



Sommaire

# Politique de transport maritime et fluvial

## Le Québec à la barre

# Le Saint-Laurent





# Le transport maritime : un contexte favorable,

# mari,

Axe stratégique de communication qui pénètre l'arrière-pays québécois, le Saint-Laurent a, de tout temps, été un moteur de développement. De Jacques Cartier, à Samuel de Champlain, au développement de la Nouvelle-France, en passant par le commerce de la fourrure jusqu'à l'ouverture de la voie maritime en 1959 et l'âge d'or de la construction navale, de toutes les époques, le Saint-Laurent et ses affluents ont été au cœur du développement du Québec et étroitement associés à l'édification de son peuple.

## 1. Le transport maritime : un contexte favorable, une situation fragile

L'importance stratégique du Saint-Laurent pour le Québec est liée à la position que ce système occupe parmi les grands itinéraires multimodaux de transport des marchandises. Ses 3700 kilomètres de voie navigable pénètrent jusqu'au cœur du continent nord-américain, aussi loin que Duluth, au Minnesota, à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Cette route maritime est le plus court chemin entre l'Europe et le cœur de l'Amérique, deux des zones les plus industrialisées au monde. Les activités liées au Saint-Laurent sont nombreuses et variées. Si le transport des personnes, le tourisme, le loisir et l'observation de ses attraits occupent une part importante des activités qui y sont pratiquées, c'est pour le transport des marchandises que le Saint-Laurent est le plus utilisé. L'activité générée par cette industrie contribue considérablement au développement économique du Québec. En 1998, le chiffre d'affaires total des entreprises québécoises des secteurs maritimes et portuaires s'élevait à plus de 3,1 milliards de dollars.

**La croissance des échanges commerciaux internationaux.** Les changements entraînés par la révolution technologique et la libéralisation des échanges d'un nombre grandissant de nations ont bouleversé l'ordre économique établi. Les règles de commerce se modifient, les centres de production et de consommation se déplacent. Tous ces changements ont une conséquence directe sur l'ensemble des industries liées aux transports, la croissance des échanges amenant nécessairement une augmentation des mouvements de marchandises. L'opportunité qu'offre la mondialisation à l'industrie maritime du Saint-Laurent est exceptionnelle : le contexte est favorable et ses avantages sont indéniables.

**La concurrence nord-américaine.** Dans une perspective nord-américaine, le Saint-Laurent a de nombreux concurrents dans le transport des marchandises. Non seulement est-il concurrencé par d'autres itinéraires d'acheminement maritime mais il est en compétition avec la route et le rail. Les ports de la côte Atlantique, du golfe du Mexique, de la voie du Mississippi et du Pacifique sont de redoutables concurrents.

**L'importance du Saint-Laurent pour les régions du Québec.** Porte d'entrée privilégiée en Amérique, le Saint-Laurent est un moteur de développement pour ses régions riveraines. En plus de l'activité touristique qu'ils génèrent, le fleuve et ses affluents sont sources d'activités économiques. Pour plusieurs villes riveraines, les activités portuaires font partie du quotidien. Au total, on dénombre sur le Saint-Laurent une vingtaine de ports commerciaux, plus d'une cinquantaine de ports de pêche, une trentaine de quais de traverse, quelques infrastructures privées et au-delà de 200 à vocation récréotouristique. La propriété de ces infrastructures portuaires est partagée entre les municipalités, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et des compagnies privées.

**Le transport des marchandises sur le Saint-Laurent.** Le trafic maritime québécois est principalement lié au commerce international, qui représente 75 % de son activité. Le cabotage représente le quart du trafic maritime québécois. Malgré une forte croissance des exportations québécoises et un contexte économique favorable, le trafic dans les ports du Saint-Laurent a connu une diminution importante depuis les 20 dernières années. De quelque 130 Mt en 1980 à 100 Mt en 1990, la quantité de marchandises transbordées dans les ports du Saint-Laurent se maintient autour de 105 Mt depuis ce temps. La baisse du trafic représente une diminution moyenne de 1 Mt par année, l'équivalent de la quantité totale de marchandises transbordées annuellement aux ports de Matane et de Rimouski.

**Le transport maritime des personnes.** Le transport maritime des personnes s'effectue principalement par les traverses et les dessertes. Ces services sont des prolongements du réseau routier ou des compléments à celui-ci. À ces services s'ajoutent, durant l'été, un certain nombre de croisières de différents types sur le Saint-Laurent. Au Québec, la Société des traversiers du Québec (STQ) exploite la majorité des services de traverse. Le gouvernement du Québec lui verse annuellement les fonds nécessaires lui permettant d'offrir des services de qualité. La STQ exploite cinq services de traverse pour son compte propre et en donne trois autres à contrat.

**Les services maritimes connexes.** Complémentaires au transport maritime, les activités de construction et de réparation navales sont des outils de développement économique incontestables. Ce secteur occupe une place importante dans l'économie de plusieurs pays et le Québec n'est pas en reste. À une époque pas si lointaine, le Québec connaissait son âge d'or de la construction navale. Certaines décisions politiques prises au cours des années 80 ont cependant mis un frein à la prospérité des chantiers maritimes québécois. Les perspectives d'avenir pour le développement des chantiers maritimes sont cependant encourageantes. Le vieillissement de la flotte de traversiers québécois et de navires battant pavillon canadien laisse entrevoir des jours meilleurs. Le développement de projets pétroliers au large de Terre-Neuve pourrait aussi être bénéfique pour le Québec, s'il se positionne à temps.

**Le désengagement du gouvernement canadien.** Le gouvernement fédéral a adopté, depuis les dernières années, une nouvelle approche quant au développement économique des régions du Canada et du Québec. En 1995, Ottawa annonçait l'abandon de ses responsabilités traditionnelles au regard de la propriété, de l'exploitation, de la gestion et du financement des infrastructures portuaires à travers le Canada et sur la voie maritime du Saint-Laurent. Ce désengagement, qui s'étend aussi aux services à la navigation commerciale, a des impacts significatifs sur l'industrie et menace l'intégrité et la compétitivité de plusieurs segments du système de transport maritime québécois. Si les conséquences de la politique fédérale de délestage et de tarification touchent directement la compétitivité du transport maritime et des entreprises qui en dépendent, elles portent également atteinte au gouvernement du Québec et aux municipalités qui doivent trop souvent assumer les responsabilités jadis prises par Ottawa.

**Les pouvoirs et moyens d'action du Québec.** Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle accru dans le transport maritime. Avec la collaboration et la complicité du monde maritime, il a la capacité d'agir dans l'intérêt de tous les usagers du Saint-Laurent.



La mondialisation des échanges a un effet direct sur le transport des marchandises. Dans cette perspective, la restructuration du transport des marchandises, la compétitivité de l'industrie du transport maritime, la formation de la main-d'œuvre, le développement durable, la promotion du Saint-Laurent et le développement du tourisme fluvial deviennent des enjeux majeurs. Les défis à relever sont imposants.

**La restructuration du transport des marchandises.** Depuis le début des années 60, le trafic mondial des marchandises transportées par mer a connu une croissance soutenue, passant de 1 à 6 milliards de tonnes. Cette période a aussi été caractérisée par des innovations techniques importantes qui ont transformé profondément les transports océaniques. L'accroissement de la taille des navires, leur spécialisation et l'amélioration des opérations de chargement et de déchargement ont notamment marqué le transport des marchandises en vrac. La conteneurisation a marqué un tournant dans le transport des marchandises. Cette technique a permis d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement des navires et d'intégrer de plus en plus les activités des transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers. La tendance au gigantisme des navires, qui existe dans le transport en vrac depuis quelques années, gagne actuellement le transport des marchandises conteneurisées. Les premiers porte-conteneurs de la fin des années 60 avaient une capacité de 500 à 1 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). Aujourd'hui, des porte-conteneurs de 9 800 EVP sont en circulation et la nouvelle génération de plus de 12 500 EVP n'est pas loin. Cela représente tout un défi pour le Saint-Laurent, puisque Montréal, troisième port de conteneurs sur la côte est de l'Amérique du Nord, est limité pour l'instant, en vertu des techniques actuelles de construction navale et de gestion de la navigation, à des porte-conteneurs d'environ 2 800 EVP spécialement adaptés aux contraintes de tirant d'eau.

**La compétitivité du transport sur le Saint-Laurent.** Les coûts et les services offerts par les différents intervenants publics et privés, permettant aux transporteurs maritimes d'utiliser le Saint-Laurent, sont des facteurs déterminants de la compétitivité du Saint-Laurent par rapport aux autres itinéraires. Les « coûts du Saint-Laurent » doivent absolument être concurrentiels, car ils influent sur l'ensemble des utilisateurs du système de navigation laurentien et ils doivent être comparés aux frais engagés sur les autres itinéraires. Une variation de ces frais se répercute encore plus directement sur les transporteurs qui effectuent du cabotage. L'une des principales causes de la diminution du transport maritime est la baisse de compétitivité du Saint-Laurent. La hausse rapide des frais liés à la navigation et au dragage imposés par le gouvernement fédéral a considérablement nui aux usagers du Saint-Laurent. Ces coûts additionnels de près de 25 millions de dollars sont répartis entre les utilisateurs. L'augmentation des frais relatifs à l'utilisation d'écluses a directement diminué la compétitivité de l'expédition de minerais vers les Grands Lacs à partir du Saint-Laurent, par rapport à ceux provenant du Minnesota, chargés sur le lac Supérieur. Pour faire face à ce contexte en évolution, les entreprises maritimes doivent être compétitives et profiter de la position stratégique qu'occupe le Saint-Laurent sur l'échiquier nord-américain.

**L'embauche et la formation de la main-d'œuvre.** Les partenaires du marché du travail doivent déterminer les besoins en formation. Il est très important que cette formation soit ajustée à la demande et permette le développement d'une main-d'œuvre compétente et en nombre suffisant. À cet effet, il est proposé que le financement de la formation continue se fasse par la dotation d'une enveloppe nationale protégée. C'est le mandat qui a été confié à la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec afin que les travailleurs et travailleuses de l'industrie maritime aient accès à des programmes de perfectionnement.

**Le développement durable.** Tout comme le transport ferroviaire, le transport maritime et l'intermodalité contribuent, pour les déplacements continentaux, à diminuer les impacts sociaux et environnementaux du trafic routier lourd et améliorent la sécurité des transports. Les transports ont des effets négatifs de plusieurs natures qui engendrent des coûts qui sont assurés par l'ensemble de la collectivité. Le gouvernement, en considérant et en comptabilisant les coûts sociaux et environnementaux imputables à chacun des modes, devrait favoriser le recours à ceux qui s'avèrent les plus économiques et les moins dommageables pour la société. L'état de l'environnement et la sécurité du public demeurent donc un défi majeur qui ne peut laisser indifférents les partenaires du transport et la population, qui y trouveront l'occasion d'un changement d'attitude, mais aussi de nouvelles opportunités.

**La promotion du Saint-Laurent.** Mis sur pied par le gouvernement du Québec en 1985, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a notamment pour mandat de faire la promotion du Saint-Laurent. L'importance accordée à la promotion et à la représentation commerciale portuaire dans les pays étrangers par les ports américains et européens est plus grande, comparativement à celle faite par les ports du Saint-Laurent. Il est essentiel que le gouvernement du Québec, s'il désire véritablement stimuler le développement de l'industrie maritime, prenne les mesures susceptibles d'accroître le trafic maritime sur le Saint-Laurent. Le partenariat entre les représentants des ports, les armateurs et les autres partenaires des secteurs industriels, touristiques et récréatifs est primordial dans la mise en marché des équipements qu'ils exploitent sur le Saint-Laurent. Il demeure également nécessaire pour les partenaires du transport maritime d'influencer la perception des expéditeurs quant à l'efficacité du mode maritime et la perception du public quant à l'utilité de ce mode et à son impact positif sur l'environnement. Le Saint-Laurent est un atout majeur pour le Québec. Le gouvernement du Québec doit mettre tous les efforts pour le faire connaître mondialement.

**Le développement du tourisme fluvial.** Le défi qui se pose pour le Saint-Laurent, c'est de faire valoir une série de points d'intérêt majeur, sur un circuit linéaire de 1 600 kilomètres qui offre des paysages uniques. Développé pour les croisières internationales, le Saint-Laurent, ses affluents et ses prolongements vers les Grands Lacs constituent également un domaine de choix pour les croisières intérieures et le nautisme. L'industrie des croisières intérieures et des excursions devrait faire l'objet d'un vigoureux effort de promotion. Les activités de croisière de toutes sortes prennent de plus en plus d'importance et requièrent notamment des infrastructures portuaires spécifiques et adéquates. Le Saint-Laurent a un potentiel pour développer les croisières en eaux froides qui enregistrent une très forte croissance ces dernières années. Le Québec est capable de devenir un attrait pour ce type de croisières dans l'est de l'Amérique.





## Les orientations de la politique de transport

Les changements d'envergure qui surviennent dans l'organisation du commerce et du transport à l'échelle internationale se déroulent dans un contexte où les responsabilités des gouvernements du Canada et du Québec subissent des changements majeurs. Le désengagement du gouvernement fédéral dans la propriété et l'exploitation des infrastructures portuaires et la tarification qu'il impose aux services à la navigation se manifestent au moment où le gouvernement du Québec, de concert avec les entreprises et les organismes concernés, articule ses interventions en transport de manière à établir un réseau stratégique, multimodal et intégré permettant de promouvoir le développement des régions du Québec. Le Québec se retrouve donc devant plusieurs défis s'il veut développer les activités de transport maritime, augmenter le nombre de croisières internationales et développer une main-d'œuvre compétente dans le secteur maritime tout en se préoccupant d'environnement, de développement durable et de sécurité. Et, finalement, puisque le transport maritime sur le Saint-Laurent contribue à l'économie du Québec, il faut en faire la promotion et faire en sorte qu'il soit hautement compétitif. Pour relever ces défis, le gouvernement a décidé d'orienter son action en matière de transport maritime en fonction de quatre grandes orientations.



## **1** Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce

Le Saint-Laurent et la voie maritime le reliant aux Grands Lacs permettent de transporter des marchandises entre les régions du Québec, d'exporter et d'importer des produits et de faire transiter des biens, de plus en plus conteneurisés, entre le continent et les marchés internationaux. Le Québec doit tirer profit de cet avantage sur le plan des échanges commerciaux et des activités de transport maritime. Plus encore, il doit s'assurer que la compétitivité du transport maritime sur le Saint-Laurent soit maintenue et améliorée.

## **2** Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec

Le commerce croissant et le transport maritime à l'intérieur du système Saint-Laurent-Grands Lacs, en plus de profiter à l'industrie des transports et aux entreprises manufacturières, doivent également stimuler le développement des économies régionales. La disponibilité d'installations portuaires, de terrains industriels à proximité et l'accès à des services maritimes de qualité peuvent contribuer à l'implantation d'entreprises et à la compétitivité de celles en place par une meilleure intégration au transport maritime.

## **3** Accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent

Si les Québécois et les Québécoises connaissent le fleuve par la fréquentation de ses rives ou par les médias, beaucoup de ses facettes demeurent inexplorées et ses eaux sont peu fréquentées. Pourtant, combien de régions du Québec mériteraient d'être découvertes à partir du point de vue unique que représente le fleuve ? Le gouvernement du Québec entend jouer un rôle de premier plan dans la promotion des activités maritimes sur le Saint-Laurent et l'amélioration de son image.

## **4** Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois

L'un des moyens pour le Québec de contribuer au développement du transport maritime est de s'assurer qu'un nombre accru de jeunes Québécois reçoivent une formation spécialisée leur permettant de travailler et de faire carrière dans l'un ou l'autre des secteurs de ce domaine des transports. S'ils sont présents en plus grand nombre dans les diverses entreprises du transport maritime, ils pourront y faire valoir leurs compétences et prendre part aux décisions qui influenceront sur l'évolution de ce mode de transport. Il est indispensable de favoriser la formation de la main-d'œuvre et les occasions d'emplois pour accroître l'influence des Québécois et Québécoises dans l'industrie du transport maritime.

## 4.1 Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce

### 4.1.1 Favoriser le cabotage et le transport intermodal

Pour tirer profit des avantages du transport fluvial, le gouvernement entend susciter et appuyer les initiatives de partenariat entre les transporteurs et les expéditeurs qui désirent développer des services de transport intermodaux incluant le transport maritime. Ces partenariats entre intervenants de tous les modes de transport peuvent notamment prendre forme à l'occasion de projets majeurs de développement industriel. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement entend :

- Clarifier la problématique économique et commerciale relative au déclin des activités de cabotage et décrire dans quelle mesure les facteurs ayant conduit à une telle situation peuvent être contrés, cela en associant notamment à cette réflexion les clients actuels et potentiels des éventuels nouveaux services de transport concernés ;
- Appuyer le démarrage de projets de transport maritime en soutenant les promoteurs dans le cheminement de leurs projets, notamment par un programme d'aide financière;
- Mettre sur pied un groupe de travail afin de dégager, en partenariat avec les transporteurs, différents projets compétitifs comprenant le cabotage et le transport intermodal;
- Mettre en place un guichet unique, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, afin d'examiner l'intérêt et la rentabilité des projets soumis et d'accompagner le promoteur dans ses démarches subséquentes auprès des gouvernements ou auprès d'agents extérieurs;
- Favoriser le développement de plates-formes intermodales visant la consolidation de marchandises dans le but de promouvoir l'offre de transport ayant un volet maritime;
- Examiner la possibilité de modifier les programmes d'Investissement-Québec, de manière à ce que cette dernière puisse s'impliquer dans des projets de transport maritime (cabotage).

### 4.1.2 Favoriser l'accroissement de la compétitivité du Saint-Laurent

Le gouvernement du Québec entend mettre en valeur les avantages comparatifs du Saint-Laurent et soutenir les activités permettant de satisfaire aux conditions du marché du transport maritime international. Pour ce faire, il compte déterminer et évaluer les différents facteurs inhérents aux coûts d'utilisation du Saint-Laurent afin de comprendre leur effet sur sa compétitivité. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement entend :

- Créer un groupe de travail dont le mandat visera l'amélioration de la compétitivité du Saint-Laurent, qui porte notamment sur la réduction des coûts et les façons d'offrir les services publics et privés à la navigation commerciale, sur l'allègement réglementaire et sur d'autres mesures fiscales ;
- Voir à ce que soit assuré un suivi adéquat des coûts comparatifs quant aux modes de transport de remplacement et aux voies maritimes concurrentes ;
- S'assurer de la représentation soutenue du gouvernement du Québec auprès des organismes canadiens et internationaux dont les missions ou les actions influencent la compétitivité du Saint-Laurent;

- S'assurer, à l'intérieur d'éventuelles négociations avec le gouvernement fédéral sur le transfert des ports stratégiques, que les représentations qui s'imposent soient faites afin d'éviter que la tarification fédérale et, éventuellement, l'imposition de nouveaux droits, nuisent à la compétitivité du Saint-Laurent ;
- Identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures afin d'inciter les armateurs à effectuer des travaux de modernisation et de renouvellement de leur flotte au Québec;
- Faire mieux connaître, par des activités de promotion et des missions économiques, les avantages et le potentiel qu'offrent les ports du Saint-Laurent autant au Québec qu'à l'étranger;
- Prendre des mesures favorisant l'établissement au Québec de sièges sociaux d'entreprises ou organismes d'envergure internationale du secteur du transport maritime;
- S'assurer que le transport du matériel, de l'équipement et des denrées destinées aux opérations de coopération ou d'aide internationale (civile ou militaire) fournis sous l'autorité gouvernementale ait des retombées réelles pour l'industrie maritime québécoise.

### 4.1.3 Gérer les activités maritimes et portuaires dans une perspective de développement durable

Le contexte actuel fait en sorte que le gouvernement du Québec doit s'assurer que le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent respecte l'environnement. En outre, il entend mieux prendre en compte les avantages environnementaux du transport maritime dans ses politiques et ses interventions. L'action du gouvernement consistera à :

- Évaluer systématiquement la contribution du transport maritime au regard des avantages environnementaux et sociaux, notamment pour les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de projets ayant des incidences sur la demande en transport des marchandises ;
- Développer et soutenir les partenariats publics et privés dont l'objectif est de trouver et de mettre en œuvre les moyens concertés propres à atténuer les impacts environnementaux et sociaux des activités maritimes et portuaires sur le Saint-Laurent;
- Renforcer le soutien aux efforts en cours du Québec dans la phase III du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 dans le domaine du développement durable des activités maritimes et de la navigation et s'assurer de la pérennité des interventions de même nature au-delà de l'échéance du plan en 2003;
- S'assurer d'une participation accrue du gouvernement du Québec aux organisations canadiennes et internationales du secteur du transport maritime et aux divers organismes qui s'intéressent, quelles que soient les raisons, aux politiques économiques et environnementales liées au transport maritime dans le système Saint-Laurent – Grands Lacs;
- Augmenter la contribution du gouvernement du Québec, en partenariat avec les intervenants concernés, aux regroupements visant à étudier et à renforcer le positionnement du Québec au sujet des conséquences des fluctuations du niveau de l'eau pour le Saint-Laurent et ses activités maritimes et portuaires;
- Appuyer financièrement des projets de transport comprenant déjà un segment maritime ou favoriser l'intermodalité lorsque cela est pertinent sur les plans économique et environnemental;
- Assurer une coordination soutenue entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement dans le cadre du projet de politique sur la gestion de l'eau.

## 4.2 Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outil de développement socio-économique des régions du Québec

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement du Québec se propose d'harmoniser l'action du ministère des Transports et de ses partenaires selon des axes d'intervention qui touchent le réseau portuaire, le développement industriel et régional, les services connexes à l'industrie maritime, les services de traverse et de desserte maritimes et le tourisme fluvial.

### 4.2.1 Doter le Québec d'un réseau stratégique de ports

Le gouvernement du Québec entend affirmer son leadership dans le domaine portuaire. Ce leadership prendra différentes formes selon la propriété et la gestion de ces installations. Pour ce faire, il compte :

- Établir un réseau stratégique de ports visant à favoriser le développement économique du Québec et de ses régions;
- Amener les intervenants du milieu à participer à la définition des critères et des conditions d'établissement de ce réseau portuaire stratégique;
- Proposer un cadre de gestion approprié pour assurer la viabilité des ports stratégiques dans la mesure où ils demeurent des pivots dynamiques de développement économique des régions qu'ils desservent;
- Améliorer les accès terrestres et les équipements de transbordement dans les ports du réseau stratégique, notamment par des mesures visant le soutien de projets favorisant l'intermodalité;
- Développer à l'intérieur de ce réseau des actions communes et concertées visant, au-delà de la saine compétition entre les ports, à dégager des actions solidaires et synergiques devant la concurrence extérieure, et ceci, afin de présenter sur la scène internationale une vision unifiée de l'ensemble des ports du Saint-Laurent;
- Adapter la fiscalité aux infrastructures et aux équipements concernant le transport maritime avec un souci de cohérence, d'équité et d'équilibre concurrentiel entre les modes et dans une perspective de développement de ce secteur d'activité;
- Examiner la possibilité de compenser une partie des coûts de la fiscalité municipale supportés par les propriétaires d'infrastructures portuaires privées;
- Favoriser le développement de vocations alternatives pour les autres infrastructures portuaires du Saint-Laurent.

### 4.2.2 Augmenter la contribution du transport maritime et des services connexes au développement industriel et régional

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement du Québec entend mettre en place les mesures pouvant susciter l'activité économique à l'intérieur ou à proximité des zones portuaires. Il compte aussi favoriser le développement des services maritimes connexes viables répondant aux besoins de l'industrie maritime, telles que des activités de réparation et de construction navales sur le Saint-Laurent. À cette fin, les actions sont les suivantes :

- Élaborer des mesures financières ou fiscales qui permettraient de développer des sites industrialo-portuaires pour favoriser l'implantation d'industries et d'accroître la valeur ajoutée des produits transitant dans les ports québécois;
- Susciter la mise sur pied d'un groupe de travail qui aurait pour mandat d'amener l'élimination des politiques discriminatoires envers les chantiers maritimes québécois ;
- Intensifier les démarches auprès du gouvernement canadien afin qu'il intègre les chantiers navals dans les ententes internationales, notamment dans l'ALÉNA ;

- S'assurer que la politique fiscale du gouvernement fédéral soit harmonisée avec celle en vigueur au Québec et complémentaire à celle-ci;
- Susciter la mise en place de services connexes aux navires en conformité avec le développement des nouvelles préoccupations techniques et environnementales telles que la récupération et le traitement des eaux de ballast et des eaux mazoutées;
- Réexaminer le crédit d'impôt remboursable pour la construction navale en vue d'englober l'ensemble des navires commerciaux, notamment ceux dont la taille est inférieure à 50 tonnes.

### 4.2.3 Assurer les services nécessaires de traverses et des dessertes maritimes

Dans ce domaine, les préoccupations du gouvernement du Québec se résument à soutenir les services d'intérêt public en matière de traverses et de desserte maritime. Donc, il entend :

- Maintenir et améliorer les traverses qui constituent un prolongement nécessaire aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire);
- Dégager des orientations concernant l'exploitation de services maritimes; à cet égard, il compte notamment accroître la participation d'entreprises ou d'institutions du Nunavik à la desserte maritime dans ce territoire au regard du transport de marchandises ; favoriser l'embauche et la formation d'une main-d'œuvre inuite, soit pour assurer la desserte maritime, soit pour l'entretien des infrastructures maritimes qui sont graduellement construites dans les villages nordiques ; et susciter la participation des communautés autochtones de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord à la desserte maritime de ce territoire.

### 4.2.4 Favoriser le développement du tourisme fluvial

Le gouvernement du Québec entend favoriser le développement des croisières et du nautisme sur le Saint-Laurent, en faisant en sorte de :

- Participer à la réalisation d'études de marché concernant les croisières à partir ou à destination des ports du Saint-Laurent, dont celles vers les côtes du Labrador et du Nord-du-Québec pour les croisières en eaux froides;
- Appuyer la mise en place ou l'adaptation d'infrastructures et de services d'accueil adéquats pour le développement des croisières internationales et des croisières sur le Saint-Laurent;
- Travailler en partenariat avec Tourisme Québec dans la mise à jour du profil de l'industrie des croisières-excursions et dans l'évaluation du potentiel de développement de l'industrie du nautisme sur le Saint-Laurent;
- Développer le volet « croisière » avec les associations touristiques régionales et mettre sur pied, à cet effet, un groupe de travail formé de représentants de Tourisme Québec, des associations touristiques régionales, des municipalités régionales de comté et du ministère des Transports ;
- Envisager d'étendre le congé fiscal existant pour les marins québécois impliqués dans le transport des marchandises aux marins qui œuvrent dans le secteur des croisières internationales ;
- Promouvoir le tourisme dans les communautés autochtones dans le cadre de l'intensification du tourisme fluvial.

## 4.3 Accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent

### 4.3.1 Promouvoir les activités maritimes sur le Saint-Laurent

Dans ce but, le gouvernement du Québec entend poursuivre et intensifier la promotion du Saint-Laurent et des sites industrialo-portuaires. Il compte aussi accentuer les efforts de promotion du Saint-Laurent sur le plan du tourisme fluvial. Plus précisément, il entend :

- Mettre en place un programme d'aide financière et de soutien à l'industrie pour la création de nouveaux marchés;
- Intensifier le rôle du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent dans la promotion du fleuve;
- Mettre en place un réseau d'agents de promotion du Saint-Laurent, en partenariat avec les intervenants du secteur maritime, notamment à Chicago, à Bruxelles, à New York et à Londres;
- Sensibiliser et mettre davantage à contribution les délégations du Québec en vue de promouvoir le Saint-Laurent;
- Organiser des missions économiques visant à sensibiliser les promoteurs étrangers au potentiel maritime et aux attraits du Saint-Laurent;
- Accentuer la réalisation et la diffusion des documents promotionnels sur les avantages du Saint-Laurent et des régions riveraines, notamment celle où se trouvent des communautés autochtones, en utilisant les médias appropriés, incluant les publications scientifiques, pour atteindre une clientèle cible diversifiée;
- Développer la promotion du Saint-Laurent comme destination des croisières internationales et soutenir les initiatives québécoises à cet effet;
- Développer la concertation avec les partenaires des autres modes de transport pour faciliter l'émergence de produits touristiques intégrés, notamment dans le secteur des croisières.

### 4.3.2 Valoriser les activités maritimes et le Saint-Laurent

Concrètement, il s'agit de promouvoir auprès de la population en général une meilleure prise de conscience du Saint-Laurent tant sur le plan économique, social, environnemental que politique. À cette fin, il faudra :

- Sensibiliser la population aux dimensions économiques, sociales et environnementales du Saint-Laurent de même qu'aux enjeux du développement du transport maritime et fluvial;
- Appuyer des projets visant à mieux faire connaître le fleuve tels qu'une journée maritime, une journée du Saint-Laurent ou les célébrations du quatricentenaire de la fondation de Québec (Québec 2008);
- Sensibiliser la population aux ressources marines et au patrimoine associé au milieu naturel et aux activités du Saint-Laurent et de ses affluents;
- Introduire dans les programmes scolaires des thèmes relatifs aux divers aspects du Saint-Laurent portant notamment sur son importance économique pour le Québec;
- Informer la population de la réglementation en matière de transport maritime sur les plans de la sécurité et de l'environnement;
- Organiser des visites thématiques guidées pour le grand public de concert avec les ports et les industries;
- Réaliser un site Internet gouvernemental sur le Saint-Laurent;
- Prendre en compte les initiatives visant un accès accru et diversifié au fleuve et à ses affluents (pistes cyclables, plages, pêche, plongée, etc.) dans la mesure où elles sont harmonisées avec les impératifs en matière de transport et les préoccupations environnementales.

## 4.4 Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois

### 4.4.1 Favoriser la formation de la main-d'œuvre

À cette fin, le gouvernement, par l'entremise du ministère de l'Éducation et de celui de l'Emploi et de la Solidarité sociale, offre des programmes de formation et de l'encadrement permettant de répondre aux besoins de formation tout en s'adaptant aux attentes des entreprises. Il faut aussi intéresser davantage les jeunes aux carrières dans le secteur maritime, tout comme travailler au perfectionnement de la main-d'œuvre existante. À la suite de la création de la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec, il faut notamment :

- Appuyer les établissements d'enseignement qui offrent des programmes de formation en transport maritime dans leurs efforts de recrutement d'étudiants sur l'ensemble du territoire du Québec;
- Rendre plus accessibles sur l'ensemble du territoire du Québec les programmes de formation en transport maritime qui y sont offerts ;
- Appuyer les industries et les établissements d'enseignement dans le maintien et le développement de programmes de formation d'appoint ou de perfectionnement dans les domaines maritime et paramaritime par l'intermédiaire de la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec;
- Faciliter la mise sur pied de programmes d'études combinés avec des stages en entreprise pour améliorer les connaissances pratiques des étudiants et rapprocher l'industrie et les établissements d'enseignement;
- Favoriser le développement accru de programmes universitaires de formation en gestion maritime et en architecture navale.

### 4.4.2 Appuyer la recherche et le développement technologique

Le gouvernement du Québec, par l'entremise des différents ministères, a un rôle à jouer pour que le Québec se maintienne à la fine pointe de la connaissance des technologies. Les centres de recherche dans le secteur maritime et les entreprises qui veulent introduire de nouvelles technologies devront pouvoir se concerter. Il s'agira de :

- Favoriser la création, au sein des établissements d'enseignement existants, d'une chaire universitaire et d'un centre de veille stratégique en transport maritime qui auront pour mission d'élaborer un programme de recherche;
- Développer le partenariat industrie-université pour la création de créneaux stratégiques (par exemple : équipements de lutte contre la pollution, de recherche et de sauvetage);
- Concevoir des outils pour l'amélioration de la gestion du transport dans les entreprises (logistique, informatique);
- Encourager la recherche scientifique portant sur le Saint-Laurent et échanger, lors de colloques internationaux, sur des problématiques semblables à celles rencontrées sur le Saint-Laurent;
- Favoriser le développement, l'implantation, la diffusion et l'exportation de technologies de pointe dans le domaine du transport maritime.

Si le gouvernement peut prendre des initiatives et assurer un certain leadership, il est clair qu'il ne pourra atteindre ses objectifs sans la participation des partenaires du secteur maritime et des autres intervenants qui y sont associés. Pour être mise en œuvre de façon efficace et donner les résultats escomptés, la politique maritime doit faire l'objet des efforts concertés. Cette collaboration s'élaborera à partir de cinq leviers principaux de démarrage :

**Un forum de concertation sur le transport maritime.** Ce forum sera un lieu de rencontres et d'échanges pour les représentants du gouvernement et les partenaires concernés. Il aura comme mandat de veiller à la mise en œuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la politique de transport maritime et fluvial. Le Forum sera coprésidé par le ministre délégué aux Transports et à la politique maritime et un représentant du secteur maritime nommé par le ministre après consultation du milieu. Le secrétariat du forum sera assumé par le ministère des Transports.

**Un programme de soutien à des projets maritimes.** Le gouvernement du Québec annonçait, lors du discours sur le budget 2001-2002, qu'il consacrerait une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans à un programme de soutien au secteur maritime. L'essentiel de cette somme servira à soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, à consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et à faciliter les projets d'intermodalité;

**Un réseau stratégique de ports québécois.** Ayant comme objectif de s'assurer que le Québec dispose d'un instrument compétitif et adéquat pour soutenir le développement économique et les besoins en transport, le gouvernement déterminera un réseau portuaire commercial stratégique;

**La promotion du fleuve et des activités maritimes.** Des campagnes de promotion ciblées, élaborées en concertation avec le milieu maritime, seront mises de l'avant par le gouvernement du Québec qui est disposé à faire sa part en y consacrant les ressources nécessaires;

**Un soutien actif à la formation et à la recherche.** Le ministère des Transports, en concertation avec le milieu maritime et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, travaillera activement à mieux structurer la formation et le perfectionnement dans le secteur maritime. Par ailleurs, le Ministère, en collaboration avec le ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie, entend définir un volet de recherche spécifique portant sur l'innovation dans le secteur maritime. Ce volet de recherche portera sur les nouvelles technologies et les nouvelles méthodes de gestion.

