pilote.

Le pilote, lui, il est quelqu'un qui peut se plier et indiquer qu'il y a une réglementation au Canada et ce pilote-là il a un permis pour naviguer, donc lui il respecte la réglementation, donc il inciterait ou il  
5 demanderait au capitaine: Ecoutez, ici vous êtes dans la ZPM, vous ne pouvez pas dépasser - disons - vingt-cinq (25) noeuds ou vingt-six (26) ou vingt-quatre (24).

Et il faut penser aussi que ce cargo qui arrive  
10 d'Europe, quand il entre dans la ZPM, au lieu de faire disons vingt-huit (28) noeuds, il est obligé de faire cinq (5) noeuds, ça représente pour lui... ce n'est pas une grosse différence dans le temps qu'il couvre la ZPM disons cent cinquante kilomètres (150 km) à peu près.  
15 On peut calculer que ça a peut-être une (1) heure de retard pour lui, puis s'il prend son temps de marée en considération, ça ne change pas grand chose dans sa vie, peut-être.

C'est ça l'idée de voir avec ces gens demain,  
20 entre autres, qu'il y a moyen de trouver un régime qui va sécuriser en ce qui concerne les baleines et qui ne représentera pas un coût énorme pour les cargos actuels mais qui va aussi permettre de baliser pour le futur.

Il y a déjà des traversiers qui vont à trente (30), quarante (40) noeuds, en Europe, cinquante (50) noeuds même parfois, et, en Méditerranée, ça cause des problèmes aux baleines de plus en plus. Et le

5 traversier de Rimouski - Forestville en ce moment, je pense que c'est le seul qu'il y a un navire commercial dans la ZPM qui dépasse vraiment la limite, si on parlait de la même limite que dans le Parc de vingt-cinq (25) noeuds, ce traversier fait trente-deux (32),

10 trente-trois (33), trente-quatre (34) noeuds. Donc, on parle d'un navire en ce moment, on ne lèse pas grand monde, mais il faut prévoir pour le futur.

Donc, beaucoup de ces mesures, vous verrez aussi, visent à prévenir ce qui s'en vient. Vous avez aussi

15 soulevé, monsieur Dorais, la question peut-être, vous parlez de corridor dans le temps, mais on peut parler de corridor aussi, déterminer certains corridors pour la navigation commerciale à certaines saisons, à certaines périodes.

20 C'est des choses qui ont été proposées dans le cadre des consultations et ainsi voir, selon la distribution des baleines, en particulier les espèces qui sont le plus susceptibles de se faire frapper, éviter de passer dans la même zone que

ces baleines à certaines saisons.

Donc, il y a toute une façon de gérer, d'examiner la situation, le règlement de limite des vitesses, ça en est un, il y a d'autres mesures aussi dont toujours les  
5 mesures: l'éducation, information. Sur l'ensemble des trente-sept (37) mesures ici, il y en a treize (13) seulement qui sont des mesures de type réglementaire, les autres, c'est harmoniser, inciter les gens à.

Souvent, les gens sont prêts à modifier leur  
10 comportement quand ils savent pourquoi. Si tu leur demandes de ne pas faire une chose sans leur expliquer, sans les avoir amener dans ton schéma de pensée, ça ne fonctionne pas, mais, par l'éducation on arrive à beaucoup de choses. J'ai trop parlé.

15 Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

Là, j'ai pas entendu très bien. Est-ce que vous avez déjà déterminé une limite de vitesse qui serait proposée?

20 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Non, pas du tout, on a encore des réflexions et des discussions à y avoir avant de définir de telles...

M. YVES PAQUETTE:

5           Ça me surprend un peu, parce que j'aurais pensé qu'avec cette réflexion-là serait venue au moins une recommandation pour discussion. Moi, ce qui m'amène à poser la question, c'est que, à écouter les discussions, je me demande si il y aurait pas, si ça ne pourrait être  
10 des vitesses variables dépendant des zones de risques. Vous connaissez les corridors où sont les mammifères davantage qu'ailleurs, or possiblement que dans certaines zones ou dans certains corridors plus particulièrement, les limites seraient beaucoup plus  
15 importantes.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Effectivement, donc il y a plusieurs façons  
20 d'adresser le problème des collisions, puis la limitation de vitesse en est une, puis si on prend par exemple... il y a un exemple qui est tout près de nous dans la Baie de Fundy, j'amène tout le

temps cet exemple-là, c'est pour la baleine noire qui est une espèce en voie de disparition.

En déplaçant le corridor de navigation d'à peine huit (8) milles marins, on a diminué le niveau des  
5 risques de quatre-vingt pour cent (80%) pour ces animaux et les collisions étant la cause principale des mortalités pour cette espèce-là.

Donc, il y a tout ça à étudier, il y a à la fois, comme vous dites, des zones de concentration où il  
10 pourrait y avoir des vitesses plus faibles. Mais l'idée avant tout derrière ça, oui, ça devrait être avancé, ça devrait être discuté, des déviations de trafic pour ça; possiblement, c'est les solutions les plus efficaces.

Et l'idée aussi derrière cette mesure-là, c'est  
15 qu'actuellement, dans l'estuaire du Saint-Laurent, il n'y a aucune limite, il n'y a aucune limite théorique, du moins. Donc, nous, avant tout, on veut établir un plafond pour l'ensemble de la zone pour pas lorsque les développements technologiques permettront à certains  
20 bateaux de voyager à des vitesses effarantes et qu'il soit trop tard pour agir.

Donc, l'ensemble des mesures se veut à la fois correctrices, mais aussi préventives, donc on

a une vision à long terme, dix (10), quinze (15) ans en  
vue des développements futurs, des nouvelles activités  
humaines, tout ça, donc on prend compte de tout ça. Ce  
qui fait qu'il y a encore des pourparlers à y avoir pour  
5 définir, comme je dis, le plafond pour l'ensemble de la  
zone et peut-être pour certaines zones spécifiques, des  
vitesses plus basses, mais il nous manque des données à  
ce moment-ci pour prendre des décisions.

M. PIERRE BELAND:

10 Merci, monsieur Cantin. Peut-être que je pourrais  
attirer votre attention sur une autre mesure qui est la  
mesure D1.2 que nous pouvons examiner rapidement qui  
dit, à page 10:

15 *"Porter une attention particulière à  
l'harmonisation et la complémentarité  
des mesures de gestion prises à  
l'intérieur de la ZPM avec celles du  
parc marin Saguenay-Saint-Laurent"*

Et celles qui existeront dans la ZPM. Si on pousse ce  
20 libellé à l'ultime, on sait qu'il y a déjà une limite de  
vitesse maximale de vingt-cinq (25) noeuds dans le Parc  
marin. Alors si on

harmonise, on peu imaginer ce que serait peut-être du même ordre même si il y a pas de chiffre établi en ce moment et peut-être qu'un jour le Parc marin changera aussi sa limite. Il n'est pas dit que ça va rester  
5 vingt-cinq (25) noeuds pour toujours, ça peut diminuer et ça peut monter selon l'acquisition des connaissances qu'on fait avec le temps.

Monsieur Tremblay et ensuite monsieur Huot.

M. MICHEL TREMBLAY:

10 Oui, dans le même ordre d'idée que monsieur Dorais et que vous avez parlé, quand on parle d'un territoire et de zones protégées, le Yacht Club de Québec organise depuis près de cent ans (100) une régata à Cap-à-l'Aigle qui est en plein dans votre zone, c'est des voiliers,  
15 donc qui doivent pas dépasser sept (7), huit (8), on s'entend bien, qui sont tous très légers, mais on a eu comme problème avec le Parc marin, l'obligation de demander un permis, si je ne me trompe pas, pour pouvoir faire notre régata annuelle; je pense qu'on a payé une  
20 centaine de dollars pour ça. Ce genre de *bébelle*-là, pouvez-vous y penser un peu plus à ce genre d'activité-là plutôt que d'arriver avec des choses aussi bêtes et aussi inattendues

pour le monde du nautisme et surtout de la voile?

5 Puis d'autre part, je trouve votre... quelque chose d'extrêmement intéressant, c'est de savoir si il y a des zones protégées où il y a plus de mammifères marins, nous autres on peut ajuster nos régates dans cette fonction-là pour faire notre part, mais je pense qu'il y aurait peut-être moyen qu'on s'entende pour faire quelque chose d'assez intelligent quand on parle aussi de plaisance et de voilier par rapport à de si grandes infrastructures qui pour nous autres nous amènent bien plus d'irritants que de bonnes choses, 10 parce qu'au niveau de la prévention, ces gens-là en général en font beaucoup.

15 Puis, en passant, parce que je devrai quitter bientôt, il y a un point important, c'est qu'on a eu des problèmes de déversement d'huile à Cap-à-l'Aigle cet été et ça a été ardu de trouver des moyens de pouvoir arrêter ça. On a appelé la garde côtière, le ministère de l'Environnement, Pêches et Océans et personne à peu 20 près n'a bougé là-dedans excepté qu'il a fallu faire venir la Sûreté du Québec pour enlever le gars de son bateau pour ne pas qu'il pollue.

Ça, c'est plus des choses qu'on trouve

importantes à faire dans une zone protégée comme ça, au  
niveau de l'environnement plutôt que sur la vitesse  
entre point quatre (.4) ou point cinq (.5) noeud, il  
faudrait peut-être mettre beaucoup d'énergie sur la  
5 concentration des mammifères, des endroits qu'on devrait  
peut-être éviter. Parce que quand je vois une  
réglementation d'interdiction d'approche à moins de  
quatre cents (400) mètres des mammifères marins, c'est  
très difficilement applicable pour les voiliers. Parce  
10 que, moi, je navigue à Cap-à-l'Aigle depuis belle  
lurette, et c'est les bélugas qui nous approchent.  
Peut-être qu'il faudrait faire la même chose aussi pour  
les bélugas, de ne pas trop s'approcher de nous autres.

M. PIERRE BELAND:

15 Monsieur Tremblay, vous avez plusieurs questions,  
on va répondre à chacune d'entre elles. Un, le permis,  
vous avez qualifié ça de deux (2) façons, je vais  
retenir les mots surprenante et inattendue. Monsieur  
Cantin, permis pour les régates et autres activités?

20 M. GUY CANTIN:

Bien, je pense ce qu'on peut répondre, c'est qu'on  
va tenir compte de votre commentaire puis si

ce n'est que pour mettre des irritants, il faut voir à la fois l'efficacité d'atteindre des objectifs et l'impact sur les usagers.

5 Je pense jusqu'à maintenant dans le projet, notre idée, nous autres, c'est de maximiser le bénéfice que peuvent en tirer les mammifères marins puis en même temps d'essayer de minimiser l'impact sur les usagers, donc c'est un peu l'esprit qui nous anime puis un commentaire comme ça, c'est certain qu'on en prend bien  
10 note.

M. PIERRE BELAND:

Deuxième point, c'était: déversement. Premier point à nouveau, monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

15 Peut-être une information complémentaire concernant le type de gestion. Dans le Parc marin, c'est plus une gestion administrative quand même d'un territoire bien défini tandis qu'ici on *focusse* uniquement sur les mammifères marins, leur habitat et  
20 ressources alimentaires, donc il y a bien des activités qui n'ont pas, en fin de compte, surtout celles qui n'ont pas de lien avec les mammifères marins, ce n'est pas de notre ressort du tout, là. Donc si votre activité a pas d'impact comme tel...

M. MICHEL TREMBLAY:

D'autant plus que nous effleurions seulement le Parc marin dans cette course-là, vraiment on l'effleurait.

5 M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Tremblay, votre troisième point, la distance d'approche. C'est souvent mal compris le libellé de cette mesure puis on va la passer en priorité. Quand on aura fini la A1.1, on va y revenir à  
10 celle-là. Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

La pollution.

M. PIERRE BELAND:

Pollution, oui, on va en parler plus tard. Et je  
15 cherchais dans le cahier la mesure, laquelle... ce dont je me souviens, c'est qu'à Forestville, il y a des pêcheurs qui nous ont recommandé que dans tous les ports qui sont situés à l'intérieur de la ZPM, qu'il y ait un effort particulier mis pour contrôler les rejets de  
20 pétrole, d'essence, les huiles usées que les plaisanciers parfois déposent dans les marinas.

Dans certains ports, il y a des installations déjà, il y a des façons de recycler et de déposer et dans beaucoup de ports, que ce soit des marinas

ou autres, il y a rien, alors c'est une recommandation qui nous a été faite et qu'on pris très au sérieux.

Est-ce que ça répond... évidemment, on peut pas agir aujourd'hui, mais c'est retenu, c'est compris.

5 Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

Merci. Je retiens dans ce que vous avez dit avant l'intervention de mon collègue de Charlevoix, il y a un phénomène de *gradualité*. L'expérience de ma vie  
10 actuelle, le bateau commercial, lorsqu'il est rendu à l'Est ou en bas des Escoumins, il n'y a plus de pilote à bord. Nous, dans notre cohabitation avec ces bateaux-  
là, c'est dommage qu'il n'y ait pas de pilote ici, je leur envoie des fleurs, là, on se sent bien sécurisé  
15 quand il y a un bateau, peu importe le pavillon, avec un pilote. Et en bas des Escoumins bien, on a met notre veste pare-balle puis on met trois (3) vigies plutôt qu'une (1) parce qu'à ce moment-là on sait que ça peut être différent.

20 Et c'est pour ça que je songe à une gradualité entre Betsiamites et Escoumins qui est hors du Parc Saguenay où il n'y a pas de pilote canadien à bord et où le système de satellitaire

de positionnement de navire selon la norme de l'IMO peut prendre jusqu'à six (6) ans à compter de sa promulgation pour que ça soit mise en place; c'est pas demain matin la veille.

5                   Il serait peut-être plus sage de songer à une gradualité, je vais dire un chiffre, là, trente-trois (33) noeuds, puis à tel endroit ça baisse à trente (30), puis à tel endroit vingt-sept (27), puis vingt-cinq (25). Peut-être pour que vous soyez en mesure, d'abord  
10 de respecter le phénomène d'osmose avec le Parc Saguenay qui est déjà à vingt-cinq (25) noeuds.

                  Et je me souviens que lorsqu'il y avait eu la discussion des limites de vitesses pour le Parc Saguenay, lui, il voulait avoir quinze (15) noeuds et  
15 les armateurs internationaux et du Canada avaient fait intervenir leurs amis d'Ottawa pour que ce soit vingt-cinq (25) noeuds parce que là ils disaient que ça leur amenait trop de pertes financières. Et ça, dans une vie antérieure, je me souviens d'avoir été non pas  
20 participant aux négociations mais témoin de certaines de ces négos-là.

                  Donc, l'effet de précédent immédiat à proximité du Parc Saguenay, déjà on présume que ça

va ressembler sensiblement... je ne parle pas des irritants pour les régates, ces choses-là, mais je parle de la réglementation proprement dite, c'est dans ce sens-là et c'est déjà une chose à laquelle les clientèles que nous sommes habituées. C'est pour ça qu'on arrive pas en voulant ériger des barricades, là, on est déjà dedans.

Puis même, comme disait Michel, il voudrait en avoir plus au niveau par exemple des réservoirs de rétention des eaux usées qu'on trouve dans certains petits ports de pêche en vertu d'un programme fédéral mais qui n'est pas rendu dans les ports de plaisance mais seulement dans les ports de pêche ou les ports polyvalents. Merci.

15 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin, est-ce que vous voulez répondre à votre préoccupation en ce qui concerne le contrôle des cargos une fois que le pilote à débarquer aux Escoumins? Monsieur Le Sauter, allez-y.

20 M. DANIEL LE SAUTEUR:

Evidemment, j'ai pas la réponse. Par contre, on rencontre ces gens-là demain, on pourrait leur poser la question et vous revenir avec la réponse. Est-ce que ce serait... on n'a pas, à moins que

madame Gagnon... c'est ça, on n'a pas la réponse à  
donner, là.

M. ANDRE HUOT:

Je n'ai pas besoin d'une réponse, je fais juste  
5 attirer votre attention.

M. PIERRE BELAND:

Ce qu'on pourrait dire, par contre, c'est que les  
officiers, je ne sais pas si ils travaillent pour la  
Garde côtière ou Transports Canada, qui sont postés aux  
10 Escoumins qui surveillent le trafic maritime peuvent  
suivre ces navires beaucoup plus loin qu'aux Escoumins  
par radar.

M. ANDRE HUOT:

Trente-deux (32) milles seulement.

15 M. PIERRE BELAND:

Ça fait quoi ça, trente-deux (32) milles?

Monsieur Huot a dit trente-deux (32) milles seulement.

M. ANDRE HUOT:

Trente-deux (32) milles seulement.

20 M. PIERRE BELAND:

Trente-deux (32) milles marins? Donc, ça les  
place peut-être à mi-chemin entre Escoumins et la limite  
de la ZPM. Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

Question de curiosité, je vais tout de même poser la question demain.

M. PIERRE BELAND:

5 Madame Labrecque et ensuite je demanderais madame Lesage en ce qui concerne les zones de concentration des mammifères marins et le dynamisme spatial: Est-ce qu'on rêve en couleur quand on pense qu'on pourrait trouver des corridors pour certaines saisons ou autres? Madame  
10 Labrecque.

MME EMIE LABRECQUE:

Oui, bien nous autres c'est sûr qu'on vous appuie là-dedans parce que de toute façon, quand il y a des navires qui vont à cette vitesse-là, bien les petites  
15 embarcations ont des bonnes vagues. Par contre, moi, j'aurais une question plus sur le concept des zones de protection marine.

Est-ce que ça se peut, c'est suite aux commentaires des gens, qu'il y ait des zones plus  
20 intenses ou des zones moins intenses dans le concept des zones de protection marine existantes qu'elles soient subdivisées comme un peu un parc l'est? C'est ça ma question.

M. PIERRE BELAND:

Madame Labrecque, vous anticipez une des mesures, je vais la trouver puis monsieur Cantin va vous répondre.

5 M. GUY CANTIN:

C'est la mesure D1.1. Oui, pour répondre, oui, c'est possible.

M. PIERRE BELAND:

Et la mesure D1.1 dit:

10 *"Identifier les sites sensibles, uniques ou d'importance pour les mammifères marins dans la ZPM proposée et évaluer le niveau de protection qui leur est requis"*

15 Donc, on peut sous entendre qu'une fois qu'on aurait fait cette cartographie, qu'on pourrait déterminer, comme vous le suggérez, qu'il y a certaines zones où il faut aller encore plus lentement ou certaines zones où il faut éviter certaines activités par rapport à  
20 d'autres.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Puis juste pour dire que c'est au besoin, si ça s'avère une nécessité, donc ce n'est pas d'emblée qu'il  
25 y a aura un zonage, si il y a un

besoin particulier dans une zone particulière, il pourrait y avoir des mesures particulières.

M. PIERRE BELAND:

5 Madame Lesage, quand on discutait tout à l'heure à essayer de trouver des corridors pour les navires ou des saisons en ce qui concerne les mammifères marins, quelle est votre vision à ce sujet?

MME VERONIQUE LESAGE:

10 Ce que je peux dire, c'est qu'on travaille sur ça pour essayer de mieux définir ces secteurs-là de concentration, mais quand on regarde la largeur de l'estuaire, je pense qu'il ne faut pas retenir notre souffle trop longtemps pour essayer de trouver des corridors parce que les animaux, selon les espèces, il y  
15 a des secteurs où il y a des concentrations, mais quand je pense aux bélugas, ils sont autant sur la rive Sud que sur la Côte Nord, donc ce serait une espèce de louvoisement indéfini à travers le secteur; ça fait que, moi, j'y crois peu.

20 M. PIERRE BELAND:

Donc, on donnerait aux navires le choix entre aller à quinze (15) noeuds en ligne droite ou à vingt (20) noeuds en zigzag. Merci.

MME VERONIQUE LESAGE:

Je ne dis pas qu'on va peut-être pas trouver autrement mais un *good feeling* vite comme ça, j'ai des doutes qu'on arrive à des corridors bien définis.

5 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

10 Seulement pour Véronique, on parle longitudinale mais on parle transversale, est-ce que la problématique est pire?

MME VERONIQUE LESAGE:

Equivalente.

M. PIERRE BELAND:

15 Parce que le problème vient du fait, bien problème, drôle de mot, mais il y a une douzaine d'espèces de mammifères marins, il y a des phoques, on pense juste au phoque commun dans ce cas-ci, mais il y a les bleus, les communs, les petits rorquals, les bélugas, ça change selon les saisons et c'est pas facile  
20 de trouver à un moment donné, un endroit où il n'y en a pas. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur cette mesure, sur la vitesse des bateaux? Monsieur Tremblay.

M. MICHEL TREMBLAY:

De mémoire, en cent (100) ans, de toutes les courses qui ont été faites à Cap-à-l'Aigle, il y a jamais eu un mammifère marin qui a été frappé par un  
5 voilier.

M. PIERRE BELAND:

Peut-être que je pourrais commenter que, quand on parle de six (6) noeuds, je ne sais pas si on parle de course vraiment. Il faudrait voir. Merci, monsieur  
10 Tremblay.

Si vous le voulez bien, je vais passer à la mesure A3.5 parce que ça vous a interpellé cette mesure et je pense qu'elle est mal comprise. Il faut la lire attentivement, donc à la page 6:

15 Mesure A3.5:

*"Interdire de s'approcher à moins de quatre cents (400) mètres d'une espèce de mammifère marin résidante en voie de disparition ou menacée"*

20 Je pense qu'ici le mot s'approcher est important. Autrement dit, si vous allez à six (6) noeuds ou à sept (7) noeuds ou à l'intérieur de la limite qui est permise et qu'il y a une baleine sort à un (1) mètre devant vous, vous n'êtes pas en infraction. Par contre, si  
25 vous voyez une baleine et vous vous

en approchez, là, vous faites une activité qui risque de vous mettre en infraction.

5 Si vous dépassez le quatre cents (400) mètres, en admettant que le règlement ait été adopté, là vous êtes en infraction parce que volontairement vous voulez approcher une baleine à plus de quatre cents (400) mètres.

A3.1 aussi:

10 *"Adopter une réglementation sur les distances et les vitesses d'approche des baleines"*

Encore une fois, ces règlements ont été développés à l'origine pour ceux qui font des activités commerciales d'observation des mammifères marins qui veulent s'approcher, qui parfois aimeraient sauter sur le dos des baleines et elle a été étendue à tous en ce qui concerne les espèces menacées, en tout cas, je vais laisser monsieur Cantin commenter sur ces deux (2) mesures A3.1, A3.5.

20 Monsieur Tremblay est-ce que vous avez une question à ce sujet? Quelqu'un d'autre a une question?

On voit que les deux (2) mesures sont différentes, il y en a une, la A3.5 vise les espèces résidentes en voie de disparition ou

menacées, donc pour le moment, de la façon dont elle est écrite, ça ne concerne que le béluga puisque le phoque commun bien qu'on pense qu'il est menacé, il y a pas assez de données et la classification légale n'a pas été  
5 faite encore pour cette espèce. Oui, allez-y monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Et pour ce qui est du rorqual bleu qui est une espèce en voie de disparition, elle n'est pas visée,  
10 mais ça ne veut pas dire que c'est exclu. Il y a eu certaines représentations qui allaient dans ce sens-là lors des consultations, donc on n'a pas vraiment pris de décision à cet égard-là, mais ce n'est pas exclu.

M. PIERRE BELAND:

15 Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

Au niveau des plaisanciers, moi, je pense, on l'a déjà vécu avec le Parc marin, moi, en lisant ça, j'ai vu comme une extension de ce qui est fait au Parc marin et  
20 de ce que j'entends, puis pour y avoir été moi-même, les plaisanciers souscrivent très bien là-dedans, dans la mesure que ça leur est bien présenté.

Monsieur Béland faisait une bonne lecture en

disant que quand les gens on leur explique, c'est compris parce qu'eux autres aussi ils veulent continuer à en voir des baleines puis ils vont là à cause des baleines, ça fait que c'est pas leur jeu de foutre la pagaille là-dedans. Quand c'est bien présenté, c'est bien expliqué puis très bien vulgarisé dans la mesure où c'est pas trop compliqué non plus, il faut quand même... c'est-à-dire, on n'est pas capable de s'arrêter sur un dix (10) cents, ça va être accepté d'emblée.

10 Il y a une chose qui m'était venue à l'esprit à la lecture, j'ai l'impression, les scientifiques mangeront pas ça, là, mais il y a beaucoup de plaisanciers sur le fleuve puis dans ces zones-là. Et puis si la vulgarisation ou la sensibilisation va au point d'en reconnaître, ils peuvent être un peu des yeux sur l'eau pour vous autres au niveau des espèces.

15 C'est une mesure à laquelle... bien, nous autres, dans le cadre des Escadrilles canadiennes de plaisance, on utilise des rapports de gens pour la météo, par exemple, utiliser des rapports. Je sais que les scientifiques croient juste dans les données qu'ils ramassent eux-mêmes, mais dans une autre vie, je me souviens de ça, c'était bien

difficile de faire accepter aux chercheurs les données qui venaient du commun des mortels, mais, ceci dit, c'est juste que ça me faisait plaisir de le dire. En tout cas, c'est ma remarque.

5 M. PIERRE BELAND:

Scientifique vous-même, monsieur Dorais, vous en savez quelque chose. Je vais simplement noter que, par exemple le traversier Saint-Siméon - Rivière-du-Loup, depuis mil neuf cent quatre-vingt-trois (1983), à chaque  
10 traversée ils remplissent une fiche indiquant le nombre de bélugas qu'ils ont vus, à quel endroit et à quelle heure; et c'est peut-être la base de données la plus longue.

Il y a aussi un réseau qui s'appelle Réseau  
15 d'observation des mammifères marins qui récolte des données. Madame Lesage, vous connaissez ce Réseau, qui récolte des données de plusieurs observateurs sur les deux (2) rives, de navigateurs aussi?

MME VERONIQUE LESAGE:

20 Ça fait un peu la même chose que ce que le GREMM fait pour... mais avec un ensemble différent d'observateurs, ils sont beaucoup orientés aussi vers les phoques.

M. PIERRE BELAND:

Et, oui, il y a des navigateurs, des plaisanciers et autres qui sont souvent dans la zone qui rapportent leurs observations régulièrement. C'est des bonnes  
5 données parce que... on va aller à la pause-café puis on pourra en parler plus longuement, si vous voulez, monsieur Cantin, parce que si c'est toujours fait de la même façon, même si ça ne t'indique pas exactement combien il y a de mammifères marins, ça permet de  
10 déceler des tendances à long terme.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Simplement pour mentionner que je crois que c'est une très bonne façon que les gens s'approprient et  
15 s'identifient à la zone que de faire participer des gens de la sorte et je ne parlerai pas pour les sciences mais nous, à la gestion des océans, peut-être monsieur Le Sauteur pourra développer un petit peu plus là-dessus, mais il y a un programme de gestion intégrée qui vise la  
20 participation des communautés dans la récolte de données. Je pense qu'il y a des programmes qui se font au niveau des zostères, donc nous on est, à notre niveau, très ouvert à

ça.

M. PIERRE BELAND:

Commentaires?

M. DANIEL LE SAUTEUR:

5                   Je pense que le taux de participation de la part  
des gens directement concernés est plus que bienvenue  
parce que plus il y a de yeux sur le terrain justement  
pour rapporter des incidents, je ne parle pas  
négativement, rapporter des observations, à ce moment-  
10                   là, ça aide justement à ajuster des mesures de gestion  
notamment pour la ZPM.

                  Monsieur le président, je veux seulement rajouter  
un complément d'information concernant les distances et  
les vitesses. Le règlement s'appliquerait ou cette  
15                   mesure s'appliquerait également aux aéronefs, aux  
véhicules sous-marins et à ceux qui font des activités  
de plongée sous-marine, donc potentiellement elle  
pourrait par extension s'appliquer à ces véhicules-là.

M. PIERRE BELAND:

20                   Alors, je vous propose que nous allions à la  
pause-café une dizaine de minutes et on revient ensuite  
et on passera aux mesures A3.3, A3.4. Et en ce qui  
concerne l'acquisition de données aussi,

je veux mentionner que les pêcheurs ont proposé, ont recommandé que chaque pêcheur soit obligé de rapporter lorsqu'il y a des prises accidentelles ou des accidents avec des mammifères marins, ils l'ont proposé eux-mêmes.

5

C'est le genre de réseau d'informations que des particuliers ou des associations comme la vôtre peuvent monter et s'entendre avec soit le Réseau d'observation sur les mammifères marins ou le GREMM à Tadoussac pour envoyer ces données aux bons endroits. Alors une dizaine de minutes et on revient ici.

10

#### SUSPENSION

15 M. PIERRE BELAND:

Alors on reprend, nous étions toujours dans le même domaine, un peu, l'approche, les distances, les vitesses des bateaux près ou loin des mammifères marins.

Monsieur Cantin, vous aviez une question à poser, je ne vous en ai pas laissé le temps.

20

M. GUY CANTIN:

J'avais une question, non... je ne me souviens plus.

M. PIERRE BELAND:

En ce qui concerne la vitesse maximale à adopter  
ou les projets de vitesse pour...

M. GUY CANTIN:

5                   Oui, d'accord. Mais, avant ça, je voulais  
simplement revenir sur une question qui avait été posée,  
je crois que c'est pas monsieur Paquette. Comme promis,  
durant la pause, j'ai regardé les documents puis les  
recherches.

10                   Simplement pour mentionner qu'effectivement, les  
graphiques que je présentais n'étaient pas complets puis  
l'étude tient compte des bateaux des plaisanciers puis  
il y a effectivement des cas de rapportés. J'ai regardé  
dans les données pour le Québec puis il y a quelques cas  
15 de rapportés pour ce qui est de la plaisance, j'ai pas  
eu le temps de regarder si c'étaient des blessures  
graves ou quoi, mais je sais qu'il y a quelques cas de  
rapportés.

Et puis en faisant référence à l'étude  
20 internationale, ça donne ça ici, excusez-moi, le  
graphique est un peu boiteux, mais ça présente quand  
même les données.

Donc, ici, j'ai ajouté les données pour les  
bateaux récréatifs puis il y a des cas de

blessures graves rapportées effectivement pour des bateaux récréatifs aussi.

M. PIERRE BELAND:

5 Monsieur Paquette, vos observations ou votre position en ce qui concerne une vitesse maximale, vous, vous avez dit que vous représentiez huit mille cinq cent (8500) membres?

M. YVES PAQUETTE:

10 Je pense que j'ai déjà annoncé tantôt que nous supportions ça d'emblée.

M. PIERRE BELAND:

D'emblée à une vitesse maximale...

M. YVES PAQUETTE:

15 Très raisonnable, écoutez, on parle de quelque chose d'important ici, je pense que les plaisanciers vont se conformer surtout si l'information est bien véhiculée, je pense qu'on l'a mentionné tantôt, à partir du moment où les gens sont bien informés, il est évident que ça devrait être restreint.

20 Pour que ça soit efficace, l'idée c'est pas d'essayer de tirer sur son bord de couverte ou quoi que soit, ce qui est important ici c'est d'arriver à des mesures qui soient efficaces. C'est pour ça tantôt que je posais la question, à

savoir, si on avait idée de quelle allait être la limite de vitesse qu'on envisageait, mais ça me semble très important.

M. PIERRE BELAND:

5 C'est parce que j'avais envie peut-être de vous poser la question, qu'est-ce que vous, vous imaginez comme une limite de vitesse raisonnable? J'imagine que si on disait cinq (5) noeuds, là, ça serait une levée de bouclier partout avec raison d'ailleurs?

10 M. YVES PAQUETTE:

Oui, ce serait très limitatif.

M. PIERRE BELAND:

Trente (30) noeuds, il y a à peu près personne qui se plaindrait, vingt-cinq (25) noeuds, vingt (20)  
15 noeuds, quinze (15) noeuds, j'imagine qu'il y a une fourchette en quelque part?

M. YVES PAQUETTE:

D'ailleurs, tantôt quand je parlais de vitesse variable, c'est que dans certains endroits, que les  
20 limites de vitesse soient un petit peu plus libérales, ça dérangerait personne. Mais, là, vous les connaissez ces endroits-là par les études que vous avez faites alors qu'ailleurs

ça serait plus important que ce soit plus significatif.

Il y a eu des exemples qui ont été donnés par les journaux sur, par exemple, les zodiaques qui allaient  
5 près des baleines puis qui, finalement, souvent les frappaient. Mais pour en avoir vu, moi, arriver là-bas à très grande vitesse, parce que c'était important de les voir au moment où ils sortaient, ça m'a estomaqué de voir qu'on laissait faire ces choses-là.

10 Alors, j'ai l'impression que les limites de vitesse qui vont être imposées une fois que tout le monde aura été consulté, les gens vont se conformer, il n'y aura pas de problème.

M. PIERRE BELAND:

15 Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

20 Simplement, je voudrais savoir: Est-ce que dans les membres que vous représentez, est-ce qu'il y a une catégorie de navires haute vitesse, comme les *cigarette boat*?

M. YVES PAQUETTE:

Il n'y a pas de catégorie comme telle de notre côté, mais il y en a, entre autres, il y a des gens qui font du *poker run*, on n'est pas sûr

que ce soit la meilleure chose qui arrive au monde, il faudrait peut-être...

M. PIERRE BELAND:

Du? Ils font du?

5 M. YVES PAQUETTE:

Des *poker run*, ceux qui connaissent les *poker run*, ils savent qu'il y a des comportements bizarres qui se font là, tant au niveau la conduite téméraire, du bruit... ça se fait à très grande vitesse, souvent avec  
10 des bateaux cigare dont on parlait tantôt. Je ne pense que ce soit toujours recommandable, dans certain cas, ça peut être bien fait, mais plus souvent qu'autrement il y a des débordements, pour employer un terme, un euphémisme, admettons. Et ça, ça devrait être sûrement  
15 vu, non seulement dans ces zones-là mais ailleurs aussi parce que ça devient dangereux.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

20 A titre informatif, le port de Québec interdit les *poker run*, il devait y en avoir un cet été qui partait de Trois-Rivières et qui devait venir à Québec et remonter à Montréal, alors il a été interdit dans les limites du port

de Québec, donc il n'est pas venu. Ils sont interdits dans les limites du port, c'est peut-être déjà une espèce de filet de pêche pour ne pas qu'ils se rendent dans votre projet de zone, d'une part, effectivement.

5 D'autre part, moi, je voulais intervenir sur un détail, on parle, bien, il y a peut-être des secteurs. Moi, l'été dernier, j'ai vécu quelque chose de particulier en descendant, je dirais en m'en allant vers le bas du fleuve avec mon bateau, en descendant, j'étais  
10 du côté Nord dans les limites du Parc, j'ai pas vu de mammifères marins, malchanceux ce jour-là.

Au retour, j'étais le long de l'Ile-Verte et, à un moment donné, je n'avais plus de porte de sortie, j'étais littéralement encerclé par les bélugas. J'ai  
15 réduit ma vitesse au minimum sécuritaire à peu près deux (2) noeuds puis là j'ai dit bien *coudonc* à un moment donné j'ai dit ils vont se tasser, ça vient proche, proche, proche, trop proche.

Ça fait que vous leur donnerez un ticket parce  
20 que, moi, je suis pas capable. Mais c'est ça que je veux dire, c'est beau de vouloir penser à des secteurs dans la zone, mais je ne suis pas

sûr que ça amène pas un événement cocasse que j'ai vécu, j'ai rien frappé, j'ai rien brisé, sauf qu'à un moment donné il y avait un phénomène de stress, moi, je suis pas intéressé à les blesser puis je suis pas intéressé à ce qu'ils brisent ma chaloupe non plus, on se comprend, c'est dans les deux sens.

Et moi, on m'avait dit: Allume ta sondeuse, c'est un bruit qu'ils aiment pas. Est-ce que c'est vrai, les biologistes me le diront, notre écho sondeur, mais ils ne ce sont pas plus éloignés, ça fait que, d'après moi, ou ma sondeuse n'est pas forte ou c'est pas bon.

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Huot. Questions, informations? Non. Madame Labrecque, je vous ai oubliée tout à l'heure.

MME EMIE LABRECQUE:

C'est pas grave. Moi, je trouve que c'est une mesure intéressante. Par contre, je me dis peut-être pour des moyens de sensibilisation, ce serait intéressant de développer quelque chose pour donner des repaires aux gens. Parce qu'identifier deux cents (200) ou quatre cents (400) mètres sur l'eau, c'est vraiment pas

évident.

M. PIERRE BELAND:

C'est une remarque qui nous a été faite à plusieurs reprises. Les pêcheurs disent: Oui, on est  
5 habitué. Puis dans bien des cas, quatre cents (400) mètres c'est relativement facile à plus ou moins X mètres. Des agents des pêches disent: Bien oui, nous, on a des *range finders*, ça fait qu'on peut trouver la distance.

10 Mais, effectivement, pour la plupart des gens, même des gens qui sont sur l'eau depuis longtemps, la différence entre quatre cents (400) et trois cents (300), c'est pas toujours facile selon la lumière, l'état de la mer et tout.

15 Monsieur Cotton.

M. HUGH COTTON:

J'aimerais peut-être un petit peu apporter... mais je ne veux pas faire ombrage à ce que vous dites, mais concernant les agents des pêches, à ma connaissance, en  
20 tout cas, je ne crois pas que ce soit aussi simple que ça d'établir une distance sur l'eau.

Et je reviens aussi sur les notions de vitesse, et *caetera*. Il ne faut pas oublier que si on intervient, quelque part à un moment donné,

c'est sûr qu'on peut intervenir en terme de prévention, et *caetera*, mais la plupart du temps, si on intervient dans un cas critique, on va intervenir d'une façon coercitive et on doit ensuite faire la preuve qu'il y a eu une infraction puis faire la preuve hors de tout doute.

Alors, quand on travaille avec des notions telles que des vitesses, telles que des distances, et *caetera*, c'est facile de créer un doute, très facile de créer un doute du côté de la défense. Et n'oubliez pas que lorsqu'on entreprend des poursuites devant les tribunaux, c'est très dispendieux. On a une expérience très complète de ça, en tout cas, nous, depuis plusieurs années, on a procédé, en vertu du Règlement sur les mammifères marins, pour avoir importuné des mammifères marins et à chaque fois qu'on procédait, on procédait dans les cas les plus flagrants.

Et, malgré tout ça, on a plus souvent qu'autrement, on a perdu même en ayant recours à des experts qui venaient témoigner pour nous et je vous dirais que la moyenne des coûts engendrés par ces poursuites-là, parfois des poursuites très

banales, si on veut, ce sont des coûts astronomiques de dix mille dollars (10 000 \$) et plus.

Alors, il ne faut pas non plus idéaliser les moyens qu'on peut prendre pour faire observer un  
5 règlement comme ça. Moi, je verrais davantage une approche en certaines situations, une approche non réglementaire, autant que possible, et faire un choix des mesures qui sont vraiment facilement applicables et porter une attention à l'applicabilité de ces mesures-  
10 là.

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Cotton. Vous avez raison de me corriger puis je vais vous dire pourquoi dans deux minutes. Monsieur Cantin.

15 M. GUY CANTIN:

Simplement pour dire que c'est pour ça que la notion de distance est intervenue pour essayer d'enlever un peu d'ambiguïté dans la notion de dérangement, donc une distance c'est quelque chose de plus objectif, donc  
20 plus facilement mesurable.

M. PIERRE BELAND:

Merci, monsieur Cantin. Effectivement, l'idée de développer des règlements qu'un juge peut accepter sans être obligé de porter un

jugement de valeur et c'est toute la difficulté comme vous le faites remarquer.

Vous m'avez corrigé, effectivement, les agents des pêches, ce qu'ils ont dit, ça se réfère aux mesures  
5 suivantes qu'on va regarder maintenant: A3.3 et A3.4 en ce qui concerne les échoueries de phoque, dire la distance de son bateau à la rive avec un "*range finder*", ça c'est facile, mais du bateau à un point sur l'eau, c'est pas quelque chose qui est facile à faire même avec  
10 un "*range finder*". Voilà! Donc correction.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Excusez-moi, c'était simplement pour avant de terminer, fermer le dossier de vitesse, je voulais juste  
15 m'assurer, je ne pose pas la question à personne en particulier, mais si il y a quelqu'un qui peut y répondre, je voulais savoir, dans le contexte où vous parlez de bateaux *cigarette boat* puis les motomarines, c'est des embarcations qui sont vendues pour la vitesse,  
20 je pense, en particulier? Est-ce que d'imposer une limitation de vitesse dans une grande zone comme ça, est-ce que vous pensez que ça pourrait avoir un impact significatif sur l'industrie, ceux qui en

produisent, sur les utilisateurs, donc mal perçue?

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

5 Probablement pas, pour la bonne raison que les  
motomarinistes peuvent trouver beaucoup d'autres plans  
d'eau d'une part, et que, deuxièmement, il y a beaucoup  
de choses que tu peux faire autre que la vitesse avec  
une motomarine, c'est pas nécessairement le seul fun que  
10 tu peux avoir avec ça. Et si la limite de vitesse, dans  
ces cas-là, est raisonnable, je pense qu'ils vont  
pouvoir avoir le même genre de plaisir, un plaisir peut-  
être différent, là, que ceux qui n'aiment que la vitesse  
excessive.

15 Mais ceux qui n'aiment que la vitesse excessive,  
sont probablement ceux qu'on devrait restreindre au  
départ. Et pour ce qui est des autres bateaux plus  
performants et plus gros, ça ne sera pas leur champ de  
course, c'est tout et c'est pas non plus en terme de  
20 production de l'industrie, ce sur quoi l'industrie  
repose.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

Moi, je serais curieux de savoir. On a  
l'expérience du voisin le Parc Saguenay, est-ce qu'il y  
en a beaucoup de *cigarette boat* et de motomarines qui  
5 génèrent peut-être des incidents, je vais appeler ça de  
même à l'heure qu'il est, dans les limites? Parce que  
le *cigarette boat*, en général, ça s'essouffle rendu à  
Trois-Rivières à un dollar et dix (1.10 \$) le litre, ça  
descend pas trop à Rimouski ces gens-là.

10 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Desaulniers, information sur la densité  
de ce genre d'embarcations?

M. JEAN DESAULNIERS:

Jean Desaulniers. A moins qu'il y aurait une  
15 activité déjà de prévue, comme un *poker run*, là on va en  
voir quelques-uns. A part de ça, c'est à l'occasion  
qu'on va en voir. Au niveau des motomarines, c'est à  
peu près la même chose, l'eau est froide, la température  
est froide, sur l'estuaire, il y en a pas beaucoup. On  
20 va en voir un petit peu plus dans le Saguenay où l'eau  
est plus chaude puis la température est plus clémente.  
Mais c'est pas la masse des embarcations.

M. PIERRE BELAND:

5                   Merci, monsieur Desaulniers. Si vous ne voyez pas  
d'objection, on pourra y revenir plus tard par la suite  
sans problème. Je vais vous demander d'examiner A3.3 et  
10                   A3.4 qui touchent les échoueries de phoque, donc des  
lieux particuliers et on ne parle pas d'une roche à la  
marée basse où il y a un phoque. On parle de sites  
particuliers où les phoques communs vont régulièrement à  
terre plusieurs à la fois et c'est là qu'ils mettent  
15                   bas, c'est là qu'ils allaitent leurs petits, c'est là  
aussi qu'ils vont séjourner pendant une période de mue.

                  Donc, c'est des endroits bien circonscrits qui ont  
été cartographiés du moins en bonne partie, sinon  
15                   entièrement, madame Lesage, dans la ZPM et qu'il s'agit  
de protéger, dans l'objectif de protéger le phoque  
commun, donc on veut:

                  "*Mettre en place un périmètre de  
                  protection...*"

20                   autant en ce qui concerne les approches par la mer,  
donc ça peut vous toucher vous comme plaisanciers ou les  
approches par terre dans le cas où c'est une échouerie  
qui est près du rivage qu'on peut accéder à pied ou à  
marée basse ou même

une échouerie qui est sur une île mais les gens  
pourraient débarquer à un bout puis marcher jusqu'à  
l'autre bout. Alors, on veut mettre un périmètre:

5                   "*... de 200 m en tout temps -  
l'approche par la mer - et de 400 m  
durant la période critique...*"

10                   qui est la période de mise bas et on n'en parle pas ici  
spécifiquement, mais on pourrait envisager aussi une  
protection particulière pendant la mue. Est-ce que vous  
avez des questions à ce sujet? Il y a une carte qui a  
été faite qui indique où sont les échoueries et  
d'ailleurs votre attention sur la mesure A3.6 qui veut  
qu'on donne:

15                   "*... les informations sur la  
localisation des échoueries... aux  
municipalités et aux MRC pour qu'elles  
soient intégrées aux schémas  
d'aménagement...*"

20                   et leur donnent un statut particulier. Et, ça, c'est la  
carte des échoueries. C'est peut-être difficile à voir  
si vous êtes loin, mais les petits points rouges, là,  
près de la rive ou près des îles, ce sont des échoueries  
reconnues de phoques communs.

Il y en a un peu partout dans la ZPM à partir de la Batture aux Loups-marins où il y a une échouerie, voilà, jusqu'à Métis sur mer qui est à l'extrémité Est et les Islets Jérémie. Je ne sais pas si vous avez des  
5 commentaires sur le bien-fondé de cette mesure.

Je sais que les gens qui font des excursions organisées de kayak à partir de Rimouski ou de Bic nous ont fait des représentations en disant: Ah, bien là on ne pourra peut-être plus les approcher parce que nos  
10 clients aiment ça les voir de près.

Alors, ça a donné lieu à des échanges intéressants parce que l'idée c'est justement de consulter les usagers avant de déterminer un périmètre. Les questions tournaient autour la même question: Comment on  
15 détermine qu'on est à quatre cents (400) mètres.

Allez-y, madame Labrecque.

MME EMIE LABRECQUE:

Moi, je trouve que c'est surtout de faire la différence entre deux cents (200) en tout temps puis  
20 quatre cents (400) durant la période critique. Etant donné qu'on a de la misère à faire les deux (2), moi j'en mettrais juste une (1) tout le temps.

M. ANDRE HUOT:

Allez donc à trois cents (300).

MME EMIE LABRECQUE:

Oui, bien je le sais pas la distance, moi, je  
5 pense qu'il faut tenir compte de ce qui peut les  
déranger, c'est surtout ça qui est important.

Dans le cadre de la Fédération, nous autres, ce  
qu'on veut, c'est appuyer ça, c'est sûr, l'idée c'est  
d'encadrer une activité. Ça fait que c'est sûr qu'on va  
10 appuyer ça, par contre, cette embûche-là ça rend...  
c'est pas une embûche, je veux dire, cette dualité-là,  
ça complique un peu les choses, ça fait que c'est ça que  
je recommanderais.

M. PIERRE BELAND:

15 Madame Lesage.

MME VERONIQUE LESAGE:

Si je peux apporter une précision peut-être  
pour...

M. PIERRE BELAND:

20 Pourquoi ces chiffres-là existent.

MME VERONIQUE LESAGE:

... la mesure de quatre cents (400), deux cents  
(200). En fait, le quatre cents (400), c'est ça, c'est  
pendant la période de reproduction

lorsque les jeunes se ramassent dans l'eau parce que le site est *flushé* parce que les gens se sont trop approchés, c'est quelque chose qui est assez critique pour le jeune.

5                   Ce qu'on remarque, c'est qu'en juin, en général les animaux sont plus nerveux ou plus enclins à rentrer dans l'eau rapidement, en août, ils muent, physiologiquement c'est plus important pour eux-autres de rester en dehors de l'eau et ça a comme conséquence  
10                   que les bateaux peuvent s'approcher beaucoup plus des animaux et aussi que les animaux insistent beaucoup plus à retourner sur les sites.

                  Ça fait que je pense que, puis c'est mon opinion personnelle puis c'est peut-être pas *pantoute* ça qu'ils  
15                   ont pensé derrière les mesures, mais une façon de voir les choses, c'est peut-être que... parce que la réalité, c'est que pour ceux qui dépendent de cette industrie-là pour l'observation, quatre cents (400) mètres c'est  
                  loin.

20                   Et en juin, bon, c'est la période critique mais, en même temps, il y a pas beaucoup d'observation à cette période-là qui se trouve à être fin mai, début juin, jusqu'à la troisième

semaine de juin, ça fait que tu as moins d'impact puis dans un sens tu peux te permettre peut-être de dire: Bon, bien, on est désolé, mais c'est quatre cents (400) mètres à cette période-là.

5 Plus tard dans l'été, là, tu touches plus de monde, mais en même temps parce qu'on voit, pour avoir fait du monitoring de phoques pendant des semaines et des semaines, voir des bateaux, en fait, kayaks, canots, toutes sortes d'embarcations qui vont s'approcher du  
10 site tant qu'ils l'ont pas *flushé*, voir jusqu'où ils peuvent aller pour les *flusher* les sites parce que c'est beau de proche.

Donc, de mettre une limite de deux cents (200) mètres, ça permet de bien voir mais en même temps à deux  
15 cents (200) mètres, c'est peu probable que le site va être *flushé* en août.

M. PIERRE BELAND:

Si je comprends bien, *flusher* ça veut dire forcer l'animal à se jeter à l'eau, je pense que c'est ça que  
20 vous essayez de prévenir avec la mesure. C'est qu'en dérangeant les animaux, leur réaction c'est de se jeter à l'eau et que ça peut-être dommageable pour les petits quand ils sont très jeunes et que vous avez déterminé de façon scientifique ou par des mesures que, quand on est

à un (1) kilomètre, ça les *flush* pas, mais quand on approche jusqu'à une certaine distance, ils *flushent* et que le quatre cents (400) mètres est établi de cette façon-là.

5 MME VERONIQUE LESAGE:

Il y a des études qui ont été faites dans l'estuaire sur cette problématique-là, mais aussi c'est appuyé par des résultats similaires un peu partout ailleurs dans le monde.

10 M. PIERRE BELAND:

Alors, c'est pas un chiffre qui est tiré d'un chapeau et c'est vrai que ça cause problème d'une part parce que c'est difficile à mesurer, d'autre part, on a appris, au cours de ces consultations publiques, que les  
15 phoques ont plus de difficulté avec les kayaks qu'avec les bateaux à moteur.

Parce qu'un bateau à moteur, ils l'entendent de loin, alors ils ont beaucoup de temps pour se préparer, puis ils disent: Ah, le bateau à moteur est trop  
20 proche, je m'en vais à l'eau. Tandis qu'un kayak s'approche sans bruit et, là, le phoque, quand il s'aperçoit qu'il y a un kayak à côté, il a une réaction exagérée, donc le kayak qui paraît inoffensif peut-être à certains points de vue il l'est davantage.

Donc, c'est pas facile de déterminer des règles et des façons de procéder qui s'appliquent tout le temps à tout le monde. Il faut trouver un juste moyen.

M. ANDRE HUOT:

5                   Monsieur, le kayak était l'embarcation de chasse des Inuits, c'est pas de sa faute, là.

M. PIERRE BELAND:

Alors, monsieur Cantin, c'est correct?

M. GUY CANTIN:

10                   Simplement dire aussi que les embarcations qui passent à une vitesse constante effraient moins les phoques.

M. PIERRE BELAND:

15                   Et, encore une fois, les pêcheurs nous ont fait des représentations parce que dans certains cas ils pêchent ou ils travaillent, les cueilleurs de mye par exemple, près d'une échouerie, donc évidemment, il faut tenir compte des circonstances particulières. Il y a un pêcheur de l'Ile-aux-Coudres qui tend ses filets tout  
20                   près de la Batture aux Loups-marins. Questions?

M. LOUIS DORAIS:

Moi, ce que j'ai à dire là-dessus, pour notre clientèle, en fait, ça revient un peu... dans la

mesure que c'est cartographié, tu sais, souvent la  
gestion intégrée des ressources, c'est d'être capable de  
mettre tes affaires sur une carte. Je l'ai vécu moi  
dans le domaine forestier là, les biologistes, ils  
5 arrêtaient pas de nous parler des grosseurs de dents  
puis des grosseurs de panaches, ils étaient pas capable  
de mettre ça sur une carte.

Mais à partir du moment qu'il a parlé des ravages  
puis qu'on identifiait où est-ce que c'est, je pense que  
10 tout le monde est intelligent, je ne vois pas de  
problématique comme telle pour les plaisanciers d'aller  
si proche que ça. C'est bourré de roches là, puis on  
risque bien plus de s'accrocher tant qu'à nous autres.

Moi, c'est le commentaire que je peux faire et je  
15 pense qu'il y aura pas de levée de bouclier, que si ces  
sites-là, encore une fois, sont bien identifiés, ils  
sont expliqués, ce n'est pas des places qu'on va bien,  
bien, parce que c'est difficile d'accès.

M. PIERRE BELAND:

20 Encore une fois, il y a un aspect préventif à tout  
ça, de prévenir pour l'avenir, pour les exagérations,  
pour les gens qui font des

croisières d'observation spécifiquement orientées vers  
les phoques, qui débarquent les gens à deux (2) pieds  
des échoueries puis qu'ils font toucher les phoques et  
tout, non, c'est ces cas-là qu'il faut encadrer puis  
5 finalement ça finit par s'appliquer à tout le monde.

M. YVES PAQUETTE:

Dans ce cas-là, on ne parle pas de plaisance.

M. PIERRE BELAND:

Ah, ça peut arriver aussi.

10 M. YVES PAQUETTE:

On parle d'entreprises à but lucratif qui ont pour  
objet d'aller faire du tourisme nautique, si vous  
voulez, mais qui n'est pas toujours valable puis ça j'ai  
l'impression que c'est beaucoup plus facilement  
15 contrôlable parce que ces gens-là ont des permis, et  
*caetera*, qui peuvent être révoqués si jamais ils ne  
respectent pas vos règlements.

M. PIERRE BELAND:

Quoique une fois que le règlement est là, il  
20 s'applique à tout le monde aussi et ce n'est pas les  
plaisanciers en ce moment qui sont la plus grosse source  
de dérangement, peut-être, en tout cas pour la plupart  
des échoueries de phoques dans certains coins quoique  
madame Lesage a certains

doutes, mais ça peut provenir de. Moi, j'utilisais ça comme exemple, mais ça peut-être un plaisancier aussi qui cause problème et l'encadrement va être pour tous.

M. YVES PAQUETTE:

5                   Il y a pas de problème, mais je répéterais ce que monsieur Dorais a dit tantôt, dans la mesure où c'est bien cartographié, que les gens sont bien informés, j'ai l'impression que la très grande majorité des gens vont se conformer.

10 M. PIERRE BELAND:

Madame Lesage.

MME VERONIQUE LESAGE:

15                   Si je peux juste ajouter que pour avoir passé beaucoup de temps à Métis où il y avait un monsieur qui faisait de l'observation de façon commerciale, c'était la personne la plus respectueuse des animaux, en fait, il ne *flushait* jamais une site lorsqu'il arrivait, mais on voyait des plaisanciers qui savaient qu'il y avait des animaux là puis c'était toujours la même chose, ils  
20                   étaient rare ceux qui s'approchaient pas au point d'envoyer des animaux à l'eau, il y avait beaucoup de ça.

M. PIERRE BELAND:

Alors ça dépend des cas et des circonstances.

Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

5 Je pense que je pensais comme vous sans l'avoir vu  
la chose, mais c'est sûrement par ignorance, pas parce  
que les gens voulaient absolument déplaire ou aller à  
l'encontre d'un règlement. Si ces gens-là étaient bien  
informés, puis je pense que ça fait partie... une partie  
10 de notre *job*, ça va être de le faire comme il faut.  
Mais ces gens-là, c'est pour ça que je dis que je pense  
que les gens vont respecter ça une fois que ça va être  
su, connu, promu *et caetera*.

M. PIERRE BELAND:

15 Madame Lesage.

MME VERONIQUE LESAGE:

Il y a aussi la dimension que les gens, en fait,  
en tant que plaisancière de temps en temps, si on va là  
une fois par année, c'est toujours intéressant de voir  
20 ça de proche, ça fait qu'en partie, effectivement, c'est  
l'ignorance et en même temps une fascination qui fait,  
qui donne un résultat, mais au bout du compte, si il y  
en a vingt-cinq (25) qui sont passés dans la journée,

ça se cumule, là, mais effectivement, vingt-cinq (25)  
bateaux, oui.

M. PIERRE BELAND:

5 Ça, c'est une notion qu'il faut apporter dans la  
sensibilisation, parce que le plaisancier, c'est ses  
vacances puis il le fait une fois puis il pense que ça  
dérange pas. Mais il y en a vingt (20) qui sont passés  
dans l'après-midi, puis il y en a vingt (20) le  
10 lendemain, puis vingt (20) la veille, puis finalement il  
y en a tout le temps.

Madame Levasseur.

MME LEVASSEUR:

Oui, je voulais juste souligner que, comme madame  
dit, il y en a qui s'approche très proche puis comme  
15 monsieur a dit c'est surtout par ignorance des fois. Et  
souvent les compagnies qui oeuvrent dans ce domaine-là  
engagent des employés d'été qui sont soit des  
biologistes ou *whatever* mais qui n'ont pas  
nécessairement une formation adéquate.

20 Puis on a beau faire la sensibilisation auprès de  
l'entreprise, si c'est pas transmis au gars qui conduit  
le bateau, bien, c'est bien dommage, mais les dommages  
vont être faits. Puis je pense qu'il faudrait vraiment  
s'assurer que

l'information se rende où est-ce qu'elle doit aller.  
C'est bien beau l'envoyer aux gestionnaires ou à la  
personne qui est en charge, mais il faut vraiment que le  
conducteur de bateau qui est là juste pour la saison ou  
5 juste pour un mois, il faut s'assurer que lui aussi, il  
est au courant c'est quoi l'importance puis c'est pas  
de faire plaisir aux touristes qu'il y a dans le bateau  
puis qu'il veut peut-être avoir un *tip* ou je le sais  
pas, mais qu'il faudrait juste s'assurer par rapport à  
10 ça.

M. PIERRE BELAND:

Merci, madame Levasseur. Je vais faire comme j'ai  
fait plusieurs fois aujourd'hui, je profite d'une des  
remarques pour amener une mesure. Celle-ci, je crois  
15 pas qu'elle soit écrite de façon précise, mais on nous  
l'a suggérée lors d'une des séances dans le cadre des  
activités de sensibilisation, information dans une des  
mesures ici j'ai oublié laquelle, on dit qu'on devrait  
former les pilotes du Saint-Laurent, de la ZPM, des  
20 objectifs, des mammifères marins, les gens du transport  
maritime.

On nous a dit qu'on devrait aussi, à l'Institut de  
marine du Québec à Rimouski où on

forme les marins, d'inclure dans le *curriculum* au moins quelque chose sur la ZPM, sur les mammifères marins, sur les objectifs de la ZPM, sur les mesures à suivre. Et on nous a suggéré aussi de l'inclure dans le *curriculum*  
5 du cours qui permet aux gens d'obtenir leur carte de compétence comme opérateur de petites embarcations.

Donc, la personne dont vous parlez qui va opérer le petit zodiaque, si il a suivi le cours, normalement il l'a suivi si il a sa carte de compétence, il aurait  
10 eu au moins un cours sur le sujet.

Madame Gagnon.

MME LUCIE GAGNON:

Je voudrais juste préciser qu'au niveau des énoncés de connaissance qui sont enseignés pour  
15 l'examen, pour la carte de conducteur, ça ne s'adresse pas aux gens qui font des activités de non plaisance. Alors, pour le moment, il n'y a pas... la carte ne s'adresse pas à ces gens-là mais éventuellement il va y avoir un autre syllabus, un autre contenu qui va  
20 s'adresser à ces gens-là qui opèrent des petits bateaux commerciaux. Alors ce sera de faire suivre cette information aux gens du transport pour qu'ils

puissent l'inclure, effectivement.

M. PIERRE BELAND:

5           Merci de cette précision. Donc, l'idée c'est de  
s'assurer, dans les programmes de sensibilisation qu'on  
va encadrer ou qu'on va avoir rejoint chacune de ces  
personnes susceptibles de se retrouver en charge d'une  
embarcation, que cette personne-là sera au moins au  
courant que la ZPM existe, qu'il y a des règlements,  
qu'il y a des mammifères marins, qu'il y a des mesures à  
10           suivre et pourquoi on le fait aussi.

Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

15           Moi, je ne suis pas découragé face à ça. Je  
regarde le travail préventif que les gens du Parc  
Saguenay-Saint-Laurent ont fait à un moment donné via  
les ports de plaisance. Moi, par hasard à un moment  
donné, je me fais farcir le cours 101 à Cap-à-l'Aigle,  
j'arrête à Rivière-du-Loup pour prendre de l'essence, le  
cours 102, je traverse à Tadoussac, le cours 103.

20           Alors, à une certaine époque, à un moment donné,  
ils avaient littéralement encadré la clientèle et  
quelqu'un qui prétendait qu'il ne le

savait pas, ou il était venu de très loin avec son  
bateau ou il avait le nez de Pinocchio.

M. PIERRE BELAND:

5 Monsieur Béchette, est-ce que vous participez à la  
formation de plaisanciers ou de gens qui conduisent des  
embarcations d'une façon ou d'une autre?

M. LEOPOLD BICHETTE:

10 C'est-à-dire que, à la prévention de la Garde  
côtière auxiliaire, on ne donne pas de cours comme tels,  
mais notre travail est de sensibiliser les gens à la  
sécurité nautique et on le fait de différentes façons,  
que ce soit en faisant des vérifications de courtoisie à  
bord des embarcations, que ce soit dans les salons, dans  
les écoles, un peu partout.

15 Alors, c'est un peu ma question qui venait tout à  
l'heure. Est-ce qu'il y a des approches qui ont été  
faites auprès d'organismes comme le nôtre qui font  
justement ça, je dirais quasi à l'année longue, de  
sensibiliser les plaisanciers sur la sécurité nautique  
20 et dans ce message de sensibilisation il pourrait y être  
ajouté ce qui concerne ce plan-là?

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Je prends votre commentaire comme une  
5 recommandation, donc on va considérer. Evidemment, on  
est ouvert à utiliser tous les groupes et les gens qui  
interviennent auprès des usagers. Je pense que c'est  
une très bonne façon de faire mais aussi par  
l'Escadrille et plusieurs groupes.

10 M. PIERRE BELAND:

Je poursuis, vous m'arrêterez si vous avez des  
points additionnels.

Madame Labrecque.

MME EMIE LABRECQUE:

15 Oui, là-dessus, sur la sensibilisation, je  
voulais, entre autres, parler du projet de sentier  
maritime qui est vraiment basé là-dessus, la  
sensibilisation. Ce qu'on offre, c'est qu'on a un guide  
pour ceux qui vont aller sur le sentier puis les zones  
20 de protection vont être identifiées, on va suggérer un  
code d'éthique, il y a beaucoup d'éléments pour vous  
appuyer en fait là-dedans.

Par contre, nous autres, aussitôt que ça va être  
adopté, on est prêt à participer pour le

promouvoir. Ça fait que peut-être noter que quand ça va être plus définitif, même il y a certains éléments que nous on déjà inclut, on a adopté un peu les mêmes règlements du Parc marin du Saguenay puis on les a  
5 inclut dans le code d'éthique pour le sentier maritime.

Ça fait que s'il y avait d'autres mesures comme ça, nous autres on est un organisme qui peut appuyer ça. Même dans le cas des plaisanciers, ces sites-là ils vont être identifiés, ça fait que... puis on va suggérer des zones tampons, ça va être cartographié, ça fait que  
10 c'est pour ça que je voulais intervenir.

M. PIERRE BELAND:

Merci, madame Labrecque. Je poursuis avec la mesure A1.2, mesure A2.3 qui est similaire, je pense que  
15 ça revient aussi à un autre endroit. Il s'agit:

*"Appuyer la mise en oeuvre du Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins, notamment en cas de collision... - ou dans le cas de la  
20 mesure A2.3 - ... d'emmêlement dans les engins de pêche..."*

Monsieur Dorais, ça va rejoindre un peu ce que vous disiez de demander aux gens de fournir de l'information.

C'est un réseau qui regroupe beaucoup de gens, beaucoup d'organismes partout sur le territoire jusqu'à Gaspé, jusqu'à Blanc Sablon, des agents des pêches, des 5 chercheurs, des vétérinaires et j'en passe, pour essayer d'abord d'accumuler les informations sur le nombre de cas de collisions, de mortalités, même si c'est pas par collision, faire des autopsies, ramasser des données et ce réseau, Pêches et Océans Canada participe aussi à ce 10 réseau.

Donc, c'est assez complexe et il y a un numéro 1-877-7baleine que les gens peuvent appeler s'ils voient une baleine morte quelque part à la dérive ou autrement 15 ou s'ils voient quelque autre incident qui leur semble intéressant.

Il y a un site Internet:

**"[www.baleinesdirect.net](http://www.baleinesdirect.net)"**

qui est intéressant et qui donne toutes sortes d'informations sur les mammifères marins dans la zone en 20 question mais aussi partout dans le golfe. Madame Lesage? Ça va? Alors, donc ces mesures visent à appuyer la formation et la cohésion de ce réseau.

Dans le tableau que nous vous avons passé, je pense que je vais passer par dessus A3.7, A3.8, sensibilisation, on en a parlé de façon générale. A5.1, je vais simplement vous demander de changer un mot dans  
5 votre cahier, il est écrit:

*"Sensibiliser et informer les chasseurs sportifs de phoques..."*

Il faut enlever le mot *sportifs*, il n'y a pas de chasseurs sportifs de phoques officiellement.

10 Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Oui, en terme légal, on parle de pêcheurs de phoques.

M. PIERRE BELAND:

15 Alors, il y a des chasseurs, pêcheurs commerciaux, il y a des pêcheurs qui ont un permis pour usage personnel.

Monsieur Cotton, c'est ce que vous vouliez dire?

M. HUGH COTTON:

20 C'est exactement ce que je voulais dire, oui, c'est pour usage personnel.

M. PIERRE BELAND:

Et j'ai appris qu'il ne faut pas demander ce que ça veut dire usage personnel, parce que la

réponse c'est usage personnel; c'est exact?

M. HUGH COTTON:

C'est une façon *politically correct* de les appeler.

5 M. PIERRE BELAND:

Merci. Passons à l'objectif B qui est de:  
"*Protéger l'habitat des mammifères marins*"

10 C'est bien beau de protéger les individus, mais si ils n'ont pas un habitat adéquat... Alors, il y a deux (2) menaces qui ont été identifiées, la:

" *Pollution*"

et...:

15 "*exposition à différentes maladies infectieuses et parasitaires*"

Pour la pollution, il y a des mesures qui sont proposées et vous l'avez constaté si vous avez lu le document, ce sont des mesures qui visent à contrôler les sources de pollution à l'intérieur de la ZPM.

20 On est tous conscients qu'il y a des sources externes, monsieur Cantin a dit que c'était une des faiblesses en général des zones protégées. C'est qu'on n'a pas d'impact direct sur ce qui se passe à l'extérieur mais qui nous est amené, les

pluies acides étant un bon exemple. On veut surtout protéger les érablières contre les pluies acides en agissant dans l'érablière même.

5 Mais on essaie, par diverses mesures, d'adresser chacun des types de source de pollution qui sont à l'intérieur de la ZPM. Les activités, que ce soit des activités agricoles, les municipalités, les navires. La mesure B1.1 dont je suis certain, nous allons parler abondamment demain:

10 *"Interdire le dépôt, le rejet ou l'immersion de substances qui peuvent perturber, endommager ou détruire les mammifères marins ou leur habitat"*

On parle ici de:

15 *"Les eaux de nettoyage et les eaux usées des bateaux qui peuvent contenir des substances polluantes..."*

20 Est-ce que vous avez des questions à ce sujet? On sait qu'il y a un nouveau règlement qui s'en vient sur la marine marchande qui va mieux baliser le rejet des eaux usées, eaux grises, eaux noires des navires commerciaux.

Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

5 Ce nouveau règlement-là avec Transports Canada va aussi toucher la plaisance malgré des tollés au moment précis où l'on se parle. Toute embarcation de plaisance en aval du mille zéro de la voie maritime du Saint-Laurent...

M. PIERRE BELAND:

C'est Montréal, le mille zéro?

10 M. ANDRE HUOT:

C'est le pont Jacques-Cartier. A le droit de rejeter dans le fleuve ses eaux noires présentement sauf qu'il est dit dans la Loi des pêches du Canada qu'on n'a pas le droit. Alors, là, il y a un amendement, j'ai  
15 oublié le nom de la loi, là, nous siégeons avec Transports Canada sur les eaux de lest et le service qui s'occupe des eaux de lest et des eaux usées et ça s'en vient pour l'ensemble des eaux en bas, le problème s'appelle Halifax et St-Johns, ce sont deux (2) villes,  
20 pour citer madame, qui *flushent* encore à la mer, mais c'est pas le même *flushage* que elle.

M. PIERRE BELAND:

Madame Dufour, avez-vous un commentaire à ce sujet, sur cette loi? Non?

MME FRANCINE DUFOUR:

Non, je voulais utiliser l'expression que vous avez déjà utilisée que c'était le Québec Valve.

M. PIERRE BELAND:

5 Ici, dans la marine marchande, c'est connu comme Québec Valve. De Chicago jusqu'à Montréal, on se retient mais quand on arrive au Québec, on ouvre la valve. Et la nouvelle réglementation va combler cette lacune.

10 Monsieur Cotton.

M. HUGH COTTON:

En principe, selon l'article 36 de la Loi sur les pêches, effectivement, c'est interdit comme monsieur Huot dit. Et si ces cas-là nous étaient rapportés, sans  
15 doute qu'on pourrait probablement faire quelque chose avec ça en autant qu'on ait des bons témoins et des bonnes preuves. C'est des choses comme envisageables, sauf que l'article 36 est délégué à Environnement Canada, mais c'est quand même le ministre de Pêches et  
20 Océans qui en est imputable.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Je pense que je vais les faire dans l'ordre, B1.2:

*"Préparer un plan d'urgence  
environnementale spécifique aux  
mammifères marins en cas de  
déversements de substances toxiques."*

5 On examine par exemple un cas où un pétrolier frappe un  
récif, une nappe de pétrole qui se répand. Alors il y a  
des mesures pour contrôler, il y a des équipements dans  
certains ports. Tout le monde sait que c'est pas  
parfait puis qu'il y a des lacunes, mais en particulier  
10 nous on regarde avec notre lorgnette de mammifères  
marins.

Ces plans-là visent les installations humaines,  
visent les oiseaux, mais il n'y a rien de spécifique aux  
mammifères marins, donc il s'agit de montrer  
15 probablement à un groupe d'intervention, un groupe  
d'étude qui va essayer de voir si on peut réhabiliter  
des mammifères marins qui ont été souillés ou si peut-  
être il n'est pas mieux, si on voit que la nappe est à  
un endroit, d'effaroucher les mammifères marins pour ne  
20 pas qu'ils aillent à l'endroit qui est contaminé.

Donc, on n'a pas de réponse mais on dit qu'il  
faudrait se pencher sur la question. Est-ce que

vous avez des commentaires à ce sujet? Ça va être un problème facile à régler. Monsieur Dorais, vous pouvez imaginer les ravages, protéger les ravages c'est autre chose, protéger de l'eau, ça bouge, c'est...

5 Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Juste mentionner qu'on nous a fait le commentaire qu'il était nécessaire de maintenir la vigilance du côté de la prévention également. Donc, ici, ça se veut curatif mais il faut pas lâcher la pression du côté de la prévention.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

15 Moi, je reviens peut-être au niveau de la plaisance, au déversement d'eaux noires, ce qui peut être ramassé dans les réservoirs septiques. A la rigueur, je pense que si les plaisanciers trouvent des stations de pompage dans les différentes marinas, tant  
20 qu'il n'y aura pas ça, on peut pas leur demander de retenir leurs eaux usées, leurs eaux noires, ça, c'est un. Mais si jamais ça s'installe, je pense qu'ils vont comme adhérer là-dedans.

L'autre affaire qui a déjà... c'est les eaux grises, les eaux d'éviers, les eaux de douche, les eaux de vaisselle, puis ces affaires-là. Il y a certaines régions, la Baie Georgienne entre autres que je connais, parce que j'ai navigué là un été, eux autres, ils sont 5 rendus là, c'est même pas... bien, là, c'est sûr, c'est dans les eaux intérieures, tu es en amont de Montréal, donc c'est dans les eaux intérieures, donc il faut que tu retiennes tes eaux noires, d'accord.

10 Puis eux-autres, pour garder leur eau *crystal clear*, comme ils disent, puis c'est vrai, c'est très, très clair et ils ont été jusqu'à enlever la possibilité... il fallait que tu retiennes aussi tes eaux grises. Là, il y a eu des tollés de protestation et puis ça s'est arrêté là, ça s'est pas généralisé 15 cette tendance-là parce que pour des questions de sécurité, supposons que tu as une fuite d'eau, les gens ont... des fois, mettons que ça va mal puis là tu arrives puis tu veux comme... il y a de l'eau qui rentre dans ton bateau puis normalement tu pourrais arriver 20 puis envoyer ça dans l'évier puis, là, ça ressort, ça fait que tu es capable d'exercer un certain pompage.

Admettons que tout va mal, tu n'as plus de

pompe, tu as rien, tu ne peux même pas te servir des éviers pour aider à un écoulement, comprenez-vous? Alors, c'est là, que... je le dis comme ça, là, comme témoignage, là, parce qu'il a y des côtés, on va dire, 5 il n'y a pas rien que des côtés mauvais à être capable de *domper* dans l'eau, par les éviers ou des choses comme ça, ça peut avoir des fois des répercussions significatives au niveau d'un échouement.

M. PIERRE BELAND:

10 Bien reçu. Autrement dit, dans l'élaboration d'un règlement, il faut regarder toutes les possibilités et surtout ne jamais oublier les exigences de la sécurité, la sécurité avant tout et on a entendu ce message déjà.

Monsieur Paquette.

15 M. YVES PAQUETTE:

Dans le même sens que ce qui vient d'être dit, par rapport à ça, nous avons un programme, un projet, un programme que nous sommes en train d'élaborer qui s'appelle Echo marina qui est une réplique si vous 20 voulez du programme Clean Marine qu'il y a en Ontario et qui vise justement à l'adoption de mesures environnementales, traitement des produits pétroliers, des eaux

usées, *et caetera*, des rejets.

La difficulté qu'on a ou qu'on rencontre, ne serait-ce qu'à l'élaboration même du concept du programme, c'est que dans certains cas ça va demander des investissements importants de la part des ports de plaisance, des marinas *et caetera*. Et parce que c'est des organismes qui n'opèrent que quelques mois par année, donc rentabiliser ces infrastructures-là, c'est difficile.

Et quand on parle aux autorités gouvernementales, que ce soit au ministère de l'Environnement ou au ministère du Transport, même le Développement économique, on est pas très chaud à supporter ces investissements-là de telle sorte que, éventuellement, on puisse avoir un réseau qui nous permette de protéger l'environnement correctement et qui permette aussi aux plaisanciers qui le veulent actuellement de se conformer à cet ensemble-là, même pour ce qui est de l'approvisionnement en pétrole. Quand on tombe dans le bas du fleuve, c'est pas souvent très conforme aux normes.

Alors, il faudrait peut-être que parmi vos recommandations vous puissiez penser à informer les autres ministères qui auraient à jouer dans

cet ensemble de recommandations-là, de contribuer à créer des conditions favorables à l'assainissement de l'environnement pour ce qui est de la navigation de plaisance entre autres.

5 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

On a eu ce genre de discussion-là auparavant lorsqu'on a rencontré en particulier Transports Canada.

10 Et comme le mentionnait madame Dufour, il y a un certain nombre de mesures qui visent des mesures souhaitables qui ne relèvent du MPO. Si on va voir à la page 9, sous B1.6, en turquoise:

15 *"Autre mesure souhaitable qui ne relève pas du MPO"*

La dernière mesure, je pense, ça s'adresse à votre préoccupation pour ce qui est de:

20 *"Promouvoir l'implantation de systèmes de collecte et de recyclage des produits pétroliers usés, des eaux usées et des déchets domestiques générés par les embarcations de plaisance et de pêche et les navires commerciaux dans les ports et les*  
25 *marinas du*

*territoire couvert par la ZPM proposée"*

Donc, c'est déjà considéré mais, évidemment, ce n'est pas nous qui avons le pouvoir à ce niveau-là, mais on a un pouvoir de représentation à tout le moins.

5 M. PIERRE BELAND:

Et peut-être que je pourrais ajouter que la ZPM, elle aussi, a un pouvoir d'attraction, peut-être d'argumentaire pour des organismes qui voudraient avancer plus loin, représenter que justement il y a une  
10 ZPM qui est une zone de protection, qu'il y a des gens pour atteindre certains objectifs et que peut-être ça deviendrait prioritaire de commencer par cette zone plutôt qu'ailleurs.

Monsieur Huot.

15 M. ANDRE HUOT:

Justement, vous venez de m'ouvrir la porte de la concertation inter-gouvernementale. Trop souvent des ministères, je ne veux pas que ce soit pris personnel au MPO, vraiment pas, je suis un ex-fonctionnaire moi-même  
20 et ayant été dans ce monde-là longtemps, ils oublient ce qui se passe chez le voisin ou bien ils vont dire:  
Bien, ce

n'est pas ma juridiction,. Et au moment où on se parle, heureusement, suite au projet Vision Saint-Laurent 2000, il y a eu un rapprochement entre divers ministères à la fois québécois et fédéraux pour arriver en  
5 complémentarité au niveau des projets.

Et, à titre d'exemple, si on veut rendre les ports de refuge pour qu'ils rencontrent des normes élémentaires d'environnement, je vais les appeler comme ça, il y a par exemple un nouveau joueur qui s'appelle  
10 Tourisme Québec qui vient de signer une entente avec l'Etat de New York sur le tourisme nautique et puis la définition des zones périphériques au Québec, les américains voient large, évidemment, n'est-ce-pas, sont rendus à Gaspé. Et le drame du bateau des Grands Lacs  
15 qui nous arrive, c'est qu'en bas de Québec, excusez mesdames, mais il est obligé de tomber constipé, parce qu'il n'y a pas moyen de vider les réservoirs d'eaux usées quand vous êtes rendu en bas de Cap-à-l'Aigle.

On vient d'installer une pompe à Rimouski mais  
20 elle fonctionne mal, ça coûte huit mille dollars (8000 \$) comme installation. Je vais prendre l'exemple des Grandes Bergeronnes, marina

qui a quatre (4) membres permanents, à quatre (4) membres permanents qui espèrent des visiteurs pendant l'été, réussir à convaincre le C.A. de cet endroit-là d'investir ça, ils vont dire: Regarde, on va déposer  
5 notre bilan puis bye bye.

C'est les réponses aussi ennuyantes que ça que les gens vont faire parce que ces gens-là tiennent ça à bout de bras par des expédients, un petit programme d'employabilité pour payer un étudiant l'été, des choses  
10 de ce genre-là.

Donc, si on veut arriver avec des choses dans lesquelles nous croyons, il importe qu'à un moment donné, il y ait une concertation intergouvernementale. L'Ontario c'est le précédent, la minute qu'ils ont dit:  
15 Ça va être propre, le gouvernement de cette province a payé l'infrastructure initiale des pompes de récupération des eaux usées et en même temps s'est assuré que c'était pas rejeté de l'autre bord de la jetée comme on a vu et qu'on voit encore dans certains  
20 endroits au Québec mais ça arrivait avec le système de traitement des eaux usées.

Donc, j'aimerais que chaque fois que vous avez une mesure par rapport au milieu riverain, c'est comme ça qu'on va l'appeler, que ça puisse

aussi impliquer les autres intervenants du milieu qui quelquefois ont les ressources financières.

M. PIERRE BELAND:

5                   Merci. Monsieur Cantin ou Le Sauteur, voulez-vous faire un commentaire? Je pense que dans l'ensemble des mesures, cette question est adressée de concertation entre les ministères, les plans de... Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

10                   Pour revenir à la table de concertation, Vision 2000, effectivement, il y a un volet navigation durable, vous êtes au courant, donc ça veut dire que, dans le cas de la ZPM, il va falloir, comme on dit, se brancher, s'assurer que les informations circulent d'un organisme à l'autre. D'ailleurs, on a un représentant du  
15                   ministère au sein de cette table de concertation-là.

                  Il va y avoir une autre table de concertation peut-être plus spécifique à la ZPM concernant... on parlait tantôt de navigation commerciale qui pourrait  
20                   inclure au besoin d'autres types de navigation, mais les deux (2) tables vont devoir, d'ailleurs c'est prévu, vont devoir véhiculer des informations et les besoins.

Donc, la ZPM vient donner un aspect différent de l'estuaire parce qu'on parle d'une zone qui vise une protection bien particulière qui est une donnée qui n'est pas tenue compte à cent pour cent (100%) pour l'instant dans l'ensemble des ministères. Mais avec les consultations qu'on a faites auprès de nos partenaires fédéraux, c'est certain que dans le cadre de la phase IV du Plan d'action Saint-Laurent, la ZPM Estuaire va être à l'ordre du jour assez souvent dans ces dossiers-là.

10           Merci.

M. PIERRE BELAND:

Dans cet ordre d'idée, la mesure D1.3, qui vise la navigation commerciale, mais peut-être est un peu sur le même thème, monsieur Huot:

15           *"Initier la mise en place d'une table multipartite dont le mandat est d'identifier des mesures visant à minimiser les répercussions de la navigation commerciale sur les mammifères marins et les risques d'accidents maritimes"*

20

Peut-être qu'on pourrait mettre le mot de plaisance et que ça s'appliquerait également?

M. ANDRE HUOT:

Effectivement.

M. PIERRE BELAND:

Je poursuis avec la mesure B1.3:

5            *"Elaborer des mesures de gestion pour  
les navires commerciaux en attente dans  
les deux aires de mouillage de la ZPM  
proposée (Bic et Saint-Fabien"*

10           Donc, c'est très pointu mais c'est un site où des  
navires mouillent en attendant de procéder vers  
Chicoutimi ou Québec. Et une recherche a démontré que  
les sédiments dans le voisinage de ces ancrages sont  
plus contaminés par le TBT qu'ailleurs.

15           Donc, évidemment, c'est un produit qui diffuse à  
partir des peintures antisalissures et il y en a plus là  
qu'ailleurs parce que les navires mouillent, mais les  
pêcheurs nous ont rapporté qu'il se passe beaucoup  
d'autres choses dans ces aires de mouillage, que les  
navires en profitent pour déverser même des barils, nous  
20           a-t-on dit.

            Evidemment, on n'a pas vérifié ces allégations,  
mais ce que ça veut dire, c'est qu'il

faut resserrer la surveillance autour de ces aires de mouillage. Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

5            Bien, c'est parce que je pense qu'il y en a une que vous avez oubliée, c'est celle où les pétroliers géants attendent avant de monter au... c'est à peu près en face de Trois-Pistoles, ça, à moins que ce soit Saint-Fabien.

M. PIERRE BELAND:

10            Bic, Saint-Fabien, Trois-Pistoles c'est très près, je pense que c'est ces zones, oui. Alors c'est très pointu. Monsieur B1.4:

15            *"Compléter... - comme pour beaucoup d'autres sujets, l'information est incomplète sur - ... sur les zones d'accumulation de sédiments dont le niveau de contamination est préoccupant et mettre en place des mesures de gestion appropriées"*

20            Autrement dit, cartographier les points chauds en terme de contaminants dans les sédiments et ensuite appliquer les mesures de gestion appropriées. Par exemple, interdire à un endroit de draguer, de disperser ces sédiments, peut-être même interdire l'ancrage ou  
25            certains types de

pêche ou de dragage quelconque.

Je poursuis et vous m'arrêterez. B1.5, encore une fois:

5                   "*... activités de sensibilisation du  
public sur la contamination des  
mammifères marins et de leurs  
habitats...*"

10                  Donc, sur toutes les mesures qui sont adoptées,  
pourquoi, parce que c'est un problème de santé pour ces  
mammifères marins.

15                   B1.6, ça vise particulièrement... on a rencontré  
dans d'autres séances des gens de l'UPA, des gens des  
MRC pour les sensibiliser que certaines de leurs  
activités amènent des polluants dans la ZPM, soit  
évidemment les effluents des municipalités ou la façon  
de gérer les terres agricoles; l'emploi de pesticides,  
d'engrais et autres sans écran, sans zone de protection.

20                   Alors, ils nous ont dit qu'ils étaient prêts à  
coopérer en autant qu'ils sachent ce que ça veut dire.  
Et dans les cas des municipalités, ils ont besoin  
d'argumentaires pour aller chercher les fonds. Alors,  
ils ont dit que ce genre de sensibilisation, ça pourrait  
les aider.

25                   "*B2: Menace: Exposition à*

*différentes maladies infectieuses et  
parasitaires"*

Donc, on a deux (2) mesures ici. Premièrement,  
interdire le rejet des eaux de lest qui peuvent contenir  
5 des pathogènes et parfois même, on le sait, surtout en  
eau douce, des espèces envahissantes comme la moule  
zébrée.

On parle aussi de gérer les déchets de poissons  
rejetés en mer, on pense à des usines surtout, usines de  
10 déchets de poissons, il n'y en a pas dans la ZPM en ce  
moment, mais encore une fois c'est une mesure  
préventive. On va parler demain sûrement avec les gens  
du transport maritime des eaux de lest des navires qui  
viennent de l'extérieur des eaux canadiennes, les eaux  
15 de nettoyage, toutes les eaux usées des bateaux.

La mesure B2.2 est aussi très pointue. A chaque  
année, des plaisanciers ou des résidents voient des  
jeunes phoques échoués sur la rive qui leur paraissent  
en mauvaise santé, parfois c'est vrai, parfois ce n'est  
20 pas vrai. Puis quand un jeune phoque vient d'être sevré  
par sa mère, souvent il se comporte comme un animal bien  
malheureux puis la mère veut justement pas le revoir.

Les gens pensent qu'il faut les sauver, il faut faire quelque chose, en fait, la loi dit qu'il ne faut pas les toucher. Mais cette mesure vise à... parfois c'est animaux vraiment malades, ils peuvent être amenés en captivité et être réhabilités et la mesure vise à ne pas les réintroduire en milieu naturel parce qu'ils pourraient amener, et madame Lesage me corrigera si je me trompe, ils pourraient avoir contractés pendant la captivité une maladie d'un animal domestique ou d'un humain et ensuite le réintroduire dans le milieu naturel auprès d'animaux qui eux ne sont pas protégés ou qui ne sont pas immunisés.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

15                   Simplement que ça peut conduire... il y a un risque que ça conduise à des épidémies, on a déjà vu des mortalités massives de phoques communs. Entres autres, il y a un exemple de dix-sept mille (17 000) phoques communs morts suite à une introduction, je ne dis pas que c'est artificiel, mais l'introduction d'une maladie dans une population en Europe.

M. PIERRE BELAND:

Je crois que c'est un virus de la grippe qui a été transmis des humains aux phoques puis le phoque l'a transmis aux autres phoques. Pas de question à ce sujet? Je pense qu'on a, en fait, passé parfois un peu trop rapidement, tous les points qui étaient sur le tableau. Je continue simplement pour que vous ayez pris connaissance des autres objectifs, des autres mesures sous l'objectif C.

10                   Donc, il s'agit ici de:

*"Protéger les ressources alimentaires  
des mammifères marins"*

La mesure C1.1:

15                   *"Interdire toute pêche sur les frayères  
connues de hareng par des engins de  
pêche pouvant perturber l'habitat  
physique."*

20                   Donc, briser la frayère. La pêche au capelan est pas interdite, la pêche au hareng n'est pas interdite, mais pas avec des engins sur certains types où l'engin pourrait détruire la frayère. On connaît en ce moment une seule frayère de hareng dans la ZPM, elle est à l'extrémité ouest de l'Ile-aux-Lièvres.

Monsieur Cotton, il faut presque crier pour attirer mon attention aujourd'hui.

M. HUGH COTTON:

Non, simplement vous mentionner que ces  
5 interdiction-là, ça peut très bien être des mesures  
d'harmonisation parce qu'on a déjà les outils dans la  
Loi sur les pêches pour interdire la pêche dans  
certaines parties de zone. Et rapidement aussi sur le  
point précédent, il y a aussi des mesures réglementaires  
10 qui découlent en vertu de la Loi sur les pêches qui  
interdit le transfert et l'introduction de poissons  
vivants dans un habitat autre que son habitat d'origine  
si on veut.

Ça fait que je reviens à B2.2 simplement pour dire  
15 que c'est des mesures qu'on peut très bien mettre en  
place sans nécessairement créer des réglementations ou  
des choses comme ça nouvelles parce qu'elles sont déjà  
là.

M. PIERRE BELAND:

20 Merci. Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Tout à fait, comme je le mentionnais lors de ma  
présentation, on vise avant tout l'utilisation d'outils  
existants, la Loi sur les pêches et la

Loi sur la marine marchande, et caetera avant même de  
vouloir faire de nouveaux règlements types Loi sur les  
océans, donc c'est certain que les outils qui ont déjà  
fait leur preuve, il est inutile de copier ou, je veux  
5 dire, de dédoubler les efforts dans ce sens-là.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Page 10, menace:

*"Exploitation de certaines ressources  
alimentaires essentielles pour les  
10 mammifères marins"*

On sait que le capelan par exemple, est l'alimentation  
du rorqual commun, du rorqual à bosse, ainsi que  
d'autres poissons que je nommerai pas, le krill est  
l'alimentation principale de la baleine bleue, les  
15 copépodes sont excessivement importants pour la baleine  
noire.

Donc les mesures C2.1 et C2.2 visent à protéger  
spécifiquement d'une part le krill et les copépodes,  
donc interdire l'exploitation commerciale de ces espèces  
20 dans la ZPM. Il s'agit d'une mesure préventive parce  
qu'il y a déjà un moratoire pour tout l'Est du Canada  
sur ces pêches. Et la mesure C2.2

*"Interdire la pêche au capelan par des engins mobiles."*

Pas l'interdire sur les plages avec des sennes de plage ou d'autres façons, mais interdire les grandes sennes qui sont utilisées dans certains secteurs pour des raisons d'embouteillage, si je peux dire.

On voit mal dans une zone où il y a des baleines, où il y a des observateurs de baleines où il y a de la navigation commerciale, ajouter à ça des bateaux qui prennent des grandes sennes pour y capturer des zodiaques en même temps que les capelans. Donc, ce sont des mesures logiques et préventives aussi, qui ne lèsent personne puisqu'il y a pas de permis de ce genre qui sont octroyés en ce moment dans la ZPM.

Sous l'objectif D:

*"Mesures associées à plusieurs menaces"*  
qui visent donc à les contrer ou qui ont une portée plus générale.

B1.1, on en a parlé tout à l'heure, donc faire une cartographie de la ZPM, identifier les zones les plus sensibles pour chacune des espèces des mammifères marins pour ensuite prendre de

meilleures décisions en ce qui concerne les mesures de protection.

5 D1.2, on en a parlé aussi, harmoniser, donc ce qui se passe dans le Parc marin et dans la ZPM parce que évidemment c'est les mêmes mammifères qui traversent une ligne imaginaire, c'est les mêmes navigateurs aussi qui se rendent à Saint-Malo ou simplement à Forestville. Donc que ce ne soit pas trop compliqué pour les usagers d'avoir à se plier à différentes mesures à l'intérieur  
10 de quelques mètres.

D1.3, on en a parlé. D1.4, activité de sensibilisation, je l'ai mentionné tout à l'heure à l'intention des officiers, des pilotes des navires qui transitent dans la ZPM.

15 D1.5: Aviser... ah, j'ai oublié de mentionner tout à l'heure, je pense que je ne l'ai pas dit mais je m'en souviens, que c'est la mesure A3.2 qui est importante pour ceux qui font des activités d'observation:

20 *"Explorer la possibilité de mettre sur pied un système d'émission de permis pour les activités commerciales d'observation en mer*

*des mammifères marins "*

Ceux qui le font actuellement à l'intérieur du Parc  
marin doivent obtenir un permis. Il n'y a pas de permis  
qui est exigé à l'extérieur du Parc en ce moment. Et  
5 cette mesure viserait à explorer... je trouve ça très  
*politically correct* explorer la possibilité d'émettre  
des permis.

Je dois dire que la réaction à ça a été favorable  
partout sauf qu'on nous a dit encore une fois d'essayer  
10 d'harmoniser pour qu'on ne soit pas obligé d'avoir  
quarante-six (46) permis, mais bon, ça c'est des  
technicalités qui découlent d'un principe.

Et la dernière mesure, donc c'est D1.5:  
15 "*Aviser les organismes susceptibles de  
réaliser des activités de recherche  
dans la ZPM de la nécessité d'obtenir  
une autorisation auprès du MPO*"

Qu'on fasse une recherche sur les sédiments, qu'on soit  
un chercheur qui vienne de n'importe quelle université  
20 ou de n'importe lequel ministère, il faudra obtenir un  
permis qui décrirait le programme de recherche au  
préalable avant de pouvoir procéder. En fait, il faut  
déjà obtenir

un permis pour faire des activités de recherche, mais la mesure vise à s'assurer que dorénavant les préoccupations particulières de la ZPM feront partie des critères à examiner avant d'octroyer le permis de  
5 recherche.

Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

Oui, je ne sais pas si je dormais, mais j'en avais une autre que j'avais pas vu aller dans l'objectif A et,  
10 là, c'était plus une question pour mon édification personnelle. Sur les bateaux de plaisance, les gens qui ont des écho-sondeurs et des sonars, comment est-ce que c'est perçu, est-ce que c'est aussi nocif que ceux des gros bateaux ou bien si... c'est ça que je voulais  
15 savoir, cette une question plus qu'autre chose.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Dorais, vous allez faire plaisir au comité de la ZPM, la mesure A4.1

*"Mettre en place une réglementation sur  
20 le bruit causé par les sondages sismiques et les sonars actifs à basse fréquence."*

J'adresse votre question à monsieur Cantin, ce n'est pas le même genre de sondeuses.

Monsieur Cantin.

M. GUY CANTIN:

Pour ce qui est des sonars utilisés par la  
plaisance, nous n'avons aucune espèce de préoccupation  
5 par rapport à ça, si ça peut vous rassurer. Mais  
essentiellement, ici ce qu'on vise, c'est les sources  
sonores de très forte puissance, on parle des sondages  
sismiques pour l'exploration pétrolière.

Lorsqu'on parle de sonars actifs basse fréquence,  
10 on parle de sonars très, très puissants utilisés entre  
autres ou en particulier par la marine américaine pour  
la détection de sous-marins à longue distance, donc ça  
n'a rien à voir avec des sonars de bateaux, c'est deux  
(2) mondes totalement différents et notre préoccupation  
15 est vis-à-vis ces sources sonores-là de très, très forte  
puissance.

Sachant que les mammifères marins utilisent l'ouïe  
pour reconnaître leur environnement, pour détecter leur  
proie, étant donné que l'environnement marin est un  
20 environnement à majorité obscure, donc le sens de l'ouïe  
est comme la vue pour nous, ils peuvent communiquer  
entre eux, peuvent détecter les proies, reconnaître leur

environnement, la bathymétrie, *et caetera*.

Donc, c'est un sens hyper important, et d'où la préoccupation importante à l'égard de bruits mais de bruits de sources très puissantes.

5 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

Une idée de fou, là, dans la foulée de ce que André disait, c'est vrai, souvent les jeunes mettaient leur radio de musique au maximum, là, je remonte dans 10 les années quatre-vingt-cinq ('85), quatre-vingt-six ('86) quand on avait accès facile à Rivière-du-Loup, ils mettaient le radio au bout, là, les bélugas, ils se tiraient sur notre bateau, ils sont réellement attirés.

15

Je ne sais pas si monsieur Le Sauteur pourrait mettre un homme puis un petit budget. Est-ce qu'il y a un sondeur, quelque chose qui pourrait être répulsif? Y a-t-il un outil, si le sondeur ça n'a pas d'impact, 20 quelque chose, un son qui pourrait éloigner les... je vous dis ça de même, là, *t'sais là*.

M. PIERRE BELAND:

C'est un gros dossier, il y a une expérience qui a été faite. Madame Lesage, vous êtes au

courant de cette expérience qui a été faite dans le Saguenay dans les années soixante-dix ('70), quatre-vingt ('80). On a fait écouter à des bélugas des sons émis, enregistrés dans l'Arctique, émis par des épaulards, qui une est une baleine carnivore et ça les a effarouchés effectivement. Ils ont reconnu que c'était le son d'un prédateur, donc il y a moyen.

M. LOUIS DORAIS:

Ça se vendrait très bien, ça. Les sites comme les échoueries, là, y en a-t-il tant que ça? Ça pourrait-tu être facilement balisé au printemps mettons, quand ça devient préoccupant et puis de cette façon-là tu règles autant la localisation que le quatre cents (400) mètres que les gens sont... t'sais, ils ont de la misère à évaluer parce que c'est vrai que c'est pas encore inventé un outil qui va te permettre de trouver quatre cents (400) mètres. C'était une autre idée, là.

M. PIERRE BELAND:

Effectivement, les gens ont abordé ce problème-là. Si on pouvait par exemple placer des petites bouées, facétieusement on pourrait mettre une ligne rouge sur la glace pendant l'hiver. Mais il faut trouver une façon de les annoncer

parce que par exemple celles qui sont près de terre, les municipalités diraient: Bon, on pourrait mettre une petite affiche, les annoncer. Mais ne pas mettre la fiche juste à vingt (20) pieds, parce que, là, tu as  
5 déjà dépassé le quatre cents (400) mètres, donc il faut baliser, comment, c'est à voir.

Monsieur Cantin, on n'avait pas de solution précise à proposer?

M. GUY CANTIN:

10 Non, je pense que c'est ça, oui, c'est une suggestion qu'on a pris note puis je pense que quand on va tomber dans l'opérationnel, on va essayer de trouver les moyens les plus efficaces pour atteindre nos objectifs. Si ce genre de moyen-là s'avère efficace, ça  
15 pourrait être lui qui sera envisagé.

Est-ce qu'il va falloir baliser toutes les échoueries de la ZPM, j'en doute. Puis en même temps aussi il faut considérer à ça, que oui, il faut divulguer l'information mais il ne faut pas aussi avoir  
20 un effet négatif en attirant des gens vers des sites de concentration d'animaux et de créer un dérangement indu, donc pour tout ça, il faut considérer tous ces aspects-là, mais,

effectivement, ça peut-être une solution envisageable.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Dorais, puisque vous avez parlé du bruit, sous la mesure A4.1 il y a un item qui s'appelle:

5                    "*Autre mesure souhaitable qui ne relève pas du MPO*"

et qui est un aspect important. Tout à l'heure, on a parlé de la vitesse des bateaux, on a parlé de possibilité de collision mais il y a un autre élément, un autre paramètre important, c'est le bruit causé par les hélices, par les moteurs. Et cette mesure se lit ainsi:

15                    "*Faire des démarches auprès des organisations nationales et internationales de l'industrie de la navigation commerciale - et je pense qu'on pourrait dire plaisance aussi - afin de les sensibiliser à la problématique du bruit dans l'eau.*"

20                    Dans une région où il y a beaucoup de bateaux comme Tadoussac, le bruit devient un problème pour les mammifères marins. Il y a un certain temps,

il y a des mesures qui ont prises et il y a une étude qui est en cours en ce moment pour caractériser l'environnement sonore des bélugas en particulier.

5 On s'en rend pas compte mais parfois il y a tellement de bateaux qu'un *hydrophone* placé dans l'eau dans la Baie de Tadoussac aux heures de pointe a démontré que l'intensité du son dépassait le seuil de la douleur chez l'homme, ce qui veut dire qu'il y avait du bruit dans l'eau.

10 Et ce bruit peut venir de partout, ça se peut se transporter sur des kilomètres, parce que le son voyage beaucoup plus vite et plus loin dans l'eau. D'ailleurs, si vous mettez votre radio au max, que votre radio, par exemple, touche à la coque ou que le son arrive à la  
15 coque, il va passer par la coque dans l'eau et se transmettre et les bélugas peuvent l'entendre. A savoir si ça les attire ou non, je ne le sais pas. Mais ils vont l'entendre plus facilement comme ça que le haut-parleur qui est en l'air, par exemple, parce que le son  
20 ne va pas traverser l'interface au air mais par la coque.

Et, d'ailleurs, si vous mettez votre oreille sur la coque, vous pouvez entendre les bélugas

crier aussi, siffler ou... donc, le bruit c'est une  
problématique de plus en plus importante quand on pense  
mammifères marins, conservation, qu'on soit n'importe où  
sur la planète. Et c'est pour ça qu'il faut une  
5 approche nationale et même internationale, développer  
des autres types d'hélices, limiter la vitesse, c'est  
déjà une façon de limiter le bruit, mais il faut  
d'autres actions.

Madame Levasseur, en tant que notre membre du  
10 public.

MME MARINE LEVASSEUR:

Je voulais juste dire, par rapport aux sons  
d'orque qui était suggérés tout à l'heure comme sons  
qu'on pourrait envoyer ou suggérer, en tout cas, qui  
15 pourraient être émis pour effrayer les bélugas, bien, je  
trouve que, je suis biologiste moi aussi, puis je trouve  
qu'en tant que biologiste ça va être un stress  
supplémentaire sur l'animal à ce moment-là, puis en plus  
c'est que toutes les autres espèces de baleines, il y en  
20 a beaucoup qui ont peur des orques parce qu'ils mangent  
les bébés, les autres sortes de baleines des fois, étant  
donné que c'est une baleine carnivore.

Donc, ce serait un stress supplémentaire, ça fait que je pense que déjà avec tous les sons, comme vous disiez, les études qu'on a sur les sons qui sont émis, ce serait peut-être d'essayer de trouver une autre  
5 alternative que ça. Parce qu'il ne faut pas oublier aussi que dans toutes ces espèces-là, ce n'est pas toutes les espèces de baleines qui viennent voir les bateaux, c'est principalement les bélugas puis les phoques qui sont curieux. C'est ceux-là qui vont  
10 s'approcher tout le temps, c'est toujours ces espèces-là, puis ceux-là on les voit, ils respirent souvent, donc on les voit plus souvent.

Moi, cet été, j'ai été observée par un troupeau de bélugas qui était à côté de mon bateau puis je me suis  
15 faite regarder, j'étais yeux dans les yeux, là, je me suis faite regarder dans le blanc des yeux comme on dit, là, par un béluga. Puis j'aurais pu le toucher, je l'ai pas touché parce que j'étais tellement impressionnée que je n'ai même pas penser de le faire.

20 Mais c'est comme, ils sont tellement curieux, ils viennent jouer avec le gouvernail. Ça fait partie de leur nature mais, à un moment donné, ils se *tannent* et ils s'en vont. Puis comme c'est des

plaisanciers, dans ce cas-ci, parce qu'ils ne font pas  
ça avec des cargos, c'est bien sûr, dans le cas des  
plaisanciers, on est des plaisanciers parce qu'on aime  
profiter d'un peu de temps sur l'eau, bien on coupe le  
5 moteur puis on profite de ce contact-là qui est  
privilégié.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Je pense qu'il faut comprendre que  
l'effaroucheur de mammifères marins serait utile dans un  
10 cas d'un déversement de nappe de pétrole en particulier.

Madame Lesage, vous avez des études en cours sur  
l'acoustique dans le secteur Saguenay, ZPM, Parc marin?

MME VERONIQUE LESAGE:

15 Oui, on a un projet pour essayer de cartographier  
essentiellement en trois dimensions puis variable dans  
le temps les *hot spot* de bruit. Où est-ce que... quels  
endroits, à quel moment de la journée ou de la saison il  
y a des niveaux qui excèdent un certain décibel qui  
20 pourrait être nuisible pour soit les bélugas ou ça peut  
être adapté pour les autres espèces. On est en train de  
faire ça, il reste encore un été de terrain puis une  
autre année pour mettre tout ça ensemble

puis essayer de sortir ça. Fait que d'ici une couple  
d'années, on devrait avoir des données.

M. PIERRE BELAND:

5 Je ne sais pas si ça va aboutir sur les cartes  
marines un jour, l'environnement sonore. Je vois qu'il  
est déjà cinq heures moins quart (16 h 45). Monsieur  
Cantin, monsieur Le Sauteur des commentaires? Monsieur  
Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

10 Peut-être un commentaire final concernant le  
bruit. Tout cet aspect-là est sous examen au sein de  
notre Ministère présentement. En priorité, les levées  
sismiques et une réglementation qui va être proposée  
bientôt concernant ces activités-là.

15 Pour le reste, on parle d'une réglementation ce  
qu'on appelle universelle pour l'ensemble des océans du  
Canada. Une réglementation où des mesures d'atténuation  
sont prévues également pour ce qui concerne le bruit  
dans les océans, mais ça c'est un dossier à long terme.

20 Mais en ce qui concerne les levées sismiques, qui est  
présentement la préoccupation la plus pressante, il y a  
des mesures et une réglementation qui va être proposée à  
la population bientôt.

M. PIERRE BELAND:

Je vous ferai remarquer que j'ai passé par dessus  
les mesures A2.1 et A2.2 qui visent le déploiement de  
certains engins de pêche pour essayer de réduire les  
5 captures accidentelles.

Vous pourrez voir ce qui s'est dit là-dessus si  
vous allez sur le site Internet puis vous regardez les  
échanges qu'on a eues à Forestville avec les pêcheurs,  
vous aurez plus d'information.

10 Ce que j'avais ici à l'agenda, point 7,  
discussion. Je pense que c'est ce qu'on a fait une  
discussion aujourd'hui plus qu'autre chose. Ce que  
j'aimerais faire cependant, c'est demander à chacun  
d'entre vous si vous pensez que l'ensemble des mesures  
15 est susceptible d'atteindre les objectifs qu'on a  
décrits ici et, en même temps, ce que vous pensez de  
cette consultation et peut-être le plus important, est-  
ce qu'on peut à nouveau faire appel à vous parce que  
c'est un processus qui évolue dans le temps.

20 Je vais commencer par vous, monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

Merci, monsieur Béland. D'abord, moi, je veux  
vous remercier, cet effort de concept de commission  
d'enquête, moi, ça me séduit beaucoup,

ça me rappelle un peu le BAPE, disons BAPE un jour BAPE  
toujours. Et je trouve captivant que vous demandiez  
notre opinion et que vous soyez allé surtout en table  
sectorielle car il est évident que lorsque les petits  
5 bateaux se retrouvent dans la même rencontre que les  
armateurs, excusez le jeu de mot, mais on ne fait pas le  
poids.

Et, là, vous nous avez donné une tribune à nous,  
propre, et je veux vous en remercier et le fait que vous  
10 soyez intéressé à nous consulter et à faire de nous vos  
complices, moi, je suis prêt à récidiver en tant que  
complice avec vous, si on veut garder cette image-là.  
Merci.

M. PIERRE BELAND:

15 Merci. Madame Labrecque.

MME EMIE LABRECQUE:

Moi aussi je trouve que c'est une démarche super  
intéressante. C'est quoi que vous aviez dit que vous  
vouliez qu'on...

20 M. PIERRE BELAND:

Est-ce que vous pensez que les mesures vont  
permettre d'atteindre les objectifs ou si c'est complet  
ou pas assez ou nébuleux? Et l'autre aspect, c'était  
est-ce qu'on peut faire appel à nouveau à vous?

MME EMIE LABRECQUE:

Oui oui, ça, il y a pas de problème. Mais je m'interroge par contre sur c'est quand que ça va être comme plus mis en oeuvre, c'est quoi l'échéancier?

5 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Le Sauteur va nous présenter tout à l'heure ce qui nous attend, le futur.

MME EMIE LABRECQUE:

10 Puis je trouve qu'avec les commentaires de tout le monde, ça va sûrement donner de bons résultats.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Béchette.

M. LEOPOLD BECHETTE:

15 Quant à moi, je veux également vous remercier de nous avoir invité, la Garde côtière auxiliaire. Je trouve que ce projet de protection marine est excellent puis j'ai bien apprécié l'après midi que j'ai passé avec vous à travailler sur ce projet. J'espère qu'il pourra se concrétiser de façon globale dans un avenir assez  
20 rapproché et je réitère mon invitation, à savoir que si la Garde côtière auxiliaire peut vous aider de quelque façon que ce soit, nous sommes disposés à le faire

en tout temps. Merci.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

5                   Disons que je vais poursuivre dans la vague des remerciements. Vous avez une qualité d'écoute qui est exceptionnelle et ça témoigne, effectivement, de l'intérêt et de l'intention que vous avez de faire poursuivre le dossier.

10                   En regard de l'atteinte des objectifs, je dirais que c'est un *work in progress*, je ne suis pas placé pour vous dire que oui ou non ça va vous permettre d'atteindre les objectifs, mais c'est certainement un très grand pas pour un petit homme ou un petit pas pour l'humanité, un des deux (2) et ça vous nous permet de nous rapprocher de ce qu'on recherche, c'est évident et je n'ai rien vu là-dedans qui allait à l'encontre des objectifs ou qui était contre productif, ce qui est très souvent le cas.

20                   Fort heureusement, vous avez bien contenu les objectifs que vous aviez à émettre et pour ce qui est de notre contribution, à la mesure de nos faibles moyens, vous pouvez compter sur notre appui également.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Monsieur Dorais.

M. LOUIS DORAIS:

Bien, je pense que moi aussi, j'ai apprécié  
5 beaucoup le fait de pouvoir donner l'opinion au niveau  
des plaisanciers même si effectivement on est peut-être  
une faible contribution du côté de la pollution, mais  
faible contribution du côté de l'aide qu'on peut amener  
aussi. Parce ce que c'est toujours en mesure du tort  
10 qui peut être causé, mais de toute façon, la démarche  
est très bien amorcée, très bien structurée, je pense  
que j'ai bien apprécié puis on peut... là-dessus, vous  
pouvez toujours compter sur notre contribution.

Mais peut-être un commentaire beaucoup plus  
15 global. C'est sûr qu'on est encore au niveau des  
concepts pour l'avoir vécu dans une autre vie, si on  
veut arriver et puis être capable de voir la progression  
de cinq (5) ans en cinq (5) ans, il faut que ça se  
traduise dans un plan d'action avec des objectifs  
20 mesurables.

Il y a une espèce de souci de ça, je pense, que  
j'ai cru déceler, des objectifs mesurables puis des  
échéanciers, si on veut être capable de voir le progrès.  
On n'est peut-être pas rendu là,

on construit, on fait accepter certains principes et tout, mais il ne faudrait pas comme sauter cette étape-là, mais je pense que ça fait partie de toute démarche très structurée comme je l'ai vu aujourd'hui.

5                    Puis vous pouvez évidemment tout le temps compter sur la contribution des Escadrilles, nous autres, c'est sûr qu'on n'est pas maître de nos membres, mais par le biais de l'enseignement, je pense qu'on a des oreilles très... les élèves, au départ, quand ils commencent là-  
10                    dedans, ils sont très, très réceptifs, donc c'est le bon *timing* pour passer des notions comme ça et on va toujours collaborer là-dedans.

M. PIERRE BELAND:

                    Merci, monsieur Dorais. Madame Dufour, avez-vous  
15                    aimé le processus?

MME FRANCINE DUFOUR:

                    Oui, j'ai bien aimé la réunion de cet après-midi, mais j'aurais une question pour nos invités. On a eu une certaine difficulté à attirer les gens à la table  
20                    des activités récréatives un peu partout dans les sites qu'on a visités, la table avait lieu le soir, parce qu'on s'est dit qu'en général c'est des gens qui travaillent dans le

jour, mais je ne sais pas si vous auriez des suggestions  
à nous faire si on a à recontacter les plaisanciers, ce  
qui serait la meilleure façon ou si vous pensez que dans  
la table de cet après-midi, il nous manque des joueurs  
5 clés qu'on aurait peut-être dû inviter.

M. PIERRE BELAND:

Monsieur Huot.

M. ANDRE HUOT:

Des joueurs clés, moi, je regarde, c'est peut-être  
10 pas beaucoup d'individus, mais Fédération canot-kayak  
c'est gros, AMQ c'est gros, Fédération de voile c'est  
pas pire, les Escadrilles de plaisance, c'est pas pire.  
Non non, je veux dire, au niveau du marché, si on parle  
du marché, il y aurait manqué peut-être quelques marinas  
15 spécifiques.

Je ne sais pas exemple si les gens du Club de  
voile de Rimouski vous ont rencontrés, les gens de Baie-  
Comeau, je ne le sais pas, et attention, dans certains  
milieux des groupes d'utilisateurs du fleuve, vous êtes  
20 allés à la Malbaie, la Marina de Cap-à-l'Aigle est venue  
ici pour toutes sortes de raisons et je ne pense pas...  
je vais prendre l'exemple de Charlevoix, vous avez peut-  
être pas

eu énormément de participants là-bas parce que Charlevoix est peut-être en rive, mais c'est une zone qui vend beaucoup plus son arrière-pays que sa rive.

5 Il y a eu une étude en tourisme nautique qui a découvert ça dans le cas de Charlevoix. C'est typique à Charlevoix, donc les gens regardent plus les montagnes que le fleuve. Je n'ai pas dit Tadoussac, j'ai dit Charlevoix.

M. PIERRE BELAND:

10 Môme si on voit mieux les montagnes de la mer.

M. ANDRE HUOT:

Ce qu'il y a de plus beau à Rivière-du-Loup, c'est les montagnes de Charlevoix qu'on m'a dit.

M. PIERRE BELAND:

15 Merci, monsieur Huot. Je crois qu'à Rimouski on a eu certains plaisanciers qui sont venus, des gens de canot kayak, d'ailleurs de la route bleue, à Rivière-du-Loup, on n'en a pas eu. Bon, donc ça a été difficile à  
20 certains endroits, même si on les avait contactés, de les attirer puis je suis content de voir que monsieur Tremblay qui n'est pas venu à La Malbaie, est venu ici.

M. ANDRE HUOT:

Bien, j'avais vu moi-même à lui dire: Manque pas  
ça parce qu'après ça vous vous plaignez, parce que moi  
je regarde les commentaires qu'il y a eus, lorsque sont  
5 arrivées des restrictions à des activités *récréo-*  
*nautiques* dans le Parc Saguenay, ces gens-là sont montés  
dans les rideaux. J'ai dit, bien pas lui, mais j'ai  
dit: "Es-tu allé aux consultations quand il y en a eu?"  
Puis c'est pas à lui, un prédécesseur. Bien, il dit:  
10 "Je savais pas". Bien, j'ai dit: "*T'sais* là, dans la  
vie là, quand c'est le temps d'aller le dire, tu y vas,  
si tu y vas pas tu ferme ta boîte". Puis c'est pas dit  
avec élégance, je suis désolé mais c'est ça la vraie  
vie, là.

15 M. PIERRE BELAND:

Monsieur Paquette.

M. YVES PAQUETTE:

Bien que l'invitation me soit parvenue, en tout  
cas, personnellement ça m'a semblé un peu diffus. Et  
20 possiblement que d'impliquer des groupes comme la  
Fédération de voile, l'AMQ, l'Escadrille, directement  
dans l'organisation de groupes, pour les mettre partie  
prenante, aurait permis d'avoir plus de personnes là et  
peut-être

faire des séances pour ces groupes-là spécifiquement, vous auriez eu d'autres points de vue possiblement.

5 Mais ces gens-là, je suis sûr, auraient vu à ce qu'on regroupe des personnes de leur propre milieu, mais, là, on divague dans l'hypothétique, peut-être que ça aurait marché mieux, peut-être que non, de toute façon, ce que je vois, c'est que les résultats sont quand même intéressants.

M. PIERRE BELAND:

10 Merci, on retient vos suggestions parce que c'est important de rejoindre chacun des groupes d'utilisateurs, de ne pas cibler et de toujours rencontrer les mêmes personnes.

15 Je nous arrête ici, vous pouvez toujours faire parvenir tous commentaires comme vous voudrez à une des adresses qui sont là mais en particulier remplir ce cahier et le faire parvenir avant le trente et un (31) décembre.

20 Monsieur Le Sauter, est-ce que vous pourriez nous dire d'une part comment ça va être géré, vous avez des scénarios, rien n'est coulé dans le béton évidemment et en même temps où on va à partir d'ici?

PRESENTATION DU CADRE DE GESTION PAR M. DANIEL LE SAUTEUR  
(voir notes du 28 octobre 2004, Rimouski)

M. PIERRE BELAND:

5                   Merci, monsieur Le Sauteur. Questions?  
Commentaires? Oui, bien c'est ça, vos scénarios, vous  
les enverrez par écrit plutôt que... j'allais vous  
donner chacun quinze (15) minutes pour nous expliquer  
votre scénario, mais je pense qu'on va laisser faire.

10                   Monsieur Le Sauteur, maintenant, va nous brosser  
un tableau de ce qui s'en vient, où on va jusqu'à  
maintenant jusqu'au point final de l'établissement de la  
ZPM, ce qui est proposé évidemment.

15   PRESENTATION DES ETAPES A VENIR PAR M. DANIEL LE SAUTEUR  
(voir notes du 28 octobre 2004, Rimouski)

M. PIERRE BELAND:

20                   Merci. Questions sur ce calendrier? A la fois  
réaliste et optimiste. Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

                  Seulement pour reconfirmer que lors de la  
désignation, c'est l'ensemble du territoire, je

n'aime pas le terme du territoire, c'est l'ensemble de l'espace marin désigné qui va être mis en place, donc ce n'est pas par étapes, c'est d'un seul coup, sauf que, quand on fait les mesures, en terme de priorité, on peut  
5 mettre ces choses-là en place par étapes.

M. PIERRE BELAND:

Je pense qu'aussi on peut considérer que même après qu'elle aura été établie, c'est un processus dynamique, les règlements, les mesures pourront changer,  
10 la désignation de certaines zones.

Monsieur Le Sauteur.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

Je m'excuse, je n'ai pas porté attention.

M. PIERRE BELAND:

15 Je disais que même après que la zone aura été désignée officiellement d'un seul coup, les mesures seront établies par étapes mais on peut imaginer qu'il y a des mesures qui pourront être changées ou être  
modifiées avec le temps, dans dix (10) ans, dans quinze  
20 (15) ans, dans vingt (20) ans, que c'est un processus dynamique.

M. DANIEL LE SAUTEUR:

Oui, un processus dynamique de consultation, c'est-à-dire que ce qu'on fait ici c'est une

grosse étape, c'est certain, mais lors de la mise en place, on parlait à des comités de gestion, des tables de travail, des tables multipartites, *et caetera*, donc c'est une consultation permanente qui va être appliquée dans ce dossier-là.

M. PIERRE BELAND:

Merci. Si vous n'avez pas de questions, je pense que c'est le moment de vous remercier, de vous dire que moi-même j'ai beaucoup apprécié les échanges aujourd'hui. Nous apprenons beaucoup à chaque fois et l'objectif est toujours de recueillir vos vues, vos opinions, de profiter de ce que vous savez du milieu, du type d'usages que vous faites de ce milieu-là puis des gens qui sont vos membres, dans ce cas-ci, parce que c'est comme ça qu'on va obtenir un cahier de mesures qui va être approprié, qui va être plus efficace.

Et aussi, on aura beau avoir tous les règlements qu'on veut, si les gens ne s'approprient pas la ZPM, si ça ne devient pas un peu leur projet, je pense qu'on n'aura pas réussi et on ne réussira pas. Et c'est ça qui est important, donc ce sentiment d'appartenance qui va faire que les mammifères marins vont être protégés et c'est ce processus qui va nous rendre là.

Je pense que toutes les activités de sensibilisation, d'information, vous dites que vous êtes prêts à participer à ces activités-là, c'est primordial dans l'établissement d'une ZPM. Alors, je vous en remercie, merci à vous tous, merci d'avoir donné votre temps parce que souvent on est sollicité à gauche et à droite et je vous remercie beaucoup.

Je remercie également les personnes-ressources qui parfois viennent ici, ils passent une ou deux journées puis on les fait parler une ou deux fois; c'est un petit ingrat comme travail. Merci.

Merci à l'équipe technique sans qui ce ne serait pas aussi vivant, on ne s'entendrait pas, on ne saurait pas ce qu'on aurait dit après quelques jours.

Et merci à l'équipe de consultation avec laquelle je travaille depuis quelques semaines. Je pense que si jamais ça réussit, ça va être beaucoup grâce à eux. Ça fait cinq (5) ans qu'ils travaillent sur ce projet puis ils y croient et je pense que c'est une des meilleures garanties qu'on peut avoir.

La prochaine séance de consultation a lieu

ici même, demain 2 décembre, dans cette salle à partir de neuf heures (9 h 00) et nous avons réuni pour cette table des gens du transport maritime, ça promet d'être également encore très intéressant. Monsieur Le Sauteur.

5 M. DANIEL LE SAUTEUR:

Seulement pour répéter peut-être, réitérer l'invitation, si les gens veulent assister à cette séance-là, ils sont les bienvenus.

M. PIERRE BELAND:

10 Absolument, c'est même possible de trouver une place à la table, si vous voulez participer encore, il n'y a pas de problème, de toute façon, vous pouvez être derrière avec le public et intervenir en temps et lieu.

15 Puis je vous rappelle que, de toute façon, vous toujours faire parvenir vos commentaires en tout temps en consultant le site de la ZPM. Je pense que c'est la façon la plus facile d'obtenir l'adresse, les numéros de téléphone, le fax et le reste. Merci à tous.

20

AJOURNEMENT

-----