

Campagne électorale fédérale 2019 - demandes aux partis politiques fédéraux

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 quotidiennement la défense des intérêts de la communauté maritime du Saint-Laurent. Avec ses nombreux membres provenant d'horizons variés, elle travaille au développement du secteur maritime, tout en respectant les principes du développement durable.

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 2017¹, 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.

¹ http://www.greatlakes-seaway.com/fr/pdf/eco_impact_sum_fr.pdf

Campagne électorale fédérale

La campagne électorale fédérale qui s’amorce est une occasion pour la Sodes de faire valoir les enjeux auxquels ses membres sont confrontés et qui ont un impact direct sur l’activité économique au pays, particulièrement dans le corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs.

Nous invitons les différentes formations politiques à prendre position et à présenter leur plan d’action relativement aux enjeux soulevés dans le présent document. Notre objectif est de faire du Saint-Laurent un véritable corridor de commerce capable de répondre aux besoins futurs de notre économie dans une perspective de développement durable. Le gouvernement fédéral est un partenaire important de l’industrie. Il doit jouer un rôle fondamental pour mettre en place les conditions qui favoriseront la compétitivité de nos entreprises.

Attentes de l’industrie

Les attentes formulées à l’endroit des différentes formations politiques fédérales se regroupent en trois catégories lesquelles sont interreliées : compétitivité, promotion du transport maritime et environnement et conciliation des usages.

1- Compétitivité

a. Renouvellement de la flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC)

La compétitivité et la réputation de la voie navigable du Saint-Laurent à l’échelle internationale passe par un service de déglacage efficace et prévisible. L’industrie fait valoir depuis bon nombre d’années la nécessité pour la GCC d’acquérir de nouveaux brise-glaces lourds capables d’opérer efficacement sur le Saint-Laurent et le Saguenay en hiver. La flotte vieillissante est composée de brise-glaces qui doivent régulièrement entrer en cale sèche et pour lesquels il est souvent difficile d’obtenir des pièces de rechange. Les épisodes d’embâcles qui ont entraîné l’interruption de la navigation à quelques reprises cet hiver font craindre que de tels événements se produisent plus fréquemment dans le contexte des changements climatiques. L’arrêt de la navigation hivernale affecte sérieusement la réputation du pays à l’échelle internationale et, par conséquent, les échanges économiques qui reposent majoritairement sur le transport maritime.

Le 22 mai le gouvernement fédéral a procédé à une annonce dans le cadre du renouvellement de la flotte de la GCC afin de permettre de construire jusqu’à 18 nouveaux grands navires dans les chantiers navals canadiens. Un financement total de 15,7 G\$ est accordé pour la construction des 18 navires.

ACTION PRIORITAIRE :

- ***Définir un échéancier des travaux et prendre un engagement pour la construction et/ou l'acquisition de brise-glaces lourds, et ce, afin d'assurer des services de déglçage adéquats au pays.***

b. **Mise à niveau des infrastructures du Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs**

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs offre à l'économie canadienne une connexion à tous les continents. L'impact économique du Corridor est majeur. Il s'agit du quatrième espace économique en Amérique du Nord et le corridor multimodal le plus achalandé et le plus important au Canada avec 560 G\$ d'échanges et 74,4 % de l'ensemble du commerce au pays.

Rappelons que la concurrence mondiale est très forte et que les axes commerciaux sont en constante mutation. Dans ce contexte, il faut permettre à l'ensemble des ports de demeurer compétitifs par des investissements dans les infrastructures et l'optimisation des conditions de navigation. Puisqu'ils sont parmi les plus vieux au Canada, il importe de veiller à leur pérennité en allouant les budgets nécessaires à leur entretien et à leur développement.

ACTIONS PRIORITAIRES :

- ***Financer des enveloppes² dédiées et récurrentes pour la modernisation et la mise à niveau des infrastructures de transport, dont la restauration des infrastructures portuaires existantes;***
- ***Investir dans l'optimisation et l'efficacité de chaînes logistiques performantes et dans la mise en place d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance (TMCD).***

c. **Redémarrage du programme du Mécanisme de financement structuré (MFS) pour les navires et structures marines en mer construits au Canada**

Ce programme, pour lequel le financement s'est terminé en 2013, avait pour objectif principal de contribuer à faire en sorte que les chantiers navals disposent de la capacité nécessaire pour répondre aux besoins en acquisition et en entretien maritime du gouvernement fédéral, suivant la

² Afin de pouvoir maximiser leur impact, les outils devraient être flexibles et adaptés à la réalité de la région Saint-Laurent–Grands Lacs.

politique « achat au Canada ». Le programme permettait également de créer une demande pour les chantiers navals canadiens, de maintenir ou d'augmenter le nombre d'emplois, voire même de perfectionner les compétences des travailleurs de ces chantiers.

Ce programme a connu un grand succès. Il a permis aux chantiers navals d'être supportés par le secteur privé lorsque les contrats gouvernementaux n'étaient pas au rendez-vous ou étaient retardés.

ACTION PRIORITAIRE :

- ***Redémarrer le programme du Mécanisme de financement structuré (MFS) pour les navires et structures marines en mer construits au Canada lequel vise à encourager la construction de navires dans les chantiers navals canadiens.***

d. Enjeu de la main-d'œuvre

L'enjeu de la main-d'œuvre constitue le défi économique de l'heure au Québec. Il touche à peu près tous les secteurs et vise à la fois les métiers qualifiés et non qualifiés. L'industrie maritime est elle aussi confrontée à la rareté du capital humain. Cet enjeu a une incidence directe sur la compétitivité des entreprises, voire même de l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs. Pour cette raison, la main-d'œuvre doit être au sommet des priorités gouvernementales en matière économique.

Les attentes de l'industrie sont à l'effet que certaines actions doivent être menées à court terme.

ACTIONS PRIORITAIRES :

- ***Accélérer la reconnaissance des brevets et formations dispensées à l'étranger pour accroître le bassin de travailleurs maritimes;***
- ***S'assurer que les exigences réglementaires dans le secteur maritime tiennent compte des particularités associées à l'offre de formation.***

2- Promotion du transport maritime

a. Promotion du Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs à l'échelle internationale

Dans le contexte où les chaînes d'approvisionnement évoluent, où les échanges commerciaux s'accroissent et alors que de nouveaux marchés voient le jour, le gouvernement du Canada doit redoubler d'efforts pour accroître la compétitivité de l'économie canadienne. Une stratégie de

marketing internationale devrait être déployée pour promouvoir le Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs, axe prioritaire d'accès au marché nord-américain. L'organisation de missions commerciales dirigées par des ministres fédéraux et la mise à contribution des bureaux du gouvernement du Canada à l'étranger constituent des outils à privilégier.

ACTION PRIORITAIRE :

- ***Mettre à profit les bureaux du gouvernement du Canada à l'étranger pour promouvoir les services maritimes disponibles chez nous et les occasions d'affaires.***

3- Environnement et conciliation des usages

a. Avantages environnementaux du transport maritime

Parmi tous les modes de transport de marchandises, c'est le transport maritime qui affiche la meilleure performance en termes de rendement énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Mentionnons qu'au Québec, le transport maritime ne compte que pour 0,9 % des émissions de GES du secteur des transports et ses émissions ont même baissé de 46 % depuis 1990. Par ailleurs, le transport par train et par camion émettent respectivement 22 % et 450 % plus de GES que le transport maritime, par tonne de marchandise et par kilomètre parcouru.

Dans cette optique, le gouvernement fédéral devrait soutenir davantage le transport maritime afin de lutter contre les changements climatiques et d'atteindre la cible de réduction des émissions de GES.

ACTIONS PRIORITAIRES :

- ***S'assurer que la Stratégie fédérale de développement durable prenne en compte les avantages environnementaux du transport maritime plutôt que d'y référer uniquement dans une perspective d'impacts sur l'environnement;***
- ***Faire connaître l'industrie maritime auprès de la population et des partenaires commerciaux en faisant la promotion de ses bénéfices environnementaux et sociaux;***
- ***Informers la population de la réglementation en vigueur et des mesures de sécurité en place pour le transport maritime.***

b. Des exigences gouvernementales appuyées sur la science

L'enjeu de la protection des mammifères marins dans le golfe et l'estuaire occupe une place grandissante dans l'espace médiatique et au sein de l'industrie. Qu'il s'agisse des mesures de gestion mises en place pour prévenir les collisions entre les navires et les cétacés ou encore de l'attention croissante (au Canada et ailleurs dans le monde) accordée à la question du bruit sous-marin, l'industrie est proactive et souhaite adopter les meilleures pratiques visant à réduire son empreinte écologique. Toutefois, il est important que les réglementations soient appuyées sur des données scientifiques et non sur des perceptions qui se dégagent dans l'espace médiatique.

ACTION PRIORITAIRE :

- ***S'assurer que les exigences gouvernementales face à la protection des écosystèmes reposent sur la science et sur des données solides plutôt que sur des perceptions.***

c. Évaluations d'impacts et des effets environnementaux

La compétitivité de l'industrie maritime au Québec et au Canada repose en grande partie sur des conditions favorables au niveau réglementaire. Des processus d'évaluation et d'examen des projets trop complexes et trop lourds peuvent affecter la capacité concurrentielle du Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs à attirer des investissements étrangers. Cela est d'autant plus complexe qu'il s'agit d'une juridiction partagée. Il est fondamental de bien faire les études avant l'approbation d'un projet. Cependant, celles-ci doivent être réalisées de façon efficace et surtout éviter le dédoublement entre les gouvernements.

ACTION PRIORITAIRE :

- ***Favoriser la concertation intergouvernementale afin d'uniformiser et d'accélérer le processus d'évaluation et d'examen des projets.***

d. Projets d'aires marines protégées dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent

Les gouvernements du Canada et du Québec se sont engagés, conformément à la Convention sur la diversité biologique, à atteindre la cible internationale relative au milieu marin en œuvrant à la constitution d'un réseau représentatif d'aires marines protégées couvrant au moins 10 % de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent³. C'est dans cette optique qu'ils travaillent actuellement à la planification et à l'élaboration de projets conjoints d'aires marines protégées dans l'estuaire et le golfe du Saint-

³ http://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/aires_quebec.htm

Laurent. Des consultations sont prévues à la fin 2019 pour la zone du golfe et en 2020 pour celle de l'estuaire.

L'industrie souhaite contribuer aux initiatives visant à protéger les écosystèmes. C'est pourquoi elle entend prendre part aux étapes de consultation et de concertation à venir. Dans le contexte de la campagne électorale fédérale, il est pertinent de soulever dès maintenant certains éléments essentiels.

ACTIONS PRIORITAIRES :

- ***Réaliser une analyse des répercussions économiques de toute mesure de protection envisagée pour les projets d'aires marines protégées dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent;***
- ***Travailler de concert avec l'industrie afin de définir des mesures d'atténuation en lien avec les impacts de la navigation dans les zones ciblées par les projets d'aires marines protégées.***

Conclusion

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^e espace économique en Amérique du Nord et le corridor multimodal le plus achalandé et le plus important au Canada.

Alors que s'amorce une campagne électorale fédérale, les différentes formations politiques doivent s'attarder à ce secteur essentiel et lui accorder une juste place dans leur programme. Des milliers d'emplois dépendent du secteur maritime. Nous devons consolider ces emplois dans le contexte de rareté de la main-d'œuvre et voir plus loin en mettant en place les conditions nécessaires pour attirer de nouveaux travailleurs.

L'industrie, les gouvernements et les communautés doivent travailler en concertation pour planifier dès maintenant l'économie canadienne des 10, 20, voire 30 prochaines années. Ainsi, nous pourrions collectivement tirer profit de la croissance des échanges et des nouvelles tendances du marché mondial.