Société des Traversiers du Québec

Plan d'action de développement durable 2023-2028

Coordination et rédaction
La présente publication a été produite par la Direction de la performance et de la stratégie de la Société des traversiers du Québec.

Renseignements
Téléphone : 1 877 787-7483 (sans frais)
Courriel : stq@traversiers.gouv.qc.ca
Internet : https://www.traversiers.com/fr/accueil

© Gouvernement du Québec, 2023
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023
ISBN 978-2-551-27037-8 (imprimé)
ISBN 978-2-551-27038-5 (PDF)
Tous droits réservés pour tous pays.

TABLE DES MATIÈRES

Message de la ministre des Transports et de la Mobilité durable 4

Message de la présidente-directrice générale 5

L'organisation en bref 6

Mission 6

Vision 6

Valeurs 6

Mandat 7

Responsabilités 7

Clientèle 7

Quelques données clés en matière de développement durable 8

Contributions de l'organisation au développement durable par l'intermédiaire de politiques publiques 10

Contexte interne 11

Contexte externe 11

Plan d'action de développement durable 12

Action 1.1 : Établir une méthodologie robuste de calcul des GES de sa flotte des navires et fixer de nouveaux objectifs de réduction pour atteindre la cible gouvernementale de réduction de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030 12

Action 1.2 : Réduire l'intensité des GES émis du parc roulant 13

Action 1.3 : Viser, pour tout projet de construction d'infrastructures admissibles ou de rénovation majeure, la plus haute certification LEED 14

Action 1.4 : Réduire l'intensité des GES des gares et terminaux 15

Action 1.5 : Mettre en place un budget de recherche et développement qui contribuera à la performance environnementale de la STQ et du milieu maritime 15

Action 2.1 : Réduire les bruits sous-marins des activités maritimes de la STQ 16

Action 2.2 : Obtenir l'attestation ICI on recycle + de RECYC-QUÉBEC pour l'ensemble des installations accessibles au public 17

Action 3.1 : Inscrire l'évaluation de la durabilité dans le processus de gestion de projet de la STQ. 17

Action 3.2 : Faire la promotion auprès du personnel afin qu'ils utilisent des modes de transports actifs pour se déplacer 18

Action 3.3 : Augmenter la part de la clientèle qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer 18

Action 4.1 : Mettre à jour la politique d'acquisition écoresponsable de la STQ 19

Action 4.2 : Augmenter la portée et les échanges avec les parties prenantes régionales des différentes traverses au Québec 20

Tableau synoptique 21

MESSAGE DE LA MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

J'ai le plaisir de vous présenter le *Plan d'action de développement durable 2023-2028* de la Société des traversiers du Québec (STQ). Ce plan démontre la valeur et l'importance du développement durable pour la STQ et le gouvernement du Québec.

Les actions présentées s'inscrivent en cohérence avec plusieurs engagements gouvernementaux. L'annonce de l'ajout de trois nouveaux navires hybrides électriques en janvier 2023 est le reflet de cette volonté gouvernementale de réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports. Cet investissement permettra à terme d'utiliser l'électricité dans 95 % des opérations des navires, ce qui diminuera dans des proportions équivalentes les émissions de GES comparativement à des navires propulsés par des hydrocarbures.

Ce plan d'action met en lumière les avancées technologiques et le virage que veut entreprendre la STQ en faveur du développement durable. Je me réjouis de la qualité des actions qui se trouvent dans ce plan et de l'ambition de la STQ face aux enjeux climatiques.

L'industrie maritime québécoise est au cœur du développement économique du Québec et met l'accent depuis plusieurs années sur le déploiement de nouvelles technologies qui diminuent les émissions de GES. La STQ en fait tout autant pour développer une filière électrique dans l'industrie, et son engagement de mettre de l'avant le développement durable ainsi que ses efforts pour diminuer son empreinte environnementale montrent qu'il est possible d'en faire davantage pour les générations futures.

Veuillez agréer l'expression de ma considération distinguée.

Document original signé

Geneviève Guilbault
Vice-première ministre
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

J'ai le plaisir de déposer le *Plan d'action de développement durable 2023-2028* de la STQ. Ce plan d'action est le fruit de nombreuses réflexions au sein de l'organisation. Il s'agit d'un plan de développement à la hauteur des ambitions de la STQ.

Grâce aux actions qui y sont inscrites, la STQ souhaite devenir un exemple en matière de développement durable au Québec. L'atteinte de la carboneutralité demeure l'objectif ultime de l'organisation pour 2050. Afin d'y arriver, l'organisation se mobilise dès maintenant et inscrit le développement durable au cœur de ses décisions.

La STQ a un énorme potentiel d'innovation, comme en témoignent ses initiatives des dernières années. L'ajout de trois navires propulsés par gaz naturel liquéfié (GNL) et d'un navire hybride électrique depuis 2012 a permis à l'organisation de faire des gains importants, notamment en matière de diminution des émissions de GES. De plus, avec l'annonce de la construction de nouveaux navires hybrides électriques, la STQ démontre son leadership en matière d'électrification de ses infrastructures.

C'est sur cet élan, et grâce aux leçons apprises que l'organisation dévoile le fruit de son travail.

Accompagné d'une vision à plus long terme des objectifs à atteindre par la STQ au cours des prochaines décennies, ce plan d'action permettra à terme de positionner l'organisation comme un chef de file en matière de développement durable.

Veuillez agréer l'expression de ma considération distinguée.

Document original signé

Greta Bédard
Présidente-directrice générale

L'ORGANISATION EN BREF

Mission

Présents là où la route s'arrête, nous relions les communautés en assurant la mobilité maritime du Québec, grâce au savoir-faire de nos employés.

Vision

Une société d'État performante et innovante, chef de file en transport maritime.

Valeurs

Rigueur

La rigueur prévaut dans l'accomplissement de la mission de la STQ. Celle-ci réalise ses activités et offre ses services de façon professionnelle, avec minutie, exactitude et un souci d'objectivité. De plus, elle utilise des méthodes éprouvées et des normes de qualité élevées dans tous ses projets, de leur planification jusqu'à leur mise en œuvre.

Excellence

Être reconnue comme un chef de file en transport maritime stimule la STQ et la motive à se dépasser. Celle-ci est continuellement à la poursuite de l'innovation afin d'offrir une expérience client optimale et de qualité grâce à ses équipes performantes ainsi qu'à ses navires et à ses infrastructures maritimes de pointe, fiables et sécuritaires. L'implantation d'une culture d'amélioration continue contribue à l'atteinte d'un haut niveau de qualité dans ses pratiques.

Passion

La STQ et ses employés sont animés par une passion qui les motive à repousser sans cesse leurs limites, à réaffirmer leur engagement à offrir un service client distinctif et à aller toujours plus loin dans la recherche de solutions innovantes. Leur énergie, c'est le maritime. La passion les propulse vers l'excellence, la performance et le succès.

Mandat

Fournir des services de traversiers partout au Québec

La STQ possède les navires, les embarcations et les infrastructures terrestres nécessaires à l'exécution de son mandat et peut procéder à la réalisation de travaux destinés à assurer les services de traversiers. Elle peut aussi fournir des services accessoires ou complémentaires.

Responsabilités

Offrir du transport interrégional

Avec ses traverses interrégionales, la STQ relie entre elles les communautés de Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola, de Rivière-du-Loup et Saint-Siméon ainsi que de Matane, Baie-Comeau et Godbout. Les traverses constituent un moyen de transport qui s'ajoute à ce qu'offre le réseau routier existant.

Désenclaver les communautés

La STQ assure le désenclavement des communautés de L'Isle-aux-Grues, L'Isle-aux-Coudres, l'île Verte, L'Île-d'Entrée, Chevery, Harrington Harbour, Pakuashipi et Saint-Augustin. Pour desservir en continu ces populations, elle fait appel à des services de transport aérien ou terrestre, qui se veulent accessoires ou complémentaires. Ceux-ci sont utilisés lorsque les services maritimes sont interrompus, notamment pendant les périodes hivernales, en cas de mauvaises conditions de navigation ou encore lors de la non-disponibilité des navires et des embarcations.

Offrir du transport collectif en milieu urbain

La STQ offre un service de transport collectif en milieu urbain à la traverse Québec–Lévis. Celle-ci constitue une voie qui s'ajoute aux deux ponts reliant la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Prolonger la route

Avec la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, la STQ offre un « prolongement de la route », en plus d'être devenue, au fil du temps, un maillon important de l'activité touristique du secteur.

Clientèle

Au cours de l'année 2022-2023, la STQ a effectué plus de 4,5 millions de passages de clients. Les utilisateurs des services de traversiers sont des automobilistes, des camionneurs, des conducteurs de véhicules d'urgence, des motocyclistes, des motoneigistes, des cyclistes et des piétons. Ce sont également des insulaires, des résidents, des travailleurs, des clients commerciaux, des étudiants, des touristes et des villégiateurs.

Quelques données clés en matière de développement durable

Au 31 mars 2023

4 570 989
passages de clients*

57 191
tonnes métriques de marchandises
acheminées par les dessertes maritimes

73 292
passages gratuits
de véhicules électriques**

5 657
vols effectués
(avions et hélicoptères)

105 241
traversées réalisées*

** Pour les services exploités exclusivement par la STQ.*
*** Pour les traverses tarifées du réseau de la STQ.*

23
navires et autres embarcations

154
infrastructures terrestres
26 quais
20 embarcadères
86 immeubles
22 ouvrages de génie civil

24 %
Réduction des GES
par rapport à 2013-2014

7
années que la STQ contribue
à la collecte de données
pour le Réseau d'observation
des mammifères marins (ROMM)

2 145 455
passages de véhicules*

Contributions de l'organisation au développement durable par l'intermédiaire de politiques publiques

Nom du document organisationnel	Orientation/objectif du document organisationnel	Lien avec la Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028
Vision 2040	Axe de développement 1 : Une présence géographique accrue en soutien au développement régional	3.1
	Axe de développement 2 : Une expérience client et une offre de services exemplaires	4.2 4.3 5.6
	Axe de développement 3 : Une flotte et des infrastructures pensées pour les clients et l'environnement	5.8
Plan stratégique 2020-2025	L'expérience client	3.1
	La performance des actifs	5.6
Plan d'action à l'égard des personnes handicapées	Obstacles et mesures planifiés pour l'année	3.1
	Bilan des mesures réalisées	3.2
	Reddition de comptes	
Plan d'action sur l'occupation et la vitalité des territoires	Toutes les réponses aux priorités régionales	3.1 4.3 5.3 5.6 5.8

Contexte interne

En 2022, la STQ s'est dotée d'une vision organisationnelle à long terme, la Vision 2040, couvrant les marchés, la clientèle et l'offre de service, les navires et les infrastructures ainsi que le modèle d'affaires. Dans le cadre de cet exercice, elle esquissait certaines grandes orientations en matière d'environnement, à savoir l'électricité comme source d'énergie de ses futurs navires et l'atteinte de la carboneutralité à l'horizon 2050. La STQ voit dans le présent Plan d'action de développement durable (PADD), l'occasion de préciser les actions qu'elle va prendre en vue de diminuer l'empreinte de l'organisation et de participer proactivement au développement durable de la société québécoise. Ce PADD 2023-2028 est un tremplin pour propulser la STQ comme chef de file en développement durable.

Bien que ce PADD 2023-2028 soit d'une durée de cinq ans, la STQ a néanmoins besoin d'une vision à plus long terme, puisqu'elle exploite des actifs maritimes dont la vie utile est d'une soixantaine d'années. Cette réalité fondamentale l'incite donc à cibler judicieusement dès aujourd'hui les actions à entreprendre à court terme afin qu'elles s'inscrivent en cohérence avec son objectif d'atteindre la carboneutralité à l'horizon 2050.

Par le passé, la STQ a su innover dans ses choix technologiques en fonction d'orientations liées au développement durable. Dès le début des années 2010, elle a fait construire et mis en service le premier navire à propulsion hybride diesel-électrique en Amérique du Nord, le NM *Peter-Fraser*. Ensuite, après avoir fait le choix du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant de transition pour remplacer certains navires au diesel marin, elle a fait construire et mis en service le premier traversier fonctionnant au GNL en Amérique du Nord, le NM *F.-A.-Gauthier*. En 2018-2019, elle a récidivé en mettant en service les deux premiers traversiers propulsés au GNL construit en Amérique du Nord, les NM *Armand-Imbeau II* et NM *Jos-Deschênes II*. Au début de 2023, la STQ annonçait le lancement d'un projet de construction de trois nouveaux navires à propulsion électrique. Ces innovations, plus respectueuses de l'environnement, démontrent la capacité d'initiative et d'innovation de la STQ face aux nouvelles technologies.

Le présent plan, comptant plus d'une douzaine d'actions, exigera des efforts soutenus de la part de plusieurs unités au sein de la STQ, tant dans son exécution que dans son suivi. La formation et la sensibilisation des employés constituent un autre défi de taille que la STQ devra relever dans les prochaines années pour parvenir à réaliser ce plan d'action. L'organisation aura besoin de soutien et doit dès maintenant se préparer à disposer des compétences nécessaires pour le déploiement et l'exploitation de nouvelles technologies ou méthodes de travail qui viendront s'implanter à bord des navires et dans les installations terrestres. Il s'agit là d'un enjeu pour toute l'industrie maritime, où la STQ doit jouer un rôle de premier plan. La main-d'œuvre demeure le point central des défis qui se profilent à l'horizon. Outre la formation du personnel, il faudra s'assurer d'avoir des ressources humaines en nombre suffisant pour mener à bien ce plan.

Contexte externe

L'industrie maritime a un effet très structurant sur les plans économique, social et environnemental, car elle participe à la vitalité économique et à la mobilité des personnes et des marchandises, non seulement dans les régions directement desservies, mais aussi à l'échelle nationale, puisqu'elle contribue à la compétitivité de l'ensemble de l'économie. Encore à ce jour, le transport par bateau constitue le moyen de transport le moins polluant et le plus économique parmi tous les autres modes, à savoir le transport ferroviaire, routier et aérien. Il n'en demeure pas moins que ce secteur fait face à d'énormes défis en matière de production de GES et d'impacts sur la biodiversité, surtout sur les écosystèmes marins et les bandes riveraines.

Au chapitre des changements climatiques, les perturbations que nous subissons depuis des décennies ne sont pas en voie de s'estomper. Au contraire, la communauté scientifique est d'avis qu'elles continueront à prendre de l'ampleur dans les prochaines années, ce qui générera des impacts qui augmenteront en fréquence, en durée et en intensité.

Exploitant un réseau de 11 traverses et 2 dessertes maritimes situées sur un immense territoire, la STQ est exposée simultanément à différentes réalités climatiques. Disposant de plus de 150 infrastructures maritimes et terrestres, soit des terminaux, des bâtiments de services, des quais, des embarcadères et d'autres ouvrages de génie, en plus de ses 23 navires et autres embarcations, elle est directement soumise aux divers aléas environnementaux présents et à venir.

Au-delà des actions qu'elle énonce dans le présent document et qu'elle compte mettre en œuvre, la STQ est-elle prête à faire face aux changements climatiques ? Son parc d'infrastructures sera-t-il suffisamment résilient pour s'adapter et résister aux bouleversements entraînés par ces changements ? Quels choix stratégiques la STQ devra-t-elle faire aujourd'hui pour accroître cette résilience ?

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Tout d'abord, la STQ souhaite diminuer les répercussions de ses activités sur le climat et améliorer la résilience de ses infrastructures et de son service face aux effets des changements climatiques. En prévoyant certains de ces effets, elle pourra ajuster en conséquence les exigences relatives à ses futurs navires et infrastructures. Afin d'atténuer son impact sur les changements climatiques, la STQ a notamment statué dans son document d'orientation *Vision 2040*, publiée en septembre 2022, de « Viser l'électrification de la flotte et d'assurer une vigie constante de l'évolution des technologies propres et vertes » et de « Privilégier des infrastructures terrestres intégrées, vertes, conviviales et pensées en fonction des clients d'aujourd'hui et de demain ».

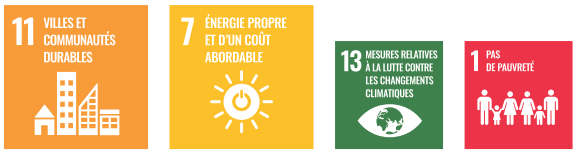
Action 1.1 : Établir une méthodologie robuste de calcul des GES de sa flotte des navires et fixer de nouveaux objectifs de réduction pour atteindre la cible gouvernementale de réduction de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030

Les cibles de réduction des émissions de GES à l'échelle mondiale sont ambitieuses. Suite à l'atteinte de son objectif de réduction dans son plan d'action de développement durable 2015-2020, La STQ doit entreprendre dès maintenant des actions, afin d'atteindre les nouvelles cibles fixées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et par les différents gouvernements, soit la réduction à zéro des émissions nettes de GES d'ici 2050.

Comme une étape névralgique vers la carboneutralité, la STQ s'engage à atteindre la cible du gouvernement du Québec, dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030, qui vise à réduire d'ici 2030 ses émissions de GES de 37,5 % par rapport à leur niveau de 1990.

Pour débuter, la STQ doit établir un calcul rétroactif qui lui permettra de vérifier si les actions entreprises jusqu'à aujourd'hui sont en voie de la mener au succès. Ainsi, en se basant sur la cible du gouvernement du Québec dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030, la STQ entend mettre en place les mesures nécessaires pour réduire d'ici 2030 ses émissions de GES de 37,5 % par rapport à leur niveau de 1990. Au sein de son réseau, la quantité de carburant utilisée varie énormément en fonction de plusieurs facteurs, par exemple : la météo, la saisonnalité, le lieu d'exploitation et l'équipage en service. L'organisation privilégiera des méthodes de travail grâce auxquelles une même traversée sera moins énergivore, ce qui réduira directement l'intensité des émissions de GES produites par heure d'exploitation. De plus, en raison de leur fin de cycle de vie, plusieurs navires de la STQ devront être remplacés au cours des prochaines décennies ce qui contribuera à améliorer l'efficacité énergétique moyen pour

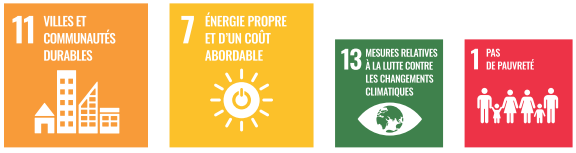
l'ensemble de la flotte. Une fois le diagnostic et la cible de réduction fixés, la STQ doit se tourner vers des technologies et des sources d'énergie pérennes pour les navires de sa flotte, en misant sur l'exigence d'électrification pour la conception des nouveaux navires et l'hybridation des navires existants, afin d'atteindre l'objectif fixé. À la faveur de cette attrition, la STQ se donne pour orientation d'avoir une flotte **composée à au moins 50 % de navires hybrides ou électriques, ou utilisant un combustible alternatif d'ici 2040**, ce qui permettra de diminuer de façon substantielle ses émissions de GES et son empreinte écologique.



Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
4.2.2	1.1 Taux de réduction des GES des navires par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie, année de référence déterminée et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)

Action 1.2 : Réduire l'intensité des GES émis du parc roulant

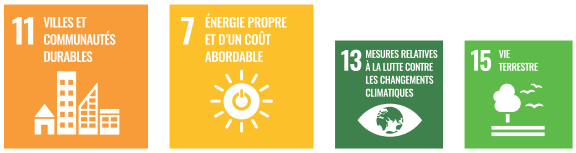
La STQ fera également des efforts soutenus dans son renouvellement de son parc de véhicules légers et autres équipements motorisés, en favorisant une source d'énergie propre ou moins polluante que celle qu'elle remplacera, si l'offre existe dans la catégorie de véhicule concernée. En s'imposant de bonnes pratiques d'approvisionnement et d'exploitation des équipements, la STQ s'attend à réduire significativement l'intensité des GES émis par ces unités.



Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.8.1	1.2 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)

Action 1.3 : Viser, pour tout projet de construction d'infrastructures admissibles ou de rénovation majeure, la plus haute certification LEED

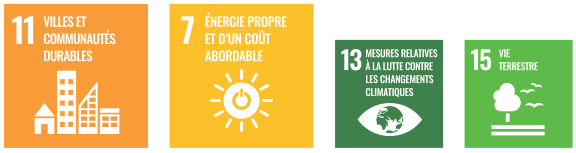
La STQ s'est dotée au cours des dernières années de plusieurs bâtiments certifiés LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). Cette norme est le symbole international de l'excellence en durabilité et du leadership en bâtiment durable. Les bâtiments certifiés selon ce système d'évaluation répondent à des critères stricts et sont classés en fonction de leur niveau de performance. En tant que société d'État, la STQ se doit de jouer un rôle exemplaire en privilégiant de bonnes pratiques et des solutions écoresponsables dans ses projets de construction et y intégrer de tel processus pour optimiser la durabilité des infrastructures et leur site. Ainsi, elle vise, pour l'ensemble de ses nouvelles constructions ou projets de rénovation majeure et dans leur mise en chantier, la plus haute certification possible en tenant compte de son application raisonnable en fonction de la réalité spécifique propre à chacun des projets.



Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.6.2	1.3 Taux de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation (Mesure de départ : 0)	–	–	50 % des projets de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation	75 % de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation	100 % de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation

Action 1.4 : Réduire l'intensité des GES des gares et terminaux.

Une fois les bâtiments mis en opération et ouverts au public, il est important que ceux-ci soient maintenus pour conserver et améliorer leur performance. En effet, des principes d'amélioration continue doivent être mis en place, afin d'optimiser leur performance et efficacité énergétique. Avec les besoins de la clientèle qui évolue rapidement, les interactions et utilisations vont différer et il y aura une incidence sur l'empreinte qui s'y rapporte. Pour apprécier les changements apportés et connaitre davantage les besoins de ces utilisateurs, la société veut suivre l'empreinte écologique de ces bâtiments et se fixer un objectif de réduction d'empreinte écologique.



Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.6.1	1.4 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)

Action 1.5 : Mettre en place un budget de recherche et développement qui contribuera à la performance environnementale de la STQ et du milieu maritime

Pour maîtriser les technologies de demain et s'imposer comme un chef de file au sein de l'industrie maritime au Québec, la STQ se dotera dans les prochaines années d'un fonds de recherche pour stimuler le développement de ses connaissances et l'innovation. Ce fonds appuiera financièrement des projets liés aux priorités et aux orientations de l'organisation dans le domaine du développement durable. En soutenant ces projets de recherche, la STQ participera à l'émergence de solutions durables pour la communauté maritime. Grâce aux connaissances mises en évidence par ces travaux, elle sera en mesure de prendre des décisions plus éclairées quant aux nouvelles technologies à adopter pour réduire ses émissions de GES ou diminuer son impact sur la biodiversité. Les sommes de ce fonds serviront à financer des initiatives et des recherches en lien avec les enjeux du milieu du transport maritime ou spécifiquement des traversiers et qui exerceront une influence certaine sur les choix technologiques futurs de la STQ.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.2.1	1.5 Montant investi en recherche et développement et nombre de projets (Mesure de départ : 2 projets totalisant 15 000 $ pour 2022-23)	Budget et cadre d'évaluation mis en place	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)

Action 2.1 : Réduire les bruits sous-marins des activités maritimes de la STQ

La STQ exploite cinq traverses situées dans l'habitat des mammifères marins du Saint-Laurent. Par les multiples traversées qu'elle effectue chaque année, ses activités à quai et ses travaux de dragage, la STQ joue un impact important sur la faune marine. Que ce soit en raison du bruit, des modifications des berges ou des arrachements de fond marin, elle génère des dégradations ou des pertes d'habitat dans l'écosystème marin.

Quatre des espèces de mammifères marins inscrites à la *Loi sur les espèces en péril* (LC 2002, ch. 29) sont présentes dans les eaux du Saint-Laurent. Il s'agit du béluga, du rorqual bleu, du rorqual commun et de la baleine noire de l'Atlantique Nord. Le Saint-Laurent est une voie de navigation fréquentée en continu par les traversiers et ponctuellement par les autres navires commerciaux et par des plaisanciers.

Des études ont démontré que les bruits sous-marins produits par les navires ont des effets sur la faune marine, notamment sur les mammifères marins. Le niveau de bruit ambiant généré par les activités maritimes et portuaires croît et devient une menace pour ces espèces. Les bruits sous-marins nuisent à la communication des mammifères marins entre eux en interférant avec leur capacité à transmettre et à recevoir des informations acoustiques. Les bruits causés par les navires peuvent également affecter leur capacité à repérer le danger, à se déplacer, à dormir, à se reproduire et à trouver leur nourriture.

Les nuisances sonores générées par la STQ proviennent de diverses sources : l'exploitation des navires, les manœuvres d'embarquement et de débarquement, l'exploitation des installations à quai et de l'équipement mobile, les autres activités à quai. Le bruit sous-marin produit par les navires est principalement dû à la cavitation des hélices, c'est-à-dire à la formation et à l'implosion de cavités de vapeur d'eau causées par la diminution et l'augmentation de la pression au fur et à mesure que l'eau est entraînée autour des pales. Toute la machinerie présente à bord des navires et certains processus opérationnels peuvent également contribuer à la production de bruits sous-marins.

Pour adresser cette problématique complexe, la STQ a choisi de collaborer avec l'Université du Québec en Outaouais (UQO), le Groupe de recherche et d'éducation sur les mammifères marins (GREMM) et le Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent dans un projet visant à catégoriser les bruits des navires de sa flotte. La première étape consistera à mesurer l'empreinte sonore des navires de la STQ dans le cadre d'un projet de recherche et l'aidera à modéliser l'impact de ses activités maritimes sur le comportement des mammifères marins, ce qui lui permettra de déterminer les meilleurs paramètres d'opération pour concilier les besoins de sa clientèle et le respect de la biodiversité. De plus, ces partenariats donneront à la communauté scientifique l'occasion d'approfondir ses connaissances sur les questions de la conservation de l'écosystème et d'assurer ainsi une saine gestion durable des ressources du Saint-Laurent. La STQ souhaite donc mieux comprendre les impacts de ses activités sur la flore et la faune marines et déterminer les meilleures façons de les réduire. Lorsque l'organisation aura une connaissance et une compréhension plus précises des bruits sous-marins qu'elle génère, elle sera en mesure de déployer des actions concrètes et ciblées pour atténuer et/ou éliminer les effets néfastes de ses activités sur la biodiversité.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
2.1.2	2.1.1 Adoption d'un plan de gestion des bruits sous-marins (Mesure de départ : 0 %)	–	50 % – Plan en cours d'élaboration	100 % – Plan adopté	–	–
	2.1.2 Mise en place d'au moins deux mesures atténuant les bruits sous-marins (Mesure de départ : 0)	0/2	0/2	1/2	2/2	2/2

Action 2.2 : Obtenir l'attestation ICI on recycle + de RECYC-QUÉBEC pour l'ensemble des installations accessibles au public

Disposant de 23 navires, 13 gares et deux 2 sites administratifs où la STQ accueille quotidiennement des milliers d'usagers qui génèrent divers rebuts ou matières résiduelles sur l'ensemble de son réseau. Ceux-ci peuvent trouver leur source à même les activités ou les produits offerts par la STQ via les machines distributrices et les services de restauration, par exemple, ou bien provenir des clients, qui profitent des installations de la STQ pour jeter leurs rebuts. À cet égard, la STQ souhaite accroître la performance de la gestion de ses matières résiduelles.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.7.1	2.2 Pourcentage des installations attestées RECYC-QUÉBEC + (Mesure de départ : 0 %)	13 % des installations attestées	25 % des installations attestées	40 % des installations attestées	53 % des installations attestées	67 % des installations attestées

Action 3.1 : Inscrire l'évaluation de la durabilité dans le processus de gestion de projet de la STQ.

Avec plus de 700 employés et près de 5 millions de passagers transportés chaque année, la STQ a inscrit dans sa mission la dimension sociale du développement durable, puisqu'elle répond aux besoins en transport d'une clientèle très diversifiée :

Présents là où la route s'arrête, nous relions les communautés en assurant la mobilité maritime du Québec, grâce au savoir-faire de nos employés.

Sa raison d'être repose sur quatre responsabilités de services de transport par traversier : le transport interrégional, le désenclavement des communautés, le transport collectif en milieu urbain et le prolongement de la route.

La STQ souhaite affirmer et consolider son engagement en matière de développement durable en intégrant l'évaluation de la durabilité pour chacun de ses projets structurants. La démarche d'évaluation de la durabilité consiste à prendre en compte les 16 principes de développement durable et les enjeux relatifs à la lutte contre les changements climatiques dans les interventions de l'administration gouvernementale. Cette nouvelle approche d'évaluation de la durabilité s'inscrit dans le perfectionnement du processus d'évaluation des 16 principes de développement durable dans les actions et projets structurants de la STQ, réalisé dans le cadre du précédent PADD 2020-2022.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.1.1	3.1 Taux de projet ayant fait l'évaluation de la durabilité (Mesure de départ : 0)	Évaluation de la durabilité inscrite au processus de gestion de projet	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité

Action 3.2 : Faire la promotion auprès du personnel afin qu'ils utilisent des modes de transports actifs pour se déplacer

Dans un souci d'encourager les employés à adopter un mode de vie sain, à maintenir, à améliorer ou à prendre en charge leur santé, la STQ rembourse, depuis quelques années, des frais engagés par un employé pour l'abonnement à la pratique d'activité physique. L'organisation souhaite améliorer les incitatifs en place afin de favoriser les déplacements actifs de ses employés et diminuer le recours à l'auto solo. Outre les gains environnementaux évidents d'un tel changement modal pour se rendre au travail, les membres du personnel jouiront également de bienfaits au chapitre de la santé, du bien-être et de la qualité de vie.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.8.2	3.2 Nombre d'activité de formation et sensibilisation sur les bienfaits des déplacements actifs (mesure de départ : 1)	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	3 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	3 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs

Action 3.3 : Augmenter la part de la clientèle qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer

Dans un même souci pour les modes de transport durable, la STQ veut inciter sa clientèle à faire des choix de déplacements actifs. En plus des GES éviter par les liens desservis, il incombe d'optimiser toutes les gares et terminaux. À de nombreuses reprises, les traversiers quittent leur gare avec une pleine capacité de véhicule, mais ne sont pas à pleine capacité de passagers. Chacune de ces traversées laisse des gens à quai en voiture qui doivent attendre le prochain service et ce qui rend leurs déplacements moins simples à planifier. Pour ces utilisateurs, la STQ doit offrir des alternatives de mode de transport et bonifier l'offre s'y rattachant. Jusqu'à aujourd'hui l'orientation principale d'offre de service est principalement pour les besoins des automobilistes. Par conséquent, des actions ponctuelles seront réalisées pour augmenter la proportion de la clientèle qui utilise des modes de déplacement actif et pour se faire, il est nécessaire d'accroître et de modifier l'aménagement des quais et des gares.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
4.2.1	3.3 Nombre de passages de client qui utilise les modes de transport actif dans leur déplacement (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Déterminer la part de passage de client qui utilise des modes de transport actif	Cible à venir	Cible à venir	Cible à venir	Cible à venir

Action 4.1 : Mettre à jour la politique d'acquisition écoresponsable de la STQ

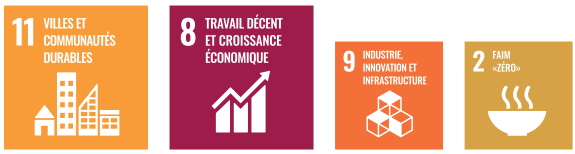
Les changements climatiques sont devenus réalité et leurs effets se font déjà sentir. La dimension économique fait partie intégrante de la vision de développement durable de la STQ. Bien que les orientations et les mesures s'y rattachant dans le présent document soient en nombre restreint, elle se retrouve implicitement dans la mission et l'action de l'organisation. Il faut donc continuer à créer de la richesse, mais de façon durable pour les générations futures.

En 2022-23, la STQ a réalisé 310 contrats pour des produits et services annuellement d'une valeur supérieure à 25 000 $ pour un total de 74 245 860 $, qui sont repartis dans son réseau de liens fluviaux à l'échelle du Québec. Elle peut avoir un effet de levier important en matière de développement économique locale par le biais de ses approvisionnements et par la mise en valeur des biens, produits et services locaux. Pour se faire, la STQ doit actualiser sa politique d'acquisition écoresponsable afin d'y inscrire certains éléments phares. Elle doit prendre en considération, outre les critères économiques, des critères environnementaux et sociaux des produits et services qu'elle acquiert tout en privilégiant l'approvisionnement local.

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.4.1	4.1 Mise à jour de la politique d'acquisition écoresponsable et pourcentage d'acquisition écoresponsable (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Mise à jour terminée	% des acquisitions certifiées écorespon-sables (cible à venir)*	% des acquisitions certifiées écorespon-sables (cible à venir)*	% des acquisitions certifiées écorespon-sables (cible à venir)*	% des acquisitions certifiées écorespon-sables (cible à venir)*

Action 4.2 : Augmenter la portée et les échanges avec les parties prenantes régionales des différentes traverses au Québec

Par les services qu'elle assure et les emplois qu'elle offre, la STQ joue un rôle déjà fort important dans le développement économique des régions, et elle veut accroître ses efforts en ce sens. En effet, la STQ est fière de son engagement social et se fait un point d'honneur de respecter les préoccupations des communautés et des travailleurs ainsi que de favoriser leur bien-être, leur développement ou leur épanouissement. Via ce forum, la STQ informe la clientèle et autres parties prenantes locales des projets, enjeux et défis de la STQ pertinents pour la traverse. C'est aussi un outil pour consulter la clientèle et autres parties prenantes locales afin de connaître leurs préoccupations et besoins, et les consulter sur les projets de la STQ les concernant. En finalité, c'est un outil pour impliquer la clientèle et autres parties prenantes locales dans le développement des enjeux stratégiques de la STQ, Ce projet est déjà entamé depuis plusieurs années et c'est une activité fortement appréciée par les différents acteurs. Cependant, avec les enjeux grandissant dans les nombreuses régions qu'elle dessert, la STQ veut bonifier cette activité comme levier de croissance durable. Dans cette optique, la STQ entend bonifier ces actions et stratégies de relation avec les communautés. Elle cherche à augmenter la fréquence d'échange et améliorer les communications avec les différents participants régionaux.



Numéro du sous-objectif de la SGDD	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
4.3.1	Nombre de réunions du CCR ajoutées par traverse (Mesure de départ : une réunion du CCR par traverse par an)	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse

TABLEAU SYNOPTIQUE

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Action	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
4.2.2	1.1 : Établir une méthodologie robuste de calcul des GES de sa flotte des navires et fixer de nouveaux objectifs de réduction* pour atteindre la cible gouvernementale de réduction de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030	1.1 Taux de réduction des GES des navires par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie, année de référence déterminée et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Action	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
5.8.1	1.2 Réduire l'intensité des GES émis du parc roulant	1.2 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)
5.6.2	1.3 : Viser, pour tout projet de construction d'infrastructures admissibles ou de rénovation majeure, la plus haute certification LEED	1.3 Taux de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation (Mesure de départ : 0)	–	–	50 % des projets de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation	75 % de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation	100 % de projet de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et réalisation
5.6.1	1.4 : Réduire l'intensité des GES des gares et terminaux	1.4 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Méthodologie établie et cibles déterminées	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)
5.2.1	1.5 : Mettre en place un budget de recherche et développement qui contribuera à la performance environnementale de la STQ et du milieu maritime	1.5 Montant investi en recherche et développement et nombre de projets (Mesure de départ : 2 projets totalisant 15 000 $ pour 2022-23)	Budget et cadre d'évaluation mis en place	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)	Montant engagé et nombre de projets (Cible à venir)

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Action	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
2.1.2	2.1 : Réduire les bruits sous-marins des activités maritimes de la STQ	2.1.1 Adoption d'un plan de gestion des bruits sous-marins (Mesure de départ : 0 %)	–	50 % – Plan en cours d'élaboration	100 % – Plan adopté	–	–
		2.1.2 Mise en place d'au moins deux mesures atténuant les bruits sous-marins (Mesure de départ : 0)	0/2	0/2	1/2	2/2	2/2
5.7.1	2.2 : Obtenir l'attestation ICI on recycle + de RECYC-QUÉBEC pour l'ensemble des installations accessibles au public	2.2 Pourcentage des installations attestées RECYC-QUÉBEC + (Mesure de départ : 0 %)	13 % des installations attestées	25 % des installations attestées	40 % des installations attestées	53 % des installations attestées	67 % des installations attestées
5.1.1	3.1 : Inscrire l'évaluation de la durabilité dans le processus de gestion de projet de la STQ	3.1 Taux de projet ayant fait l'évaluation de la durabilité (Mesure de départ : 0)	Évaluation de la durabilité inscrite au processus de gestion de projet	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité
5.8.2	3.2 : Augmenter la part du personnel qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer	3.2 Nombre d'activité de formation et sensibilisation sur les bienfaits des déplacements actifs (mesure de départ : 1)	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	3 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	3 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs

Numéro du sous-objectif de la SGDD	Action	Indicateur (mesure de départ)	Cible 2023-2024	Cible 2024-2025	Cible 2025-2026	Cible 2026-2027	Cible 2027-2028
4.2.1	3.3 : Augmenter la part de la clientèle qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer	3.3 Nombre de passages de client qui utilise les modes de transport actif dans leur déplacement (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Déterminer la part de passage de client qui utilise des modes de transport actif	Cible à venir	Cible à venir	Cible à venir	Cible à venir
5.4.1	4.1 : Mettre à jour la politique d'acquisition écoresponsable de la STQ	4.1 Mise à jour de la politique d'acquisition écoresponsable et pourcentage d'acquisition écoresponsable (Mesure de départ : S.O. Nouvel indicateur)	Mise à jour terminée	% des acquisitions certifiées écoresponsables (cible à venir)	% des acquisitions certifiées écoresponsables (cible à venir)	% des acquisitions certifiées écoresponsables (cible à venir)	% des acquisitions certifiées écoresponsables (cible à venir)
4.3.1	4.2 : Augmenter la portée et les échanges avec les parties prenantes régionales des différentes traverses au Québec	Nombre de réunions du CCR ajoutées par traverse (Mesure de départ : une réunion du CCR par traverse par an)	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse

Société des Traversiers du Québec