



**fccq** | Fédération des chambres  
de commerce du Québec

# Vision maritime du gouvernement du Québec

Mémoire présenté à la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la région  
de Montréal et de la Métropole, Chantal Rouleau

Novembre 2019



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Présentation de la FCCQ</b> .....	<b>2</b>
<b>Sommaire exécutif</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Importance de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'économie</b> .....	<b>3</b>
Des infrastructures maritimes et intermodales à entretenir et développer .....	4
Poursuivre le développement des zones industrialo-portuaires.....	5
<b>2. Bien s'arrimer avec le développement des zones d'innovation</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Le maritime : un allié du développement durable</b> .....	<b>7</b>
Maximiser les investissements en intermodalité, dans les infrastructures ainsi que le Plan d'électrification et de changements climatiques.....	7
<b>4. Enjeux maritimes dans les régions</b> .....	<b>10</b>
Doter les régions des moyens pour faire face à l'érosion des berges.....	10
Les chantiers maritimes .....	10
Investir dans l'efficacité de la Voie maritime .....	12
Les pêches maritimes .....	12
Valoriser le potentiel touristique du maritime.....	14
<b>5. La formation de la main-d'œuvre</b> .....	<b>15</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>17</b>

## PRÉSENTATION DE LA FCCQ

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a été fondée en 1909. La FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Grâce à son vaste réseau de plus de 130 chambres de commerce et 1 100 membres corporatifs, la FCCQ représente plus de 50 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Depuis sa fondation, la FCCQ s'emploie à promouvoir la liberté d'entreprendre et à défendre les intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques afin de favoriser un environnement d'affaires innovant et concurrentiel qui contribuera à la richesse collective du Québec. À ces fins, la FCCQ se fait un devoir de participer aux débats publics et de formuler des recommandations sur les enjeux politiques, économiques et sociaux.

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

La nouvelle *Vision maritime* pour le Québec, inspirée du *Projet Saint-Laurent*, arrive quelques années après le dévoilement de la *Stratégie maritime* du précédent gouvernement. Ce grand projet visant entre autres à mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent et ses nombreuses opportunités, suscite un vif intérêt pour la communauté d'affaires provenant des différentes régions québécoises. Celles-ci souhaitent que cette politique maritime puisse contribuer au développement économique du Québec ainsi qu'à la croissance de l'industrie maritime. Pour ce faire, la FCCQ amène certaines recommandations pour que les communautés maritimes puissent bénéficier pleinement de cette stratégie gouvernementale.

D'abord, la FCCQ fait valoir l'importance d'utiliser davantage le fleuve Saint-Laurent pour transporter les personnes et les marchandises, pour non seulement les échanges commerciaux à l'international, mais également par l'entremise du transport maritime courte distance. Le transport maritime peut représenter une alternative efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour plusieurs déplacements.

Pour y arriver, il sera nécessaire d'investir les sommes nécessaires à la réfection des infrastructures portuaires pour répondre aux besoins des différentes communautés maritimes, et de réserver dans les différentes enveloppes budgétaires les montants pour le développement des zones industrialo-portuaires (ZIP). Il sera d'ailleurs important de bien s'arrimer avec le développement des zones d'innovation prévu par le gouvernement du Québec, dans le cadre de l'élaboration des ZIP.

Puisque le secteur maritime est un allié du développement durable, la FCCQ souhaite que les programmes permettant le développement de projets intermodaux ou encore, aux entreprises liées au secteur maritime d'acquérir de nouveaux procédés visant à réduire leur empreinte environnemental, puissent être facilement accessibles.

La *Vision maritime* du gouvernement représente aussi une opportunité pour les régions québécoises, d'avoir les moyens de faire face aux différents enjeux comme l'érosion des berges, le renouvellement de la flotte de brise-glaces et de traversiers, le développement des pêches maritimes, la rareté et la formation de la main-d'œuvre, ou encore le développement du tourisme maritime.

En définitive, la FCCQ rappelle l'importance de l'industrie maritime québécoise pour notre économie, notamment la construction navale. En plus d'y retrouver des emplois payants de qualité, les chantiers maritimes peuvent contribuer à combler les besoins québécois en matière de navires, comme les brise-glaces et les traversiers. Le gouvernement du Québec doit également sensibiliser le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois aient un traitement équitable, dans l'octroi des contrats de la *Stratégie nationale de construction navale* (SNCN).

## 1. IMPORTANCE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT POUR L'ÉCONOMIE

Pour la FCCQ, le Saint-Laurent est non seulement une destination reconnue, mais un corridor commercial envié en Amérique du Nord. Elle est notre autoroute bleue pour joindre les marchés québécois, canadiens et de partout à travers le monde. À condition qu'on lui donne les leviers nécessaires pour assurer la compétitivité de cet atout stratégique et de notre économie. Le fleuve offre une multitude d'opportunités de développement pour les régions côtières, mais plusieurs gestes demeurent à poser pour bénéficier de ce corridor à son plein potentiel.

Selon une étude de l'Institut de la statistique du Québec, l'industrie du transport maritime québécois crée plus de 10 000 emplois bien rémunérés et des retombées économiques se chiffrant à près de 1,9 G\$ annuellement.<sup>1</sup> Ces seules statistiques justifiaient des investissements pour éviter la désuétude des infrastructures portuaires.

D'abord, nous sommes d'avis que des atouts naturels et stratégiques sont présentement sous-utilisés, notamment pour le transport des marchandises. Une intensification du commerce avec les autres provinces et les États américains riverains des Grands Lacs (via la Voie maritime du St-Laurent) de même qu'avec l'Europe est attendue. Dans ce contexte, **la FCCQ plaide pour une utilisation accrue du fleuve Saint-Laurent pour permettre le déroulement efficace des activités économiques des entreprises, principalement en ce qui a trait aux échanges commerciaux.**

Aussi, une utilisation accrue du fleuve Saint-Laurent pour déplacer les marchandises et les personnes ne peut qu'améliorer le bilan énergétique en matière de transport. Le principe d'intermodalité amène une incidence positive sur l'économie, en augmentant notamment la part modale du transport maritime courte distance (TMCD) (en plus du transport ferroviaire et du maintien de l'utilisation du camion pour les plus petites distances). Certes, le TMCD permet de réduire les émissions de GES, mais également de transporter des marchandises à l'aide d'un seul navire d'un port québécois à un autre, en réduisant le nombre de camions des routes pour les déplacements sur longue distance.

En plus d'être performant sur la réduction des coûts de transport et des émissions de GES, le transport par bateau permet également une détérioration moins rapide du réseau routier, dont l'entretien nécessite l'utilisation de matériaux qui ont souvent une empreinte de carbone non négligeable. Le secteur maritime doit se conformer à des normes de plus en plus strictes en matière d'émissions polluantes sur les voies navigables en Amérique du Nord et dans les zones d'émissions contrôlées (ZEC/ECA) à travers le monde. La mise en place par l'Organisation maritime internationale de ces normes environnementales au cours des dernières années, commande les transporteurs maritimes de trouver des solutions pour se conformer à la réglementation qui en a découlé. Grâce à de nombreuses règles strictes et rigoureuses, le transport maritime est celui qui présente le niveau d'accident le moins élevé, ce qui diminue passablement les risques écologiques.

En plus du TMCD, il ne faut pas oublier que les différents accords de libre-échange amènent des opportunités incroyables pour le transport maritime afin de joindre les marchés internationaux, notamment en Europe et en Asie. Le Québec bénéficie d'un positionnement stratégique très avantageux en Amérique du Nord, que ce soit pour de l'import/export en direction ou en provenance de villes québécoises et canadiennes, mais également du Midwest américain. Par l'entremise du port de Montréal, du port de Québec et des autres ports de la vallée du St-Laurent, les entreprises peuvent rejoindre efficacement des marchés nord-américains grâce aux infrastructures portuaires et intermodales.

<sup>1</sup> <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/04/isq-sommaire-de-lenquete.pdf>

Pour y arriver, **le gouvernement du Québec, par l'entremise du volet maritime du *Projet Saint-Laurent*, doit permettre de réunir les conditions permettant aux entreprises d'utiliser davantage le transport par bateau pour déplacer leurs marchandises sur de courtes distances.**

### **DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET INTERMODALES À ENTREtenir ET DÉVELOPPER**

Parmi les investissements à réaliser, plusieurs infrastructures portuaires du Québec ont besoin d'investissements en maintien des actifs, voire en développement pour accroître leur capacité. Plusieurs infrastructures portuaires du Québec souffrent actuellement d'un déficit d'entretien et sont, dans certains cas, en situation de désuétude. Cette détérioration observée amène beaucoup d'incertitude et menace les activités maritimes à différents endroits stratégiques. Elle met en péril la sécurité des navires, les emplois reliés à ce secteur ainsi que la vitalité économique de régions névralgiques québécoises. Des acteurs du milieu maritime soutiennent que les coûts de mise à niveau dépassent les 100 millions de dollars.

Parmi les exemples, celui du port de Matane est éloquent et les retombées économiques associées sont révélatrices. Une coalition d'entreprises et d'organisations de la Matanie s'est réunie au cours de l'année, afin de réclamer du gouvernement fédéral des investissements importants dans leurs installations portuaires puisque celles-ci arrivent à la fin de leur durée de vie utile. Une étude réalisée par la firme KPMG démontre que 40 % des entreprises devant recourir au quai seraient dans l'obligation de fermer leurs portes si l'infrastructure n'était pas reconduite, tandis que 25 % devraient alors déménager. En plus de générer une valeur ajoutée de 78,8 millions de dollars au PIB, 746 emplois dépendent du port de Matane, soit un emploi sur 15 en Matanie. Celui-ci a connu une croissance de 20% des activités en tonnage depuis six ans.

Le gouvernement du Québec a manifesté dans les dernières années son intérêt à se porter acquéreur de ports qui relevaient de la responsabilité du gouvernement fédéral, après que celui-ci ait investi les sommes nécessaires pour rénover les infrastructures portuaires québécoises sous sa responsabilité. Ainsi, en août 2018, en plus du port de Matane, les ports de Rimouski, Gaspé, et Cacouna ont été acquis par le gouvernement québécois. Pour ce qui est du port de Baie-Comeau, les plus récentes nouvelles proviennent du gouvernement fédéral en août 2019, qui mentionnait par voie de communiqué que les négociations quant au transfert suivent toujours leur cours.<sup>2</sup> Ces infrastructures maritimes stratégiques ont besoin de sommes considérables pour réaliser les travaux et les projets de développement attendus dans les différentes régions.

Puisque les négociations entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec retardent certains investissements pour le maintien des actifs, que le développement des zones industrialo-portuaires est attendu par les communautés d'affaires dans les régions et afin de favoriser le développement économique autour des infrastructures portuaires névralgiques, les ports québécois doivent pouvoir compter sur des infrastructures portuaires et intermodales de qualité. Ainsi, la FCCQ recommande de:

**Réserver dans le *Plan québécois des infrastructures (PQI)* les sommes nécessaires à la réfection des infrastructures portuaires pour répondre aux besoins des différentes communautés maritimes.**

<sup>2</sup> <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2019/08/le-gouvernement-du-canada-se-dirige-vers-un-transfert-du-port-de-baie-comeau.html>

## POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES

Le corridor du Saint-Laurent offre également plusieurs opportunités de développement d'affaires pour les entreprises, notamment grâce à la proximité de son fleuve et des infrastructures de transport associées. La *Stratégie maritime* du précédent gouvernement prévoyait entre autres l'instauration de plus d'une quinzaine de zones industrialo-portuaires (ZIP) réparties dans plusieurs régions québécoises. L'objectif était de permettre aux entreprises de s'implanter dans des espaces industriels à proximité d'infrastructures portuaires et disponibles au développement de celles-ci, en utilisant également plus d'un mode de transport, via l'intermodalité. Pour que ce dernier principe puisse être efficace, il est primordial que les investissements en infrastructures de transport et de services soient disponibles lorsque nécessaires.

Pour assurer une vitalité économique autour des infrastructures portuaires et paver la voie aux investissements privés, la FCCQ invite le gouvernement du Québec à investir également les sommes nécessaires au développement des zones industrialo-portuaires, dont les besoins sont importants, que ce soit pour l'amélioration des infrastructures intermodales (routières, ferroviaires) ou encore pour les infrastructures de services (égouts, aqueducs, etc.). Des projets importants pouvant s'implanter dans ces zones industrielles pourraient autrement être retardés, pénalisant toute la chaîne logistique.

Des comités locaux de développement avaient été mis en place afin de « formuler une proposition de délimitation de la zone industrialo-portuaire dans le respect des plans et schémas d'aménagement en vigueur; d'élaborer un plan de développement; de collaborer avec Investissement Québec et d'autres organismes responsables de l'attraction d'investissements en vue d'élaborer un plan de prospection à l'international; de faire la promotion des zones industrialo-portuaires à l'échelle locale. »<sup>3</sup>

Les seize zones industrialo-portuaires seront situées dans dix régions administratives québécoises. Au cours des quinze prochaines années, ces zones permettront la réalisation de projets industriels représentant des investissements de plus de 2,4 milliards de dollars et engendrant la création d'environ 3 000 emplois.<sup>4</sup>

- Baie-Comeau
- Bécancour
- Contrecoeur
- Côte-Sainte-Catherine
- Gaspé
- Gros-Cacouna
- Matane
- Montréal
- Port-Cartier
- Québec-Lévis
- Rimouski
- Saguenay
- Salaberry-de-Valleyfield
- Sept-Îles

---

<sup>3</sup>[https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents\\_soutien/strategies/strategie\\_maritime/feuilleet\\_zip.html](https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/strategies/strategie_maritime/feuilleet_zip.html)

<sup>4</sup> Idem

- Sorel-Tracy
- Trois-Rivières

Des organisations et des chambres de commerce ont laissé entendre que l'état d'avancement de ces comités différerait d'une région à l'autre. En effet, certains membres des comités locaux de développement mentionnaient qu'ils jugeaient satisfaisants les travaux qui y étaient réalisés, tandis que d'autres communautés soutenaient que rien n'avait été réalisé quelques années après le lancement de ce concept du gouvernement.

La FCCQ recommande de :

**Relancer les travaux des comités locaux de développement, utiliser leurs travaux et de s'assurer que ceux-ci avancent de manière uniforme à la grandeur du territoire québécois.**

**S'assurer que les sommes nécessaires au développement des ZIP, que ce soit pour les infrastructures de transport, numériques et de services (égouts, aqueduc, etc.), soient réservées dans le *Plan québécois des infrastructures (PQI)* et/ou dans les *Plans triennaux d'immobilisations des municipalités*, et que la collaboration entre les ordres de gouvernement pour la réalisation des projets soit étroite.**

## 2. BIEN S'ARRIMER AVEC LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'INNOVATION

Le gouvernement a annoncé un projet de loi pour favoriser la création et le développement des zones d'innovation.<sup>5</sup> Il sera important que les critères et les principes derrière soient arrimés avec le développement des zones industrialo-portuaires puisque le projet de zones d'innovation est au cœur de la *Vision économique du gouvernement du Québec*. Elles viseront à augmenter la productivité du Québec qui est en deçà, depuis plusieurs décennies, du Canada et de l'OCDE.

Une piste importante de solution passe par des zones d'innovations axées plutôt sur le développement et la commercialisation de nouveaux produits, en misant sur la collaboration entre la recherche universitaire et les entreprises, avec l'appui des gouvernements. Il y a un large consensus émanant de la performance de telles zones, bien connues en Europe et aux États-Unis, que les zones d'innovation contribuent à l'accroissement de la productivité et à l'essor économique. Cependant, pour réussir, ces zones doivent satisfaire un certain nombre de facteurs de succès clés. Ces facteurs incluent :

**Compétence de base :** il doit exister une raison économique pour les zones – une activité économique en laquelle la région se démarque d'emblée afin de développer sa force concurrentielle.

**Ressources humaines et formation :** les exigences pour réussir nécessitent un leadership fort, des chercheurs hautement qualifiés axés sur les enjeux de développement des entreprises et une main-d'œuvre formée et avec accès à la formation continue, ce qui requiert un maillage serré avec les instances éducatives.

**Une demande sophistiquée :** un des enjeux les plus souvent cités pour expliquer le manque de productivité de nos entreprises est la faible demande pour intégrer les innovations dans les entreprises. Les nouveaux produits et services doivent trouver un marché. Ce marché peut être domestique,

<sup>5</sup> MEI, « Créer des zones d'innovation à travers le Québec », Guide du participant, 2019.

stimulé par des appels d'offres des gouvernements misant sur l'innovation, ou encore à l'échelle nationale ou internationale, appuyé par un accompagnement du gouvernement.

L'accès au financement : les entreprises en démarrage ont besoin d'un soutien financier. Le financement est également nécessaire pour l'infrastructure des zones, incluant bureaux, laboratoires, etc.

Investissement en infrastructure : les actifs physiques et les équipements publics tels que les aéroports, les routes, les installations portuaires, l'internet haute vitesse, les logements et le parc immobilier constituent la base d'une zone d'innovation.

Environnement réglementaire : des processus lourds pour l'obtention de permis peuvent ralentir, voire même freiner, le développement de zones d'innovation.

Culture : la culture requise pour l'épanouissement d'une zone d'innovation nécessite une culture d'entreprise et de recherche et des infrastructures physiques qui favorisent le partage des idées ainsi qu'un mode de vie qui attire des personnes de calibre mondial.

Le gouvernement a un rôle primordial dans la mise en œuvre des facteurs de succès. Au Québec, certaines initiatives législatives et réglementaires déployées ou en développement seront clé pour faciliter le développement de zones d'innovations créatrices de valeur. Notons à ce chapitre, la bonification de la capitalisation d'IQ prévu au présent projet de loi, l'ajout de 15 G\$ dans le *Plan québécois d'infrastructures*, les changements réalisés et à venir concernant l'immigration et la formation, l'opportunité de revoir la loi du plus bas soumissionnaire conforme ainsi le *PECC 2020-2030*.

La FCCQ recommande que le gouvernement :

**S'assure de la mise en place des mesures législatives et réglementaires pour mettre en œuvre les conditions nécessaires au succès des zones d'innovation.**

**Arrime les travaux de développement des ZIP au développement des zones d'innovation.**

### 3. LE MARITIME : UN ALLIÉ DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### MAXIMISER LES INVESTISSEMENTS EN INTERMODALITÉ, DANS LES INFRASTRUCTURES, AINSI QUE LE PLAN D'ÉLECTRIFICATION ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Au Québec, la *Vision maritime du Projet Saint-Laurent* doit être cohérente avec les autres programmes gouvernementaux, incluant ceux en provenance du palier fédéral, visant à améliorer le bilan énergétique en matière de transport, notamment grâce aux technologies propres.

Si le Québec veut atteindre ses objectifs de réduction des GES dans le domaine des transports, il est évident que le transport des marchandises est incontournable. En effet, même si le transport demeure pour l'instant une source principale d'émissions de GES, le transport des marchandises est responsable d'environ 50% de toutes les émissions de GES du secteur des transports au Québec. Pour réduire l'empreinte de carbone des activités de transport des marchandises, le Québec doit miser sur quelques orientations clés.

Le gouvernement a déjà mis en place un programme qui favorise le transfert de marchandises vers des modes moins polluants. Le *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal* (PREGTI) a connu du succès auprès des



entreprises et des autorités portuaires, notamment grâce à sa souplesse et au type de projets admissibles. En effet, une panoplie de projets peut être financée par ce programme, allant de la construction de nouvelles infrastructures à la mise en place de projets-pilotes.

Le PREGTI a contribué jusqu'ici à la réalisation de plusieurs projets de transport intermodal, pour des dépenses admissibles totalisant environ 50 M\$.<sup>6</sup> Contrairement à d'autres programmes financés par le *Fonds vert* qui ont fait l'objet de critiques par le passé, la plupart des projets financés par le PREGTI proposent des cibles de réduction des GES, ce qui permet de mesurer leur efficacité.

Le *Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre* (PETMAF), quant à lui, est complémentaire au PREGTI. Alors que le premier vise davantage les infrastructures intermodales, le PETMAF cible l'efficacité énergétique des véhicules. Au dernier bilan rendu public par le gouvernement, ce programme avait encouragé la réalisation de bons nombres de projets majeurs qui cumulaient des dépenses admissibles de près de 115 M\$.<sup>7</sup> Les cibles de réduction des GES sont également identifiées pour les projets financés par le PETMAF.

L'analyse du Conseil de gestion du Fonds vert (CGFV) dévoilée en décembre 2018, et qui se penchait sur les 185 mesures du *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* (PACC 2013-2020), recommandait pourtant de réviser ces deux programmes. Le Conseil avait alors mentionné que « des similitudes [entre le PREGTI et le PETMAF] étaient constatées qui, par leur nature, limitent la performance de ces programmes. »<sup>8</sup> Sans remettre en cause leur existence, il faudra selon la FCCQ, s'assurer que les entreprises puissent continuer de bénéficier des mesures retrouvées dans le PREGTI et le PETMAF dans la mouture éventuelle du PECC.

**La FCCQ recommande que ces deux programmes soient maintenus, voire même bonifiés, par l'entremise d'un seul programme au cours des prochaines années puisqu'ils permettent de faire une différence au niveau des émissions de GES dans le domaine du transport des marchandises. Il faudra également bonifier l'aide offerte au transport routier, par l'entremise du programme *Écocamionnage*.**

Il y a donc un besoin d'accélérer la construction d'infrastructures de transport multimodales pour modifier les habitudes et stabiliser les émissions du transport de marchandises. Ainsi, **pour parvenir à stabiliser les émissions du transport de marchandises, il faut accélérer les projets intermodaux qui permettront une connexion entre les différents types de transport.** Le Québec possède non seulement une voie maritime exceptionnelle, mais également un réseau ferroviaire qu'il faut mieux exploiter.

Augmenter les parts modales du transport maritime et du ferroviaire, lorsque la logique d'efficacité des transports le requiert, améliorerait de surcroît notre bilan environnemental. Voilà pourquoi

---

<sup>6</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Documents/liste-des-projets-acceptes-PREGTI.pdf> (page consultée le 3 octobre 2019)

<sup>7</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Documents/liste-des-projets-acceptes-PETMAF.pdf> (page consultée le 3 octobre 2019)

<sup>8</sup> Conseil de gestion du Fonds Vert, *Recommandations sur les ajustements budgétaires à apporter au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, 2018, p.23 <http://www.environnement.gouv.qc.ca/cgfv/documents/Recommandations-CGFV-2018-11.pdf>

l'intermodalité est une bonne stratégie, soit d'utiliser le camion à proximité des points de livraison, mais faire davantage appel aux navires et aux trains pour les plus longues distances. L'utilisation accrue du fleuve Saint-Laurent et des chemins de fer a également pour effet bénéfique de diminuer la congestion routière, ayant du fait une incidence positive sur l'économie également. Tout comme pour les sources énergétiques, la FCCQ prône l'utilisation du bon moyen de transport à la bonne place.

Le transport ferroviaire demeure également un moyen efficace pour déplacer les marchandises, particulièrement pour joindre les marchés québécois, canadiens et américains, notamment le Midwest des États-Unis. Le positionnement géographique du Québec et son fleuve Saint-Laurent relié à l'océan Atlantique font en sorte qu'il est avantageux de se doter d'infrastructures intermodales efficaces, pour continuer de rejoindre efficacement un marché de plus de 135 millions de personnes, situé dans un rayon de 1 000 kilomètres.<sup>9</sup>

En plus des réseaux ferroviaires du CN et du CP reliés aux marchés nord-américains, les chemins de fer d'intérêt local permettent un trafic en partance ou à destination des lignes ferroviaires principales. Le principal enjeu pour ceux-ci est l'accès au financement d'immobilisations. Une augmentation des investissements de capitaux dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local pourrait améliorer la sécurité et diminuer l'impact environnemental.

Parmi les projets, en avril 2019, le gouvernement a annoncé une nouvelle étape du projet majeur de réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie, un projet de 100 millions de dollars. Ils ont annoncé le début des travaux pour le tronçon situé entre Matapédia et Caplan.

En Gaspésie, l'usine LM WindPower exporte 600 pales d'éoliennes pour les prochaines années vers les États-Unis et a doublé son nombre d'employés. Ciment McInnis aura des milliers de tonnes de ciment à exporter. L'industrie touristique ne cesse d'augmenter son achalandage depuis les trois dernières années avec une augmentation de 16% en 2016. Les ports de mer ont été reconnus zones industrialo-portuaires. Ces quatre développements ont pour point commun la voie ferrée. La FCCQ reconnaît l'importance du chemin de fer de la Gaspésie en tant qu'infrastructure stratégique pour le développement économique de la région. Actuellement, seul le transport de marchandises est en service sur une partie du réseau, entre Matapédia et Caplan. Pour des raisons de sécurité, le service de transport de passagers a été interrompu sur l'ensemble du réseau depuis 2013. **La FCCQ souhaite que les travaux sur le tronçon de chemin de fer entre New Carlisle et Gaspé soient réalisés le plus rapidement possible.**

S'il est à prévoir que les transports maritimes et ferroviaires occuperont une place plus importante dans la chaîne de transport des marchandises au cours des prochaines années, le camionnage demeurera toujours le noyau central de cette industrie, notamment en raison de sa flexibilité et de sa capacité de livraison rapide. Dans cette optique, il est donc également important d'aider les entreprises de camionnage en réalisant les travaux routiers nécessaires à leur efficacité, que ce soit pour joindre les ZIP que les liens routiers et autoroutiers stratégiques. En ce sens, des mesures de mitigations efficaces doivent être mises en place autour des travaux pour maximiser la fluidité des déplacements de marchandises. De plus, afin d'améliorer le bilan environnemental de leur flotte et de les rendre moins polluantes, le développement de la filière électrique peut s'avérer intéressant. À ce jour, des carburants comme le propane ou le gaz naturel liquéfié (GNL) sont également des solutions disponibles. En plus d'être un carburant concurrentiel d'un point de vue économique, le GNL permet **une réduction jusqu'à 25 %** des émissions de GES en comparaison au diesel marin ainsi qu'**une**

---

<sup>9</sup> Stratégie maritime, Plan d'action 2015-2030

**réduction** presque **totale** des émissions de **polluants atmosphériques** (NOx et SOx). Depuis mai 2017, l’approvisionnement en GNL comme carburant marin est accessible au port de Montréal et il l’est également depuis juillet 2018 au port de Québec.

De plus, de par son projet actuellement en élaboration, Énergie Saguenay souhaite exporter par bateau vers les marchés extérieurs s’alimentant actuellement au mazout et au charbon, du GNL afin d’améliorer significativement le bilan environnemental chez ces pays outre-mer. Pour ce faire, ils utiliseront les installations de Port Saguenay pour transporter leur production par voie maritime.

## 4. ENJEUX MARITIMES DANS LES RÉGIONS

### DOTER LES RÉGIONS DES MOYENS POUR FAIRE FACE À L’ÉROSION DES BERGES

L’adaptation aux impacts actuels et à venir des changements climatiques est fondamentale pour maintenir la qualité de vie des citoyens, assurer la pérennité du milieu bâti, tout en maintenant un développement économique résilient.

À ce titre, la FCCQ considère qu’il est nécessaire que d’importantes mesures soient prises pour contrer le phénomène naturel d’érosion des berges qui provoque actuellement des conséquences économiques significatives pour l’est du Québec. Des craintes légitimes quant à la l’intégrité de certaines infrastructures importantes sont exprimées dans les régions concernées, comme la Gaspésie, les îles de la Madeleine, la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent.

En février 2019, la FCCQ a transmis au gouvernement du Québec une résolution adoptée à l’unanimité par son conseil d’administration, lui demandant de poser des gestes concrets pour protéger les régions côtières de l’érosion des berges.

Dans le passé, les autorités compétentes ont trop souvent tenté de régler ce problème en présentant des solutions à plus court terme. La présente réflexion autour du *Plan d’électrification et de changements climatiques* est une excellente occasion de réfléchir à des solutions durables, à plus long terme, qui devront déboucher sur un plan d’action concret pour la protection des infrastructures indispensables au développement économique des régions touchées.

Afin de se doter des meilleures solutions à mettre en place, **la FCCQ réitère sa recommandation au gouvernement du Québec de mettre en place un comité permanent, doté des ressources techniques et financières nécessaires, dans le but d’identifier des pistes de solution concrètes dans la lutte à l’érosion côtière. Il est également primordial d’inclure la communauté d’affaires sur tout comité national, régional ou local qui traitera du sujet.**

### LES CHANTIERS MARITIMES

Le Québec compte sur des chantiers navals reconnus pour leur expertise et la livraison de qualité de leurs projets. Sans compter que la construction navale offre des emplois de qualité et des conditions salariales très attrayantes et compétitives. L’industrie navale québécoise génère en effet approximativement 2 000 emplois, et des retombées fiscales annuelles de l’ordre de 680 millions \$ pour l’État québécois.<sup>10</sup> Les chantiers maritimes québécois ont donc une importance considérable pour l’économie québécoise, sans compter qu’ils procurent des contrats aux centaines de fournisseurs retrouvés sur l’ensemble du territoire québécois. Par exemple, l’Association des fournisseurs de

<sup>10</sup> Association des fournisseurs de Chantier Davie Canada, 2019

Chantier Davie Canada compte 879 entreprises retrouvées dans 13 régions administratives, pour la majorité des PME. Il sera important de mettre en lumière les opportunités de carrière offertes par l'industrie maritime, pour inciter entre autres davantage d'étudiants et de gens à la recherche de nouveaux défis, à se diriger vers ce secteur, et combler ainsi les besoins de main-d'œuvre.

Dans la *Stratégie maritime* du précédent gouvernement, il y était prévu des mesures pouvant bénéficier à l'industrie navale, et qui devrait minimalement se retrouver dans la nouvelle *Vision maritime* de l'actuel gouvernement. Il y avait alors :

- Offrir une déduction additionnelle pour amortissement de 50 % aux armateurs québécois à l'égard des travaux de construction ou de rénovation de navires qui sont réalisés par des chantiers maritimes québécois;
- Offrir une réserve libre d'impôt destinée aux armateurs québécois pour financer les travaux d'entretien, de rénovation ou de construction de navires qu'ils confieront à un chantier maritime québécois;
- Maintenir le crédit d'impôt remboursable pour la construction ou la transformation de navires;
- Déterminer d'autres moyens financiers pour aider l'industrie navale, notamment des solutions de rechange pour la caution et les garanties concernant la construction navale;
- Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens;
- Consacrer une enveloppe de 50 millions \$ à même le *Fonds du développement économique* (FDE) pour l'essor des chantiers maritimes au Québec.<sup>11</sup>

Cette nouvelle politique maritime devrait de surcroît favoriser les initiatives en matière d'innovation afin d'accroître la productivité des entreprises liées à la construction navale et de mettre en valeur le savoir-faire québécois que ce soit ici même ou à l'étranger pour accroître les exportations. Le potentiel de développement de cette industrie en sol québécois est considérable et les chantiers maritimes québécois peuvent contribuer à combler les besoins domestiques, notamment ceux du gouvernement et de la Société des traversiers du Québec (STQ). En plus d'offrir des liaisons essentielles pour joindre des communautés dans les différentes régions, bon nombre de traversiers arrivent en fin de vie utile, entre autres les deux navettes fluviales faisant la liaison entre Québec et Lévis, et qui ont tout près de 50 ans. L'industrie maritime québécoise peut contribuer au renouvellement prochain de la flotte québécoise de traversiers.

Les chantiers maritimes québécois peuvent également contribuer aux projets du gouvernement fédéral, qui doit réserver un traitement équitable aux principaux chantiers navals québécois par rapport aux chantiers des autres provinces canadiennes, dans sa *Stratégie nationale de construction navale* (SNCN). Comblé les besoins canadiens en navires est non seulement déterminant, mais dans un contexte de rareté de main-d'œuvre notamment dans l'industrie maritime, les chantiers maritimes doivent être en mesure de maintenir ses travailleurs et leur expertise au sein de leur entreprise, notamment Chantier Davie. Tous les partis ont promis une place au Chantier Davie pendant la dernière campagne électorale. Notons que l'Assemblée nationale du Québec a aussi adopté une motion à l'unanimité pour demander au gouvernement fédéral d'ajouter la Davie à la stratégie navale.

Ainsi, la FCCQ demande **que la *Vision maritime* inspirée du *Projet Saint-Laurent* mette en œuvre les mesures touchant la construction navale de la précédente *Stratégie maritime*, en plus de stimuler l'innovation et l'exportation de l'expertise québécoise en cette matière.**

<sup>11</sup> <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/grandes-orientations/economie/!/soutenir-les-chantiers-maritimes-quebecois-afin-de-maintenir-un-secteur-industriel-important/>

## INVESTIR DANS L'EFFICACITÉ DE LA VOIE MARITIME

Récemment, nous avons pressé le gouvernement fédéral d'investir dans l'entretien et l'acquisition des brise-glaces utilisés dans la *Voie maritime du St-Laurent*, puisque la flotte actuelle se trouve dans un état de vétusté avancée avec un âge moyen de 36 ans. Chaque hiver, plus de 1 500 navires marchands de tous types empruntent le fleuve Saint-Laurent ou le Saguenay pour relier des alumineries, des mines, des raffineries et d'autres types d'usines à leurs sources d'approvisionnement ou à leurs clients. En 2013 et 2014, plusieurs navires sont restés prisonniers des glaces pour une durée supérieure à la norme de cinq heures fixée par la Garde côtière canadienne (GCC). Dans certains cas, les navires ont été immobilisés pour plus d'une semaine, en raison de l'indisponibilité des brise-glaces. Le dossier tarde à se régler, ce qui rend l'efficacité de notre corridor commercial incertaine en temps hivernal.

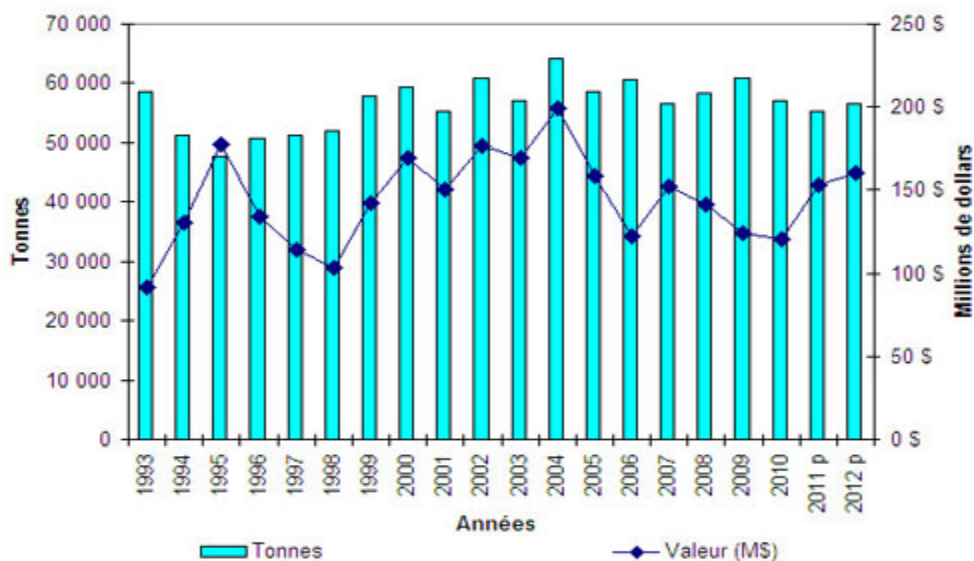
En plus du bon déroulement des échanges commerciaux et des différentes activités des entreprises, il est important de rappeler que le développement durable est un enjeu d'avenir auquel la FCCQ croit. Pour elle, ce concept doit être au cœur de la vision économique des prochaines décennies. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la FCCQ a endossé l'objectif du gouvernement du Québec d'implanter au Québec une transition énergétique. Nous souhaitons toutefois que celle-ci soit respectueuse de la compétitivité des entreprises. Entrer dans une dynamique de développement durable, c'est d'abord permettre aux entreprises d'accéder à une croissance vigoureuse et d'adhérer à une dynamique d'innovation.

## LES PÊCHES MARITIMES

Étroitement associées au golfe Saint-Laurent, les pêches maritimes, malgré l'épuisement relatif des stocks de plusieurs espèces de poissons, demeurent une activité économique importante aux Iles-de-la-Madeleine, en Gaspésie et sur la Côte-Nord.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les débarquements de poissons et de fruits de mer, en volume et en valeur, malgré quelques petites fluctuations annuelles, sont relativement stationnaires depuis plusieurs années et les perspectives de croissance apparaissent faibles. L'état de la ressource ne le permet pas.

**Pêche commerciale en eau marine - Évolution des débarquements enregistrés au Québec en quantité et en valeur, 1993-2012<sup>P</sup>**



Source : ministère des Pêches et des Océans du Canada – région du Québec

Dans un tel contexte, il faut tirer le plus grand profit des ressources actuellement disponibles. Trois actions devraient être prises ou accentuées à court terme :

- Accroître le volume des débarquements en exploitant certaines espèces qui n'ont pas été commercialisées jusqu'ici (crabe tourteau, concombre de mer, oursin, notamment);
- Maximiser les retombées de la pêche en développant davantage la transformation dans les régions concernées. Il s'agit de moderniser certaines usines et de soutenir les entrepreneurs qui décident d'investir dans la deuxième et la troisième transformation;
- Accentuer les efforts de promotion des produits marins du Québec sur le marché québécois.

À l'époque des consultations sur la *Stratégie maritime* du précédent gouvernement, l'Association québécoise de l'industrie de la pêche avait présenté au gouvernement des propositions que la FCCQ endossait.

À plus long terme, il faudrait vérifier si, malgré les conditions climatiques de l'est du Québec (notamment la présence de glace l'hiver), il est possible de développer l'aquaculture. Jusqu'à ce jour, même si le gouvernement du Québec a beaucoup investi dans la recherche en aquaculture, les succès ont été mitigés et les entrepreneurs privés ont hésité à s'engager dans cette filière. En 2012, le Québec n'a tiré des revenus que de 0,6 million \$ de la mariculture (comparativement à des revenus de 160,70 millions\$ de la pêche « traditionnelle »). L'aquaculture compte pour moins de ½ de 1 % des revenus totaux du secteur des pêches maritimes québécoises.

En résumé, il est important que :

- soient préservées les mesures de soutien à l'industrie de la pêche;
- des efforts accrus soient consentis pour exploiter de nouvelles espèces;
- de favoriser la deuxième et la troisième transformation des produits marins dans les régions côtières;
- d'intensifier les efforts de promotion des produits marins québécois.

## VALORISER LE POTENTIEL TOURISTIQUE DU MARITIME

Le fleuve Saint-Laurent offre un potentiel touristique indéniable. De Montréal à Gaspé, en passant par le lac St-Pierre, réserve mondiale de la biosphère, et Québec, ville patrimoniale, toutes deux reconnues par l'UNESCO, le fleuve recèle une diversité d'attraits tout au long de son parcours : îles et archipels, phares, paysages grandioses, rives et berges aménagées, marinas, postes d'observation de la faune, etc. Le fleuve traverse plus d'une dizaine de régions touristiques et de nombreux produits ou activités sont offerts le long de ses rives. Plusieurs infrastructures riveraines dont le train panoramique Québec-Charlevoix, la Promenade Samuel de Champlain à Québec, l'amphithéâtre de Trois-Rivières au confluent du fleuve et de la rivière Saint-Maurice enrichissent l'offre touristique. Ce riche écosystème situé au cœur de notre histoire et de notre culture fait la fierté des Québécois. De plus, il est bordé de parcs nationaux pittoresques. Que l'on pense aux Îles-de-Boucherville, au parc du Bic, au parc maritime du Saguenay-Saint-Laurent, à l'île Bonaventure-et-au-Rocher-Percé avec une colonie unique de fous de Bassan, au parc Forillon, le fleuve a beaucoup à offrir.

Plusieurs destinations ailleurs dans le monde misent sur leurs plans d'eau pour attirer les touristes. Or, le Québec possède un important avantage concurrentiel avec le majestueux fleuve Saint-Laurent et ses affluents. L'augmentation constante des bateaux de croisières internationales sur le fleuve et la popularité des activités d'observation des mammifères marins démontrent cet immense potentiel touristique. En 2018, 682,000 passagers et membres d'équipage, en hausse de 26% par rapport à 2017, ont visité les neuf escales situées sur le Saint-Laurent. Celui-ci se distingue de plus en plus comme une destination internationale incontournable entraînant des retombées économiques majeures.

On observe présentement un engouement pour l'écotourisme et les croisières fluviales en Europe. Le Québec pourrait s'inscrire davantage dans cette tendance. Les croisières fluviales remontant les affluents comme le fjord du Saguenay, les croisières excursions pour l'observation de la nature et les activités de plaisance telles des ballades en canot dans les îles de Sorel ou des excursions en radeaux dans les rapides de Lachine, présentent un potentiel qui mérite d'être exploité. Les investissements consentis dans les infrastructures maritimes bénéficient à l'industrie touristique qui génère d'importantes retombées économiques.

Dans un contexte de vive concurrence, le Québec a intérêt à regrouper les efforts des multiples intervenants et à miser sur des produits de grande envergure pour augmenter sa notoriété. Pour que le fleuve Saint-Laurent devienne une véritable icône touristique, **la FCCQ est d'avis que le volet touristique de la *Stratégie maritime* doit être priorisé, et ce, dans une perspective de développement durable, et des moyens financiers appropriés doivent y être consacrés pour appuyer des projets récréotouristiques.**

## 5. LA FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

À l'instar d'autres secteurs d'activités, les entreprises du secteur maritime éprouvent des difficultés grandissantes à attirer et à retenir la main-d'œuvre qualifiée. Le comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime a bien décrit ces défis de même que les besoins de main-d'œuvre qualifiée du secteur.

Il est clair que l'industrie maritime souffre du manque de valorisation de ses activités et des emplois offerts. Très peu de jeunes s'inscrivent dans les programmes qui conduisent aux emplois spécialisés du domaine. Cette rareté de jeunes diplômés oblige les employeurs à intensifier la formation de la main-d'œuvre déjà à l'emploi. Mais ils sont confrontés à des problèmes d'accès à des activités de formation continue qui répondent véritablement aux besoins de leur main-d'œuvre.

Cette situation est aggravée du fait qu'en territoire maritime, les programmes de formation professionnelle et technique liés directement ou indirectement à l'industrie maritime sont menacés par la baisse des effectifs étudiants (surtout dans les cégeps). Lorsque les inscriptions dans un programme d'études sont en deçà d'un certain seuil (9, 12 ou 15 étudiants selon les cas), le programme n'est plus offert. Les étudiants doivent changer d'orientation ou aller étudier dans une autre région.

La FCCQ a déjà pris position en faveur d'une réorganisation de l'offre de formation professionnelle et technique dans les régions. Elle réitère ici l'importance de préserver dans les régions les programmes d'études qui sont en lien avec les caractéristiques de l'économie régionale. Il est possible de maintenir une offre de formation de qualité, notamment en adaptant les régimes pédagogiques et les conventions collectives des enseignants afin de mettre en commun les ressources dédiées à la formation des jeunes et des adultes. Dans certains établissements, il n'y a pas suffisamment de jeunes pour justifier le maintien du programme, mais en offrant les mêmes cours à la main-d'œuvre active qui a besoin de se perfectionner et en aménageant les horaires en conséquence, il devient possible de préserver le programme d'études en région.

Il y a aussi lieu d'encourager, notamment dans les chantiers maritimes, les programmes d'apprentissage en milieu de travail, comme mesure de formation et de rétention de la main-d'œuvre.

Certaines entreprises québécoises de transport et de dragage s'inquiètent des effets de *l'Accord de libre-échange Canada-Union Européenne* au sujet de la concurrence que pourraient livrer des entreprises européennes qui ne seraient pas tenues d'embaucher la main-d'œuvre canadienne pour des travaux réalisés ici, alors qu'il n'y aurait peu ou pas de réciprocité pour les entreprises canadiennes. Dans la foulée de la préparation de sa stratégie maritime, le gouvernement du Québec devrait clarifier cette situation et s'assurer que les intérêts québécois et canadiens sont pris en compte.

De nombreux emplois dans le domaine maritime sont saisonniers. Le travail saisonnier représente une part importante de l'économie, particulièrement pour l'économie des régions, dont une bonne partie de l'activité économique repose sur le secteur des ressources naturelles ou du tourisme. En contexte de pénurie de main-d'œuvre, ces industries sont particulièrement touchées.

La FCCQ salue l'entente signée entre le ministre fédéral de la Famille, des Enfants et du Développement social du Canada et le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du gouvernement du Québec (MTESS), qui a permis d'annoncer le transfert de huit millions de dollars en 2018-2019 de même qu'en 2019-2020 au gouvernement du Québec, afin de mettre en place des subventions salariales et des programmes de formation destinés aux travailleurs des industries saisonnières. Parallèlement, le gouvernement fédéral offre jusqu'à cinq semaines supplémentaires de



prestation régulière du programme d'assurance-emploi aux travailleurs des industries saisonnières admissibles.

Dans le cadre de cette entente, le Québec s'assure de préserver sa maîtrise d'œuvre et d'avoir toute la flexibilité nécessaire pour offrir des mesures et des services d'emploi qui permettent de répondre aux enjeux uniques de ses régions, de ses travailleurs et de ses industries.

Le projet pilote est en vigueur depuis le 5 août 2018 et durera jusqu'au 30 mai 2020. Une table de concertation nationale ainsi que quatre tables régionales ont été mises sur pieds afin de mobiliser les acteurs et tirer des leçons du projet pilote.

Il en ressort que si le recours à des activités de formation est une excellente initiative, il est toutefois limité dans le temps et la durée. De même, la participation à une activité de formation en contrepartie de l'obtention d'un soutien du revenu ou d'un salaire ne peut être la seule solution à envisager, car certains travailleurs et travailleuses saisonniers ne souhaitent pas suivre une formation, et les entreprises saisonnières ne veulent pas toutes s'engager dans une telle solution. Parfois, offrir une formation n'est simplement pas une solution pertinente pour l'emploi en question.

De même, peu de données mesurables et quantifiables ont été produites afin de qualifier le succès de ces mesures. L'information quant à l'existence de ce programme pourrait être mieux disséminée.

La FCCQ privilégie également le recours à des mesures offrant des solutions à plus long terme face à ces enjeux. Particulièrement, le recours au maillage entre les entreprises nécessitant des travailleurs saisonniers ou ayant des besoins de productions fluctuant au cours des saisons afin de partager de la main-d'œuvre nous semble une avenue particulièrement prometteuse.

Le gouvernement pourrait permettre le financement d'initiatives facilitant la mise en place d'agents coordonnateurs dans les régions concernées. En plus de permettre ce maillage, ces agents-coordonnateurs seraient particulièrement bien placés afin de colliger davantage d'informations quant au marché du travail. D'ailleurs, le réseau des chambres de commerce serait un excellent véhicule pour la mise en place d'un tel programme en raison de son lien étroit avec les entreprises, mais également l'ensemble des partenaires du marché du travail.

En résumé, il est important:

- **que le gouvernement du Québec maintienne une offre de formation professionnelle et technique de qualité dans les régions, notamment en adaptant les régimes pédagogiques et les conventions collectives des enseignants, afin de mettre en commun les ressources dédiées à la formation des jeunes et des adultes;**
- **que le gouvernement du Québec favorise l'apprentissage en milieu de travail dans cette industrie;**
- **que le gouvernement inclut les emplois du secteur maritime dans sa campagne de valorisation des métiers;**
- **qu'il procède à l'évaluation de l'impact du projet pilote sur les emplois saisonniers, notamment pour l'industrie de la pêche;**
- **qu'il mette en place des agents-coordonnateurs afin d'organiser le partage de main-d'œuvre dans les régions ayant de forts taux d'emplois saisonniers.**
- **qu'il cherche à pérenniser le financement du soutien aux travailleurs saisonniers.**

## CONCLUSION

En 2015, le précédent gouvernement mentionnait au sujet de la *Stratégie maritime* qu'elle « engendrerait des investissements de plusieurs milliards de dollars et entraînerait la création de 30 000 emplois directs, dans toutes les régions du Québec. Son plan d'action prévoyait des investissements de l'ordre de 2,9 milliards de dollars, pour les cinq premières années. »<sup>12</sup> Depuis, un certain scepticisme s'est installé au sein de communautés maritimes ayant un apport important pour le développement économique du Québec.

Il serait important que cette nouvelle stratégie retrouvée au sein de la *Vision maritime* inspirée par le *Projet Saint-Laurent*, reflète les aspirations des entreprises liées au secteur maritime ainsi que celles des communautés riveraines dans les régions québécoises. Pour y arriver, il faut non seulement prévoir les sommes nécessaires à l'atteinte des objectifs de développement, mais il faudra déployer un plan structurant, avec des résultats tangibles à court, moyen et long terme. En somme, il faudra que cette vision québécoise du secteur maritime que l'on retrouvera dans le *Projet Saint-Laurent* apporte une contribution tangible à la valorisation du transport maritime et de son industrie, de l'activité économique générée, des emplois de qualité et du potentiel de création de richesse pour l'ensemble du Québec.

---

<sup>12</sup> [https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents\\_soutien/strategies/strategie\\_maritime/feuillelet\\_zip.html](https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/strategies/strategie_maritime/feuillelet_zip.html)