

## **Consultations prébudgétaires 2019-2020**

### **La Sodes, voix de la communauté maritime du Saint-Laurent**

Fondée en 1985, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) s'est établie au fil des ans comme un acteur crédible auprès des différents paliers de gouvernement. Par ses actions, la Sodes vise constamment la défense des intérêts de la communauté maritime du Saint-Laurent lorsque son avenir économique est en jeu.

Avec ses nombreux membres provenant d'horizons variés, la Sodes travaille au développement du Saint-Laurent, tout en respectant les principes du développement durable. [st-laurent.org](http://st-laurent.org)

### **Mission**

Protéger et promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent dans une optique de développement durable.

### **Vision**

Être l'incontournable en matière de développement économique maritime responsable.

### **L'industrie maritime au Québec**

Basé sur des données de 2017<sup>1</sup>, le transport maritime sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent procure 181 000 emplois directs, indirects et induits en plus d'injecter 26 milliards de dollars dans l'activité économique au Canada. C'est le Québec qui en profite le plus avec 60 pour cent de ces emplois, le reste étant en Ontario.

L'industrie maritime et ses employés contribuent grandement à la santé, à l'éducation et à la prospérité générale de la société canadienne grâce à leur cotisation de 5,7 milliards de dollars en impôts fédéraux et provinciaux.

---

<sup>1</sup> [\*Impacts économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, 2018\*](#)

## Consultations prébudgétaires

Le gouvernement du Québec prépare actuellement son premier budget, un moment charnière dans la mise en place de sa vision économique pour les prochaines années. Dans le cadre des consultations prébudgétaires, la Sodes souhaite contribuer à la réflexion en proposant des pistes d'actions concrètes et structurantes qui s'inscrivent notamment dans les objectifs suivants :

- Comment accroître le potentiel économique du Québec en favorisant la productivité et l'offre de travail ?
- Comment favoriser le développement des entreprises et la création d'emplois bien rémunérés?

La Sodes souhaite par ailleurs contribuer à la poursuite du déploiement de la Stratégie maritime pour laquelle le ministère des Transports élabore actuellement le prochain plan d'action.

Voici donc regroupées par thème les actions prioritaires portées à l'attention du gouvernement du Québec.

### 1- Compétitivité :

***Dans un contexte où la concurrence étrangère est très forte, il est essentiel de permettre à l'ensemble des ports du Québec de demeurer compétitif sur le plan national et international par des investissements dans les infrastructures et l'optimisation des conditions de navigation. Puisque les ports du Saint-Laurent sont parmi les plus âgés au Canada, il importe de veiller à leur pérennité.***

- a. Soutien aux zones industrialo-portuaires par la mise en place d'une stratégie d'investissement;
- b. Définir et mettre en place des mécanismes permettant la synergie et la complémentarité entre les zones industrialo-portuaires. Cette avenue permettra de maximiser le développement du réseau portuaire québécois;
- c. Avec le gouvernement du Canada, prévoir des enveloppes dédiées à la modernisation (incluant les innovations) et à la mise à niveau des infrastructures de transport, dont la restauration des infrastructures portuaires existantes;
- d. Prioriser et investir dans l'optimisation et l'efficacité de chaînes logistiques performantes. Il s'agit d'une condition préalable à la fluidité du transport des marchandises et des personnes;
- e. Représentations auprès du gouvernement fédéral relativement au renouvellement de la flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne dont la moyenne d'âge est de 40 ans.

## 2- Gouvernance :

***Le gouvernement du Québec doit développer un leadership fort dans le secteur du transport maritime. Après la Politique de transport maritime et fluvial et la Stratégie maritime, le gouvernement doit maintenant pousser plus loin son engagement pour faire du Québec une nation maritime d'envergure. Le corridor de commerce Saint-Laurent – Grands Lacs constitue le 4<sup>e</sup> espace économique en Amérique du Nord et il s'agit du corridor multimodal le plus achalandé et le plus important au Canada<sup>2</sup>. Le gouvernement doit donc faire du maritime un pan majeur de son plan d'action économique.***

- a. Maintenir actif le Forum de concertation sur le transport maritime;
- b. Mettre en œuvre une vision stratégique en matière de transport maritime en donnant suite aux priorités d'intervention de la Politique de mobilité durable qui concernent le secteur maritime :
  - i. Soutenir le transport maritime pour aider à atteindre la cible de réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990<sup>3</sup>.
  - ii. Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce en finançant un programme d'aide destiné aux expéditeurs afin de favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien ou le développement d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises, dans le contexte de la cible de +25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec. Le soutien aux projets de transport maritime courte distance apparaît comme une avenue prometteuse à cet égard<sup>4</sup>.
  - iii. Renouveler, voire bonifier, les programmes d'aide issus du Fonds vert pour encourager les investissements, sur la base de leur efficacité<sup>5</sup> :

---

<sup>2</sup> *Pour un corridor de commerce prospère*, Sodes, 2014.

[http://www.st-laurent.org/wp-content/uploads/2015/03/corridor\\_prospere\\_depliant\\_02.pdf](http://www.st-laurent.org/wp-content/uploads/2015/03/corridor_prospere_depliant_02.pdf)

<sup>3</sup> Le transport maritime est reconnu pour sa faible empreinte environnementale par rapport à d'autres modes. En 2016, les émissions de GES pour ce secteur ne représentaient que 0,9 % de l'ensemble des émissions dans les transports. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*, p. 11.

<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf>

<sup>4</sup> Un rapport publié en 2018 a permis d'estimer à 120,4 M\$ par année les coûts sociaux externes du transport routier sur la Côte-Nord. Ces coûts correspondent aux effets négatifs engendrés par les activités de transport, qui ne sont pas payés par les usagers et qui se traduisent donc en coûts réels pour l'ensemble de la société. Il est recommandé que ceux-ci soient pris en compte dans l'évaluation des nouveaux projets visant à améliorer le transport sur la Côte-Nord.

[http://www.st-laurent.org/wp-content/uploads/2018/09/Co%C3%BBts\\_sociaux\\_externes\\_transport\\_routier\\_Cote-Nord\\_Rapport\\_final.pdf](http://www.st-laurent.org/wp-content/uploads/2018/09/Co%C3%BBts_sociaux_externes_transport_routier_Cote-Nord_Rapport_final.pdf)

<sup>5</sup> Ces deux programmes figurent dans les actions du ministère des Transports ayant contribué à la réduction de GES.

[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/fonds-vert/Documents/depenses-resultats.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/fonds-vert/Documents/depenses-resultats.pdf)

- iv. Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF) en matière de réduction ou d'évitement des émissions de gaz à effet de serre.
- v. Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal (PREGTI).

### **3- Main-d'œuvre :**

***La main-d'œuvre constitue un enjeu économique prioritaire. Concernant le secteur maritime, l'objectif est d'assurer le développement d'une main-d'œuvre qualifiée et d'appliquer des solutions aux problèmes de pénurie et de formation initiale et continue.***

- a. Faciliter la reconnaissance des brevets et formations dispensées à l'étranger pour accroître le bassin de travailleurs maritimes;
- b. Poursuivre le financement de la campagne numérique de promotion des carrières maritimes « Embarque », une initiative du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime supportée par la Stratégie maritime du Québec;
- c. S'assurer de l'adéquation entre l'offre de formation et les exigences réglementaires dans le secteur maritime.

### **4- Recherche et innovation :**

***À l'heure où nos entreprises doivent composer avec une concurrence internationale très forte et avec le développement accéléré de la robotisation, de la numérisation et de l'intelligence artificielle, une économie performante doit reposer sur la recherche et l'innovation. On doit donc favoriser l'investissement dans l'innovation technologique. Par ailleurs, miser sur l'innovation est un moyen de pallier les enjeux actuels et futurs auxquels fait face l'industrie (émissions atmosphériques, bruit sous-marin, risques de collisions avec des mammifères marins, etc.)***

- a. Accentuer les efforts de recherche, d'acquisition de connaissances globales du fleuve et de développement de technologies, en améliorant le maillage entre l'industrie, le secteur de la recherche et les gouvernements;
- b. Soutenir les actions du Réseau Québec maritime et les priorités dégagées dans le cadre du projet MeRLIN, porté par Technopole maritime du Québec;
- c. Soutenir le déploiement du Système d'information maritime (SIM) afin de développer davantage la collecte, le traitement et la diffusion de l'information utile aux différents intervenants du monde maritime et aux gouvernements pour des prises des décisions éclairées.

## **5- Environnement et conciliation des usages :**

***On ne peut envisager le développement économique sans tenir compte de l'environnement, de la lutte aux changements climatiques ou encore de l'acceptabilité sociale des projets. Il faut privilégier l'équilibre entre le développement économique, la protection des écosystèmes et le bien-être des communautés. Une approche de concertation entre les différents paliers décisionnels et les communautés peut aussi permettre de mieux comprendre les préoccupations et intérêts de part et d'autre.***

- a. Promouvoir les avantages environnementaux du transport maritime;
- b. S'assurer que les exigences gouvernementales face à la protection des écosystèmes reposent sur la science plutôt que sur des perceptions;
- c. Reconnaître les efforts des entreprises ayant fait des choix modaux plus efficaces sur le plan socio-environnemental en leur octroyant des crédits d'impôt;
- d. Reconnaître les avancées du transport maritime à travers son programme environnemental qu'est l'Alliance verte en accordant aux compagnies participantes un incitatif financier ou crédit d'impôt;
- e. Favoriser la concertation intergouvernementale afin d'uniformiser et d'accélérer le processus d'évaluation et d'examen des projets.

## **6- Promotion du transport maritime :**

***On constate un manque de compréhension et de connaissance de l'industrie maritime. En conséquence, cela génère des perceptions négatives notamment sur les risques et l'empreinte environnementale de ses activités. Les avantages comparatifs du transport maritime auraient tout intérêt à être mieux connus de la population et des gouvernements. Un grand nombre d'emplois et de retombées économiques en dépendent.***

- a. Faire connaître l'industrie maritime auprès de la population et des partenaires commerciaux en faisant la promotion de ses bénéfices environnementaux et sociaux;
- b. Informer la population de la réglementation en vigueur et des mesures de sécurité en place pour le transport maritime en utilisant et en faisant connaître les renseignements contenus à l'intérieur du Bureau d'information maritime ([st-laurent.org/bim/](http://st-laurent.org/bim/));
- c. Soutenir les initiatives de la Sodes en matière de communications par l'entremise de la campagne *Livré par navire – Merci mon fleuve!* <https://www.st-laurent.org/dossiers-et-realizations/communication-et-promotion/campagne-de-promotion-de-lindustrie/>;
- d. Mettre à profit les délégations du Québec à l'étranger pour promouvoir les services maritimes disponibles chez nous et les occasions d'affaires. Il s'agit d'envoyer un signal fort quant aux attributs de nos voies maritimes (grandes, ouvertes au commerce et disponibles à recevoir davantage de cargo).

## **Conclusion**

Le fleuve Saint-Laurent constitue la colonne vertébrale sur laquelle s'articule une grande partie de l'économie du Québec. Dans une perspective plus large, le corridor de commerce Saint-Laurent – Grands Lacs a un grand potentiel pour l'essor économique et la prospérité des générations futures. Celui-ci constitue le 4<sup>e</sup> espace économique en Amérique du Nord et le corridor multimodal le plus achalandé et le plus important au Canada.

Les gouvernements doivent s'attarder à ce secteur essentiel pour permettre au Québec de tirer profit de la croissance des échanges et des nouvelles tendances du marché mondial. Les décideurs publics et les acteurs de l'industrie doivent dès maintenant travailler de concert pour planifier le corridor de commerce de demain et ainsi contribuer à l'essor d'une industrie aux grandes perspectives de croissance.