



FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME



Rapport sur la valorisation

JANVIER 2003



Forum de concertation sur le transport maritime

Rapport sur la valorisation

Janvier 2003

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec 2003

ISBN : 2-550-41163-3

Table des matières

Table des annexes	3
Remerciements des coprésidents du Forum	5
Remerciements du président du groupe de travail	7
1 Contexte.....	9
1.1 La Politique de transport maritime et fluvial et le Forum de concertation sur le transport maritime	9
2 Groupe de travail sur la valorisation	11
2.1 Mandat	11
2.2 Composition.....	12
2.3 Méthode de travail.....	13
2.4 Axes d'analyse	14
3 Problématique.....	19
3.1 Pourquoi valoriser?	19
3.2 Volatilité de l'opinion publique à l'égard du transport maritime	19
3.3 Absence de concertation	20
4 Choix stratégique	21
5 Cibles à privilégier	23
6 Recommandations	25
6.1 Préambule	25
6.2 Recommandation 1) : Entériner le choix stratégique et les cibles	26
6.3 Recommandation 2) : Élaborer un plan de communication.....	26
6.4 Recommandation 3) : Adopter des mesures de suivi	26

Table des annexes

Annexe I – Sondages sur la perception du Saint-Laurent – Faits saillants.....	27
Annexe II – Avantages du transport maritime et du Saint-Laurent.....	37
Annexe III – Répertoire des moyens de valorisation et des outils de promotion	43
Annexe IV – Répertoire des partenaires et acteurs clés.....	47
Annexe V – Perceptions négatives du transport maritime et du Saint-Laurent	49
Annexe VI – Exemples de l'importance du transport maritime sur le Saint-Laurent dans la vie quotidienne	51
Annexe VII - Bibliographie.....	53

Remerciements des coprésidents du Forum

Au nom des membres du Forum de concertation sur le transport maritime, nous remercions M. Alexis Ségal qui a présidé le Groupe de travail sur la valorisation ainsi que les membres du groupe pour tout le travail qu'ils ont accompli. Nous souhaitons également remercier toutes les personnes qui ont participé aux consultations et aux recherches du groupe de travail.

Les observations et les résultats de ce rapport constituent un premier jalon pour la réalisation d'un plan de valorisation concerté et à long terme, adapté à la réalité du secteur maritime québécois.

Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports et
à la Politique maritime
Coprésident du Forum

Louis-Marie Beaulieu, FCA
Président de la Sodes
Coprésident du Forum

Remerciements du président du groupe de travail

Au nom de tous les membres de notre groupe de travail, je tiens à remercier tous ceux qui nous ont fourni de la documentation, de l'information, et qui ont bien voulu nous donner de leur précieux temps afin de nous aider à progresser dans l'élaboration de ce rapport.

Je veux aussi exprimer ma gratitude envers les membres du Forum de concertation sur le transport maritime pour la confiance qu'ils nous ont accordée et pour leur appui tout au long de cette démarche.

Mais avant tout, je désire souligner ma considération et ma reconnaissance aux membres de ce groupe de travail qui ont consacré temps, déplacements, énergie et imagination afin que la valorisation concertée devienne une réalité.

Alexis Ségal

1 Contexte

1.1 La Politique de transport maritime et fluvial et le Forum de concertation sur le transport maritime

L'adoption de la Politique de transport maritime et fluvial a constitué une étape importante dans l'implication du Québec dans le secteur maritime qui s'inscrit dans une perspective d'intégration de tous les modes de transport.

Le Saint-Laurent demeure aujourd'hui un extraordinaire outil de développement économique, social et patrimonial pour le Québec. Son potentiel reste pourtant, à plusieurs égards, peu exploité. Le fleuve gagnerait à servir davantage pour les échanges commerciaux nationaux et intercontinentaux. Il pourrait ainsi accroître son rôle de lien privilégié sur l'échiquier nord-américain.

En octobre 2001, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime a mis sur pied le Forum de concertation sur le transport maritime, outil permanent de concertation et de développement de l'industrie maritime québécoise. Le Forum est composé de représentants de plusieurs domaines et régions concernés.

Dans le but de bénéficier au maximum de l'expertise du milieu et pour dégager des mesures concrètes, le Forum a mandaté six de ses membres pour former des groupes de travail dont celui-ci, pour entreprendre des travaux sur les axes clés de la politique. Chacun des groupes de travail remet un rapport au Forum.

Ces groupes de travail, incluant celui-ci, sont :

- Groupe de travail sur le cabotage;
- Groupe de travail sur la compétitivité;
- Groupe de travail sur la formation de la main-d'œuvre;
- Groupe de travail sur la promotion;
- Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique;
- Groupe de travail sur la valorisation.

2 Groupe de travail sur la valorisation

2.1 Mandat

L'objectif du groupe de travail est de préparer un plan d'action en vue de mieux faire connaître à la population du Québec les avantages économiques, sociaux et environnementaux du Saint-Laurent comme voie de navigation et de transport, incluant la valorisation du mode de transport maritime par rapport aux autres modes de transport.

Pour ce faire, le groupe de travail doit notamment :

- Faire ressortir tous les avantages du Saint-Laurent comme voie de navigation et de transport (coûts, accès aux marchés, développement industriel et régional, maintien du niveau et de la qualité de vie de la population, environnement, sécurité, etc.);
- Clarifier le profil de la perception de la population envers le Saint-Laurent et les activités reliées au transport maritime;
- Préciser les clientèles cibles du plan d'action (classe politique, milieux économiques, population en général, les écoles, etc.) et les moyens les plus efficaces pour les rejoindre;
- Répertorier les actions de valorisation du Saint-Laurent et les activités maritimes actuellement menées et inventorier les moyens de valorisation possibles.

Ce mandat a été approuvé par les membres du Forum de concertation sur le transport maritime.

2.2 Composition

Le Groupe de travail sur la valorisation est présidé par un membre du Forum, M. Alexis Ségal, vice-président – Affaires corporatives à l’Aluminerie Alouette.

M. Ségal siège au Forum à titre de représentant des expéditeurs.

La composition du groupe se devait de refléter une représentation régionale et sectorielle, à l’image du Forum. Les membres du Forum ont aussi demandé qu’un représentant du ministère des Transports du Québec et de la Société de développement du Saint-Laurent (SODES) y siègent.

Les membres du Groupe de travail sur la valorisation sont :

M. Yvan Desgagnés,	Musée maritime de Charlevoix;
Mme Hélène V. Gagnon,	Noranda inc.;
M. Marc Gagnon,	Sodes;
Mme Marie Leblanc,	Ville de Percé;
Mme Claire Poulin,	Ministère des Transports du Québec;
M. Roger Soublière,	Ramsey Greig & Cie ltée;
M. André Stainier,	Les amis de la vallée du Saint-Laurent;
M. Michel St-Louis,	Société du port de Valleyfield.

M. Steven Goyette, du ministère des Transports du Québec, agit à titre de secrétaire du groupe de travail.

2.3 Méthode de travail

Le groupe a tenu six séances de travail alternativement à Québec et à Montréal, à des intervalles moyens de cinq ou six semaines.

Ces rencontres ont permis d'élaborer le contenu de ce rapport en puisant dans l'expérience et l'expertise des membres. La plupart des documents étaient soumis aux membres avant les rencontres pour y être peaufinés et approuvés par l'ensemble du groupe de travail.

Certains membres ont participé à quelques rencontres de consultation à l'extérieur du groupe de travail afin d'obtenir des compléments d'information ou encore, pour valider certaines orientations et documents produits. Les personnes rencontrées furent M. Marc Hudon de Stratégies Saint-Laurent, ainsi que MM. Jean-François Racine, Jean Armand et Mme Mireille Gosselin, de la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Compte tenu de certaines similarités entre les activités de ce groupe de travail et le Groupe de travail sur la promotion, dont M. Réjean Leclerc est secrétaire, MM. Goyette et Leclerc ont échangé régulièrement l'information de leur groupe et l'ont communiquée à leurs membres.

2.4 Axes d'analyse

Le groupe de travail s'est d'abord attaqué à son mandat afin de mieux cerner la portée de ses travaux et déterminer les biens à livrer.

Au chapitre de la distinction entre la valorisation et la promotion, le groupe préconise une approche dictée par les clientèles respectives; la valorisation s'applique essentiellement à la population et aux décideurs du Québec, alors que la promotion vise les entreprises et les acteurs du monde maritime surtout à l'extérieur du Québec.

Les éléments suivants ont été retenus comme principaux sujets d'analyse par les membres du groupe de travail :

- sondages sur la perception de la population à l'égard du Saint-Laurent;
- inventaire des moyens de valorisation;
- avantages du Saint-Laurent et du transport maritime;
- diagnostic;
- publics cibles;
- répertoire des moyens de valorisation;
- répertoire des acteurs clés.

Sondages sur la perception de la population à l'égard du Saint-Laurent

À la suite du choix des sujets d'analyse, le groupe a dû dresser l'état de situation quant à l'appréciation du Saint-Laurent dans la population et aux efforts de valorisation déjà entrepris. L'analyse des trois sondages suivants (voir l'annexe I) a permis de constater une grande variabilité de l'opinion publique sur le Saint-Laurent :

- demandé par les Amis de la vallée du Saint-Laurent en novembre 1999, *La rentabilité économique du Saint-Laurent telle que perçue par la population du Québec* – Sondage Léger et Léger;
- demandé par le ministère de l'Environnement du Québec et Environnement Canada en juillet 2001, *Perceptions, usages et besoins en information à l'égard du fleuve Saint-Laurent* - Léger Marketing;
- demandé par Aluminerie Alouette en décembre 2001, *Image et importance du transport maritime au Québec* – Sondage omnibus SOM.

Il semble que le contexte du sondage et les préambules puissent faire varier énormément les réponses à une question similaire d'un sondage à l'autre. Le fait que l'opinion publique sur le Saint-Laurent comme voie de transport soit extrêmement volatile démontre une méconnaissance profonde de la population à l'égard du Saint-Laurent comme voie de transport et de navigation.

Inventaire des moyens de valorisation

Nombre de personnes et de documents ont été mis à contribution dans la préparation d'un inventaire des moyens de valorisation concernant le Saint-Laurent ou la navigation. L'inventaire a permis de déceler d'importantes lacunes quant à la cohérence et à la pénétration de ces efforts de valorisation auprès de la population du Québec.

L'exercice a toutefois mis en valeur l'extraordinaire toile d'intervenants et d'activités qui gravitent autour du Saint-Laurent et du transport maritime.

Cet inventaire a servi de base à l'élaboration du Répertoire des moyens de valorisation et des outils de promotion (voir l'annexe III).

Avantages du Saint-Laurent et du transport maritime

La panoplie des avantages du transport maritime a été puisée et adaptée à partir de documents préparés par la SODES, Transports Canada, Saint-Laurent Vision 2000, l'Organisation de coopération et de développement économique ainsi que d'autres sources. La collecte et l'analyse des données ont constitué la majeure partie de ce travail puisque, le domaine est assez bien documenté.

Voici les principaux avantages constatés (voir l'annexe II) ;

- le transport maritime est le moyen le plus utilisé au monde, environ 5,1 milliards de tonnes par an, premier mode de transport au Québec (en volume);
- le transport maritime est le moyen le moins coûteux pour transporter de lourdes charges sur de longues distances;
- le transport maritime est celui qui génère le moins d'émissions nocives par tonne-kilomètre;
- le transport maritime est le mode de transport qui affiche les plus bas taux d'accidents et de déversements par tonne-kilomètre;
- le transport maritime est le moyen de transport qui incommode le moins par son niveau de bruit;
- un navire de 22 000 tonnes transporte l'équivalent d'un train de 225 wagons ou encore 870 camions faisant une longueur bout à bout de plus de 18 km;
- le transport maritime constitue un outil puissant de développement économique surtout comme facteur de développement régional et de localisation industrielle;
- le transport maritime, comme les autres modes, bénéficie des technologies de pointe pour améliorer sa sécurité, son efficacité et la qualité de son service.

Diagnostic

Les éléments précédents ont permis de dresser un portrait de l'état de la valorisation du Saint-Laurent et du transport maritime. Malgré une multitude d'activités de valorisation, la population du Québec connaît très peu ses ressources économiques, historiques et sociales rattachées au développement du Saint-Laurent.

Les membres du groupe ont établi le constat suivant :

- l'opinion publique est volatile;
- deux générations ont perdu toute expérience maritime;
- les efforts de valorisation n'ont pas été faits de façon concertée et sont demeurés inefficaces;
- sans la participation active de l'industrie, les efforts de valorisation continueront d'avoir un impact minimal.

Ce diagnostic a donné lieu à une prise de position centrale qui sera abordée dans une section subséquente intitulée Choix stratégique.

Publics cibles

L'identification des publics cibles a nécessité quelques itérations au cours des rencontres du groupe de travail. Plusieurs consultations et validations ont permis un raffermissement de la grille des publics cibles, surtout en ce qui a trait à la distribution géographique du déploiement des efforts de valorisation (voir l'annexe III).

Répertoire des moyens de valorisation et des outils de promotion

Le répertoire des moyens de valorisation et des outils de promotion est en grande partie issu de l'inventaire des moyens de valorisation mentionné précédemment. Les rubriques ont été fusionnées, épurées et distillées à leur expression la plus générique.

Le groupe de travail a choisi de distinguer les moyens de valorisation des outils de promotion. Les moyens de valorisation sont des actions ou des produits qui permettent la transmission d'information sur le Saint-Laurent aux publics cibles, alors que les outils de promotion viennent en soutien annoncer ou publiciser les moyens de valorisation.

Les moyens et les outils ont ensuite été hiérarchisés pour distinguer ceux qui devront être privilégiés. Le groupe s'est aussi penché sur l'association, entre les moyens de valorisation et les outils de promotion ainsi ordonnés, et les publics cibles. Il en résulte le Répertoire des moyens de valorisation et des outils de promotion (voir l'annexe III) qui propose des combinaisons de moyens, d'outils et de publics à viser.

Répertoire des acteurs clés

Le groupe de travail a élaboré une liste des acteurs clés dans le domaine de la valorisation du Saint-Laurent et du transport maritime (voir l'annexe IV). Chacune des organisations contenues dans cette liste a été classée selon l'importance et la pertinence que prend la valorisation dans sa mission. Les trois niveaux d'intervention sont :

- majeur – intervenant dont la valorisation d'un aspect du Saint-Laurent fait partie de la mission;
- incident – intervenant qui peut avoir un impact sur la valorisation sans toutefois que celle-ci ne soit intégrée à sa mission;
- soutien – intervenant du monde maritime qui a un impact limité sur la valorisation.

Ce répertoire pourra servir de base à l'établissement d'initiatives de partenariat en valorisation.

3 Problématique

Les travaux d'analyse et de synthèse mentionnés précédemment ont donné lieu à l'énoncé de problématique qui suit.

3.1 Pourquoi valoriser?

Si la valorisation fait partie de la Politique de transport maritime et fluvial et que le Forum de concertation sur le transport maritime a donné un mandat à ce groupe de travail, c'est pour favoriser le développement économique associé à l'industrie maritime.

Dans une perspective de valorisation auprès de la population et des décideurs du Québec, nous obtenons :

Pourquoi valoriser? Afin que le transport maritime bénéficie de l'appui populaire pour son développement

3.2 Volatilité de l'opinion publique à l'égard du transport maritime

Il existe une grande méconnaissance de la part du public vis-à-vis l'importance du fleuve et des activités maritimes, et de leur apport à la vie quotidienne de la collectivité.

Ce désintéressement et cette méconnaissance peuvent s'expliquer en grande partie du fait que deux générations de Québécois ont perdu toute expérience maritime quotidienne, notamment en raison de :

- l'urbanisation;
- la conteneurisation;
- la disparition du cabotage traditionnel;
- la fermeture au public des zones portuaires actives;
- le peu d'efforts concertés de communication pour valoriser le secteur par l'industrie.

Cette méconnaissance est confirmée par trois sondages qui portaient sur les perceptions de la population sur le Saint-Laurent et qui ont donné des résultats divergents (voir l'annexe I).

Le groupe de travail en a déduit que l'opinion publique à l'égard du Saint-Laurent comme voie de transport et de navigation n'est pas soutenue par des connaissances de base au sein de la population et qu'elle est donc très volatile.

Par surcroît, la multitude d'avantages du transport maritime et du Saint-Laurent n'est que très peu connue (voir l'annexe II).

Aussi, certaines perceptions négatives à l'égard du transport maritime sont véhiculées dans les médias et dans la culture populaire (voir l'annexe V).

Avant de pouvoir s'attaquer à un changement d'attitude au sein du public cible, il faut d'abord l'informer de l'ampleur du domaine maritime au Québec, ensuite le sensibiliser sur son importance économique et sociale. On pourra alors tenter de le convaincre des avantages du fleuve et du transport maritime.

Pour ce qui est de la valorisation du Saint-Laurent, nous n'en sommes qu'au premier stade, soit celui d'informer.

3.3 Absence de concertation

Le secteur maritime, comme tout ce qui se rattache au fleuve, interpelle, vu son importance, une panoplie d'organisations à devenir partie prenante dans les questions et enjeux que regroupe le Saint-Laurent.

Il y a beaucoup d'intervenants et très peu d'actions concertées de valorisation.

Les besoins du Saint-Laurent et du transport maritime n'ont pas suffi à générer la synergie nécessaire à la mise en place de vrais efforts concertés de valorisation. Les efforts de valorisation passés ont été beaucoup trop morcelés et limités pour permettre, un tant soit peu, au transport maritime de bénéficier de l'appui populaire à son développement.

4 Choix stratégique

Le diagnostic de la section précédente a donné lieu à la prise de position stratégique qui suit et sur laquelle repose l'ensemble des recommandations subséquentes :

Les efforts de valorisation auprès de la population, des décideurs et des médias s'articuleront autour de l'objectif central qui est de les informer de l'importance du transport maritime et du Saint-Laurent dans la vie quotidienne de tous.

Le groupe de travail tient à souligner qu'il faut renouveler l'approche utilisée pour informer le public . On ne peut se limiter à vanter les données économiques ou le tonnage des ports. Il faudra plutôt privilégier la démonstration du rôle omniprésent du transport maritime et du Saint-Laurent dans la vie quotidienne des individus et des entreprises. Une série d'exemples de cette omniprésence de la navigation et du fleuve est présentée à l'annexe VI.

Un plan de valorisation comportera nécessairement un important volet consacré aux communications. Le message moteur, les thématiques, l'aspect visuel et la signature font habituellement partie d'un plan de communication qui serait élaboré par une firme d'experts. L'expertise au sein de la Direction des communications du ministère des Transports du Québec pourrait être mise à contribution pour la rédaction d'un devis et possiblement la sélection d'une firme.

5 Cibles à privilégier

Certains groupes cibles ont été identifiés comme étant plus prometteurs pour les efforts de valorisation. Les membres du groupe de travail ont choisi de désigner comme étant des cibles privilégiées, dans l'ordre, les publics suivants :

- jeunes du second cycle du primaire et du premier cycle du secondaire, par les enseignants;
- adultes en milieux fortement urbanisés;
- décideurs du monde des affaires par les chambres de commerce;
- décideurs des trois paliers de gouvernement.

La mise en place d'un plan de valorisation pourrait aussi contribuer à solutionner les problèmes de relève dans les métiers et professions maritimes.

6 Recommandations

6.1 Préambule

La sensibilisation et la valorisation sont des activités qui gagnent à s'inscrire dans une vision à moyen et à long terme. Aussi, la réalisation de certains moyens de valorisation tels un site Internet ou l'élaboration de matériel pédagogique demande un suivi continu à longue échéance. Les observations et les résultats de ce rapport constituent un premier jalon pour la réalisation d'un plan de valorisation concerté et à long terme, adapté à la réalité du secteur maritime québécois.

Certains efforts de valorisation du Saint-Laurent continuent d'être déployés par le gouvernement du Québec au sein du ministère des Transports du Québec à la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire. Toutefois, sans l'appui des partenaires et intervenants du monde maritime, l'impact de ces actions demeure limité.

La création du Forum de concertation sur le transport maritime fournit l'occasion de développer les partenariats nécessaires à la réalisation d'un plan de valorisation qui implique un plus grand nombre d'acteurs. Le Forum avec l'appui des partenaires et intervenants du monde maritime et du ministère des Transports du Québec devrait pouvoir se donner les moyens pour refondre la valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent et en assurer la continuité. Les modes de financement, de gestion et de suivi du plan de valorisation constituent ici des questions importantes auxquelles le Forum devrait pouvoir répondre.

L'acceptation des constats du groupe de travail devrait conduire à l'élaboration, par des spécialistes, d'un plan de communication opérationnel qui s'insère stratégiquement dans l'exécution du plan de valorisation. La réalisation de cette étape suppose que l'on détienne un ordre de grandeur pour l'enveloppe budgétaire qui pourrait être consacrée au plan de communication et aux activités de valorisation.

6.2 Recommandation 1) : Entériner le choix stratégique et les cibles

Entériner le choix stratégique proposé par le Groupe de travail sur la valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent ainsi que les cibles qu'il privilégie.

6.3 Recommandation 2) : Élaborer un plan de communication

S'assurer qu'un mandat soit octroyé à une firme professionnelle pour réaliser un plan de communication opérationnel établi en conformité avec le plan de valorisation proposé par le Groupe de travail et ses annexes.

Le plan de communication ainsi développé devra tenir compte des thèmes élaborés par le groupe de travail, notamment :

- le choix stratégique - que les efforts de valorisation auprès des publics ciblés s'articulent autour de l'objectif central qui est de les informer de l'importance du transport maritime et du Saint-Laurent dans la vie quotidienne de tous;
- les exemples de l'importance du transport maritime et du Saint-Laurent dans la vie quotidienne;
- les partenaires identifiés à mettre à contribution dans leurs créneaux respectifs;
- les efforts de valorisation à consentir auprès des jeunes à titre de public cible privilégié avec une dimension pour favoriser l'émergence d'une relève dans tous les secteurs de l'industrie maritime;
- les cibles à privilégier dans la population adulte, soit les résidents des zones urbaines, et en particulier de la région métropolitaine.

6.4 Recommandation 3) : Adopter des mesures de suivi

Implanter un processus et une structure de suivi en matière de valorisation qui tiennent compte :

- de la participation active et concertée de l'industrie;
- du rôle actif de soutien et d'intervenant en matière de valorisation du Saint-Laurent qu'occupe le gouvernement du Québec;
- de l'importance de maximiser les synergies possibles entre tous les intervenants.

LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

Sondage LÉGER ET LÉGER

sur

La rentabilité économique du Saint-Laurent telle que
perçue
par la population du Québec

DOSSIER

Novembre 1999

Présentation des résultats généraux

Selon le sondage Léger et Léger réalisé pour Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, la rentabilité économique du fleuve Saint-Laurent est perçue par la population du Québec comme liée principalement à la navigation commerciale (41,8 %), secondairement aux excursions touristiques (21,5 %), ensuite encore à la plaisance (11,2 %), à la villégiature (9,7 %) et à la pêche (9,3 %).

Le bateau n'est pourtant considéré comme la manière la plus économique de transporter des marchandises que par 14, 6 % de la population, loin derrière le train (37,5 %) et, ce qui est surprenant, le camion (39 %).

De plus, le trafic maritime lourd est considéré, parmi les activités économiques liées au Saint-Laurent, comme celle qui nuit le plus à la qualité de l'environnement (36,6 %), devant les sports nautiques motorisés (22,3 %), les activités industrielles (21,6 %) et les rejets d'eaux usées (11,2 %). Les activités portuaires sont cependant épargnées (3 %), mais aussi, de façon à nouveau étonnante pour qui connaît les priorités actuelles des actions de réhabilitation de la qualité environnementale du fleuve, les activités agricoles (2,8 %).

La moitié de la population québécoise (50,8 %) dit avoir fréquenté le fleuve au moins une fois les derniers douze mois, dont 24,8 % régulièrement et 42,7 % de temps à autre, et 55 % de la population totale estime que le fleuve est plus fréquenté depuis ces dix dernières années.

Outre ceux déjà signalés, plusieurs autres contrastes entre les perceptions de la population et celles des milieux d'action et d'affaires intéressés au fleuve apparaissent. Les résultats de ce sondage ont en effet été comparés avec les réponses faites par des représentants de ces milieux à un sondage parallèle. Celui-ci a été réalisé auprès des participants du Forum *Pour une économie bleue, Le Saint-Laurent en développement!* qui a réuni les 12 et 13 octobre 1999 à Trois-Rivières près de 140 gestionnaires, développeurs et grands usagers du fleuve sur le thème de la rentabilité économique du Saint-Laurent dans ses liens avec l'approche écologique. Seules, malheureusement, les réponses des 62 premiers participants ont pu être considérées, pour des raisons techniques liées au traitement à distance. Des écarts importants se manifestent entre les deux perceptions. Voici les principaux :

Les activités économiques nuisant le plus à la qualité environnementale du fleuve sont, pour les participants du forum, les activités agricoles (28,8 %, versus 2,8 % dans la population), les activités industrielles (26,3 % v 21,6 %) et les rejets d'eaux usées non traitées (22 % v. 11,2 %), alors que le trafic maritime lourd ne recueille que 2,5 % (v. 36,6 %) et les sports nautiques motorisés 9,3 % (v. 22,3 %).

Les priorités d'action retenues pour améliorer l'usage qu'on fait du fleuve diffèrent en conséquence elles aussi, selon les deux publics. La population en général disperse ses priorités entre l'action sur les déversements des usines (16,4 %), sur la dégradation des berges (12,2 %), sur la qualité de l'eau potable (11,5 %), sur les eaux usées municipales (8,5 %) et sur de nombreux autres éléments (33,3 %), ou bien elle ne sait pas quelle priorité retenir (18,2 %). Les participants du forum ont des priorités qui se dégagent mieux : les déversements des usines (33,9 %), la pollution agricole (22,6 %), les eaux usées municipales (17,7 %), la dégradation des berges (16,1 %).

Des différences apparaissent aussi dans l'investissement commercial que chacun jugerait le plus intéressant de faire. La population privilégie les croisières touristiques (28,2 %), les circuits d'observation en milieu naturel (18,5 %) et le transport maritime (17,5 %). Les participants du forum, eux, jettent leur dévolu sur les circuits d'observation en milieu naturel (49,2 %) et, loin derrière, sur les croisières touristiques (21,3 %). De même, les séjours de vacances qui tentent le plus ces participants sont un séjour d'observation de la nature dans une auberge d'une île du Bas Saint-Laurent (40 %) ou un séjour de détente dans un hôtel de Charlevoix en bordure du fleuve (21 %), alors que la population se partage entre un tel séjour (29 %), une croisière Québec-Saguenay (27 %), l'auberge sur une île (17 %) et un séjour de pêche au saumon à Matane (13 %).

On peut retenir de ces sondages que la population évalue assez bien la rentabilité économique relative des différentes formes présentes d'exploitation du fleuve. Elle semble cependant encore ignorer le véritable intérêt économique du transport par bateau, qu'elle situe loin derrière le train et le camion.

Sa perception des facteurs qui portent atteinte à la qualité environnementale du Saint-Laurent semble refléter une approche plutôt dépassée, presque exclusivement centrée sur les activités maritimes et industrielles; elle ignore complètement le rôle de plus en plus mis en évidence de la pollution agricole, et beaucoup aussi celui des rejets d'eaux usées. Il faut noter cependant comment elle pointe assez fortement les sports nautiques motorisés, qui, de fait, sont plus souvent dénoncés aujourd'hui.

La population ne fait pas état d'idées fortes et précises quant à l'action à mener pour améliorer la situation. Quant à ses choix en matière de rentabilisation du fleuve, ils reflètent plus ses goûts et préférences en matière de loisirs, et cela, dans des registres plutôt traditionnels.

Un hiatus important se manifeste entre les perceptions de la population et la façon dont les milieux d'action et d'affaires voient les choses et voudraient les voir s'orienter. Un tel hiatus ne pourra sûrement que se combler lentement, à même une action patiente de sensibilisation et de manifestation de ce qu'est ou devrait être la nouvelle réalité du Saint-Laurent rentable.

Ministère de l'Environnement
du Québec
Environnement Canada
Juillet 2001

Perceptions, usages et besoins en information
à l'égard du fleuve Saint-Laurent

RAPPORT D'ANALYSE

LEGER
MARKETING

Faits saillants

Les paragraphes suivants font état des points saillants de l'étude. Ceux-ci sont approfondis et nuancés dans la section « Résultats détaillés de l'étude ».

Perceptions à l'égard du Saint-Laurent

Deux Québécois sur cinq estiment que l'état du Saint-Laurent s'est amélioré depuis les 20 dernières années.

Dans l'ensemble, 40,8 % des répondants jugent que le Saint-Laurent se porte mieux qu'il y a 20 ans (beaucoup mieux : 10,5 %, un peu mieux : 30,3 %). À l'inverse, on constate que le tiers des répondants (32,6 %) croient plutôt que le Saint-Laurent se porte moins bien qu'il y a 20 ans (un peu moins bien : 15,2 %, beaucoup moins bien : 17,4 %). À noter que 14,3 % des répondants estiment que l'état du Saint-Laurent est demeuré à peu près le même.

Les trois quarts des Québécois sont préoccupés par l'état du Saint-Laurent.

Trois personnes sur quatre (74,8 %) se disent préoccupées par l'état du Saint-Laurent (beaucoup préoccupées : 38,3 %, assez préoccupées : 36,5 %).

De l'avis des Québécois, la responsabilité de protéger et de conserver le Saint-Laurent incombe d'abord au gouvernement du Canada, aux citoyens en général et au gouvernement du Québec.

La majorité des Québécois (82,1 %) jugent que les organismes non gouvernementaux de protection du Saint-Laurent ont mené, depuis les 20 dernières années, des actions appropriées dans le but d'améliorer l'état du Saint-Laurent.

Viennent ensuite les municipalités (67,5 %), le gouvernement du Québec (63,9 %), le gouvernement du Canada (52 %) et les entreprises industrielles (51 %), le milieu agricole (43,8 %) et l'industrie de la navigation (40,5 %).

Parmi les différentes sources de pollution évaluées dans l'enquête, on constate que la moitié (56,7 %) des répondants jugent que la pollution causée par le rejet des eaux usées des municipalités est celle qui s'est améliorée le plus au cours des 20 dernières années.

La moitié des Québécois (48,7 %) croient que l'on devrait agir prioritairement sur la pollution par les industries afin d'améliorer l'état du Saint-Laurent.

Suivent ensuite la pollution causée par le rejet des eaux usées des municipalités (35,7 %) et la pollution liée aux activités agricoles (32,3 %).

Deux Québécois sur trois (65,1 %) ont l'impression qu'il y a beaucoup ou un peu plus de gens qui pratiquent, aujourd'hui, des activités sur le Saint-Laurent ou sur ses berges.

Par opposition, une personne sur six (17,2 %) a plutôt l'impression qu'il y a un peu moins ou beaucoup moins de gens qui pratiquent des activités sur le Saint-Laurent ou sur ses berges.

Deux Québécois sur cinq (43,2%) affirment avoir pratiqué au moins une activité sur le Saint-Laurent ou ses berges au cours des 12 derniers mois.

La moitié d'entre eux (56,4 %) ont pratiqué la marche ou le jogging; une personne sur six a fait de la bicyclette (16,7 %) ou participé à des croisières (16,4 %).

Une personne sur dix (11,3 %) justifie le fait qu'elle ne pratique pas d'activités sur le Saint-Laurent pour son niveau de pollution.

Les principales raisons évoquées pour ne pas pratiquer d'activités sur le Saint-Laurent sont les suivantes : cela n'a pas adonné (33,7 %), le Saint-Laurent est trop loin (23,1 %) et par manque de temps (10,8 %).

La majorité des répondants (60,6 %) considèrent qu'il est très ou assez dangereux de manger du poisson ou des mollusques pêchés dans le Saint-Laurent. Par ailleurs, seulement 9,1 % des répondants disent manger très souvent ou assez souvent du poisson ou des mollusques pêchés dans le fleuve.

À la lumière des résultats, il semble y avoir une forte cohérence entre la perception à l'égard du danger potentiel de manger des poissons et mollusques et leur consommation. Des 60,6 % des répondants qui considèrent qu'il est très ou assez dangereux de manger des poissons ou mollusques pêchés dans le fleuve, la très grande majorité d'entre eux (90,6 %) affirment qu'il ne leur arrive qu'occasionnellement ou jamais d'en manger.

À l'égard de la baignade, la grande majorité (98,1 %) des personnes jugeant qu'il est très ou assez dangereux pour la santé de se baigner dans le fleuve ne s'y baignent qu'occasionnellement ou jamais.

Deux Québécois sur cinq (40,8 %) mentionnent que leur eau potable provient du Saint-Laurent. La majorité des Québécois (69,8 %) considèrent qu'il est peu ou pas du tout dangereux de boire cette eau.

Les données de l'étude révèlent que les trois quarts (74,8 %) des personnes qui s'approvisionnent en eau potable provenant du Saint-Laurent croient que cela est peu ou pas du tout dangereux pour la santé.

Besoins en information et en communication

Un peu plus du quart des Québécois (27,6 %) se disent très ou assez bien informés de l'état actuel du Saint-Laurent. Bien que 84,5 % des répondants ne cherchent pas volontairement à s'informer sur l'état du Saint-Laurent, les trois quarts (74,6 %) aimeraient être davantage informés.

Les données nous révèlent que peu de gens se disent informés sur l'état du Saint-Laurent et que peu d'entre eux cherchent volontairement à s'informer. Par contre, la majorité des répondants souhaiteraient être davantage informés.

Parmi les personnes souhaitant être davantage informées sur l'état du Saint-Laurent, 32,7 % d'entre elles aimeraient en connaître plus sur la qualité de l'eau comme eau potable.

Viennent ensuite la pollution et l'état du fleuve en général (19,3 %), la qualité des poissons et mollusques qui y sont pêchés (14,6 %), la qualité de l'eau pour la baignade (13,5 %) et les efforts, actions et moyens dans le but de dépolluer le fleuve (11,7 %).

Image et importance perçue du transport maritime au Québec

Sondage omnibus le SOM-R – Édition décembre 2001 (vague 1)

Décembre 2001

Réf. : 01614 –R- Maritime

SOM
RECHERCHES ET SONDAGES

Faits saillants

On entend souvent dire que le niveau du Saint-Laurent baisse, rendant le transport maritime plus difficile. *À votre avis, si le transport maritime diminue, cela a-t-il un effet... important sur l'économie du Québec ?*

Une diminution du transport maritime aurait pour effet d'inquiéter une très forte proportion de la population...

Comme le montre l'illustration, la très forte majorité des adultes interrogés (83 % ou $\pm$ 4,5 millions) s'entendent pour dire qu'une diminution du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent aurait un impact négatif important pour l'économie du Québec. Deux sur cinq (40 % ou $\pm$ 2,2 millions) sont même catégoriques à ce sujet (« effet très important »).

...particulièrement auprès de ceux qui ont peut-être connu et vécu l'essor de l'industrie maritime au Québec.

Les segments qui affichent les plus fortes proportions d'individus estimant qu'une diminution du transport maritime aurait un impact très important sur l'économie des régions sont les personnes âgées de 55 à 64 ans (51 %) et celles ayant un revenu familial brut oscillant entre 55 000 \$ et 75 000 \$ par année (52 %).

À votre avis, le transport par bateau est-il... que le transport par camion ?

Un mode de transport valorisé...

Le transport par bateau est perçu très nettement comme moins polluant et plus sécuritaire (respectivement 83 % et 84 % soit $\pm$ 4,5 et 4,6 millions d'individus) que le transport par camion. À vrai dire, une minorité seulement (entre 11 % et 14 %) pense le contraire.

...parce que moins polluant...

Lorsque nous regardons les résultats de plus près, on observe que les 55 à 64 ans (91 %) sont proportionnellement plus nombreux que les autres à croire que ce mode de transport est moins polluant que le transport par camion.

...et plus sécuritaire

Dans le même ordre d'idées, ce sont les mieux nantis (entre 91 % et 95 % selon le type de revenu) et les hommes (87 % contre 81 % chez les femmes) qui sont les plus nombreux (proportionnellement) à croire que le transport maritime est plus sécuritaire que le transport par camion.

La contradiction vient surtout des jeunes et des non francophones...

Enfin, et dans les deux cas, on retrouve des proportions plus élevées d'individus pensant le contraire (« plus polluant » et « moins sécuritaire ») chez les plus jeunes (18 à 24 ans) et les non francophones (entre 18 % et 22 % selon le cas).

De façon générale, diriez-vous que vous avez une perception... du transport maritime ?

Environ 4,8 millions d'adultes perçoivent positivement le transport maritime...

Le transport maritime est bien perçu par la forte majorité des adultes québécois (88 % soit ± 4,8 millions d'individus). Néanmoins, près des deux tiers (63 % ou ± 3,4 millions) ont une perception plus mitigée (« plutôt positive ») à ce sujet et il y a lieu de croire qu'une méconnaissance du secteur a peut-être orienté le choix de réponses de plusieurs d'entre eux (surtout si ces derniers n'ont rien de particulier à reprocher au transport maritime).

Parmi les sous-groupes dans lesquels on observe les plus fortes proportions d'individus disant avoir une opinion « très positive » du transport maritime, on compte les plus de 55 ans (plus du tiers) et les hommes (30 % contre 21 % chez les femmes). Notons que le segment qui affiche la plus forte proportion d'opinions partagées est celui des plus scolarisés (« plutôt positive » 72 %). Ces derniers portent donc un jugement plus nuancé.

Sans doute influencés par les questions précédentes...

Les perceptions positives (chez les personnes concernées, total des deux mentions) sont surtout liées à l'aspect sécuritaire du transport maritime (39 %) et au respect de l'environnement (23 %). Quant aux perceptions négatives, elles sont en lien avec l'aspect polluant de l'industrie (31 %), au danger perçu de naviguer avec de vieux bateaux (14 %) et la lenteur de ce mode de transport (12 %). Notons que le quart (25 %) des personnes concernées n'ont pu se prononcer à ce sujet alors qu'une personne sur cinq invoque tout simplement le fait de ne pas aimer l'eau.

Sommaire

- Le transport maritime est le moyen de transport le plus utilisé au monde et premier mode de transport au Québec (en volume).
- Le transport maritime est le moyen le moins coûteux pour transporter de lourdes charges sur de longues distances.
- Le transport maritime est celui qui génère le moins d'émissions nocives par tonne-kilomètre.
- Le transport maritime est le mode de transport qui affiche les plus bas taux d'accidents et de déversements par tonne-kilomètre.
- Le transport maritime est le moyen de transport qui incommode le moins par son niveau de bruit.
- Un navire de 22 000 tonnes transporte l'équivalent d'un train de 225 wagons ou encore de 870 camions faisant une longueur bout à bout de plus de 18 km.
- Le transport maritime constitue un outil puissant de développement économique surtout comme facteur de développement régional et de localisation industrielle.
- Le transport maritime, comme les autres modes, bénéficie des technologies de pointe pour améliorer sa sécurité, son efficacité et la qualité de son service.

Premier mode de transport

Le transport maritime est le moyen de transport le plus utilisé au monde, environ 5,1 milliards de tonnes par an, dont 1,8 MMt sont des produits pétroliers.

- ✓ Premier mode de transport au Québec (en volume)
- ✓ Mode de transport utilisé par presque toutes les industries du Québec dans leur chaîne logistique
- ✓ 80 MM \$ de marchandises transportées au Canada
- ✓ Transit de 55 % du commerce extérieur canadien par les ports
- ✓ Avantage géographique pour les échanges entre l'Europe du Nord, le Québec, les Grands Lacs et le Midwest américain
- ✓ Accès intermodal étendu à l'une des régions les plus industrialisées d'Amérique du Nord (Hinterland)
- ✓ Seul moyen de faire des échanges commerciaux avec les pays outre-mer (sauf avion), porte d'entrée continentale

Économique

Le transport maritime est le moyen le moins coûteux pour transporter de lourdes charges sur de longues distances

Facteurs d'énergie pour les différents modes de transport

	Maritime	Ferroviaire	Routier
Facteur d'énergie kjoule/tonne km	130*	284	1 255
Indice	1	2,18	9,65

* valeur applicable aux vraciers

Source : Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, Annexe 1

Propre

Le transport maritime est le mode qui génère le moins d'émissions nocives par tonne-kilomètre

Facteurs d'émission pour les différents gaz en fonction du mode de transport en grammes/tonne-kilomètre (IGP group, 1995)

Gaz	CO	CO ₂	NO _x	COV Composés organiques volatiles	SO ₂	Particules	Total émissions
Routier	1.08	115.2	1.99	0.2	0.24	0.13	118.84
Ferroviaire	0.17	21.2	0.43	0.02	0.03	0.02	21.87
Maritime	0.07	15.5	0.04	0.09	0.01	0.02	15.73

Source : Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, Annexe 1

- ✓ Outil stratégique dans les accords internationaux (Kyoto)
- ✓ Impacts connus et de plus en plus maîtrisés (eaux de lest; eaux usées) et réglementations en développement

Sécuritaire

Le transport maritime est le mode de transport qui affiche les plus bas taux d'accidents et de déversements par tonne-kilomètre.

La sécurité d'un moyen de transport est mesurée par le nombre d'événements accidentels en relation avec un facteur d'exposition. Pour le transport de marchandises, on doit considérer la quantité de produits transportée et la distance parcourue. Dans le tableau ci-dessous le taux d'accident utilisé est *nombre d'événements par 100 millions de tonnes-kilomètres*.

Taux d'accidents et de déversements par mode de transport

	Routier	Ferroviaire	Maritime
Accidents (/ 100 M t-km)	1,943	0,357	0,026
Déversements (/ 100 M t-km)	0,30	0,08	0,008

Source : Khan, A.M. (1993)

- ✓ Système de contrôle strict en place (GCC – SIMEC – Transports Canada/Sécurité maritime)

Peu bruyant

Le transport maritime est le moyen de transport qui incommode le moins par son niveau de bruit.

Il n'est jamais facile de mesurer le bruit provenant d'un mode de transport, encore moins à des fins comparatives. Le tableau suivant comporte des indicateurs qui proviennent de trois sources différentes, et donc, de méthodologies pas nécessairement identiques. Aussi, il est rare d'être très près d'un navire, alors que cela est fréquent dans le cas d'un camion ou d'un train. Ces niveaux de bruit sont limités au bruit émanant du véhicule et ne tiennent pas compte du bruit des opérations de manutention, de chargement et de déchargement.

Niveaux de bruit en fonction des modes de transport

Moyen de transport	Vitesse (km/h)	Distance (m)	Volume sonore moyen dB(A)	Niveau sonore utilisé dB(A)	Indice
Camion diesel (> 150 kW)	100	15	88 ⁽¹⁾	88	1.33
Train de marchandises	45	30	75-82 ⁽²⁾	-	-
Train de marchandises	93	30	82-91 ⁽²⁾	91	1.38
Navire de transport	-	17	66 ⁽³⁾	66	1

(1) Noise control (Loht = 24,61 gS + 38,5 pour S > 50 km/h)

(2) Transportation Noise Reference book

(3) Thorp, S., – *Great Lakes and St. Lawrence River commerce : safety, energy and environmental implications of modal shifts*, 1993

Source : Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent, Annexe 1

Permet de désengorger les routes

Un navire de 22 000 tonnes transporte l'équivalent d'un train de 225 wagons ou encore de 870 camions faisant une longueur bout à bout de plus de 18 km.

Outil de développement économique

Le transport maritime constitue un outil puissant de développement économique surtout comme facteur de développement régional et de localisation industrielle.

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.

L'accès au transport maritime est un élément important dans la détermination des coûts d'approvisionnement et de distribution lors de l'analyse d'un projet industriel.

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.

Secteur en évolution constante

Le transport maritime, comme les autres modes, bénéficie des technologies de pointe pour améliorer sa sécurité, son efficacité et la qualité de son service.

GPS, turbines au gaz, navires de 10 000 EVP, systèmes de suivi des niveaux de l'eau, techniques de gestion des glaces, l'innovation et la haute technologie viennent bousculer les vieux paradigmes et annoncent encore plus de changements.

Indices de comparaison

Le groupe de travail a constitué des indices à partir des tableaux précédents pour faciliter les comparaisons entre les trois modes de transport en établissant le niveau unitaire correspondant au transport par navire.

Voici un exemple de la méthode de calcul pour l'indice du facteur énergétique.

La valeur correspondant au navire du tableau à la page 21, soit 130, devient le niveau de base et on lui attribue la valeur 1, pour le ferroviaire cela correspond à $204/130 = 2,18$ et pour le routier c'est $1255/130 = 9,65$. Les autres modes affichent donc des valeurs pour notre indice qui sont des multiples de celles du maritime.

Tableau sommaire des indices pour trois modes de transport

Indices	Maritime	Ferroviaire	Routier
Indice du facteur énergétique	1	2,2	9,7
Indice du facteur d'émission	1	1,4	7,6
Indice du facteur d'accidents	1	13,7	74,7
Indice du facteur de déversements	1	10,0	37,5
Indice du facteur niveau de bruit	1	1,4	1,3

Adaptation : Steven Goyette, MTQ

Le groupe de travail a choisi de distinguer les moyens de valorisation des outils de promotion. Les moyens de valorisation sont des actions ou des produits qui permettent la transmission d'information sur le Saint-Laurent aux publics cibles, alors que les outils de promotion viennent soutenir, annoncer ou publiciser les moyens de valorisation.

Les rubriques en texte normal représentent des moyens ou outils à privilégier et sont présentées en ordre de priorité, alors que celles en texte pâle contiennent les moyens ou outils, en ordre alphabétique, n'ayant pas été retenus comme prioritaires.

MOYEN DE VALORISATION	DESCRIPTION	PUBLICS CIBLES
Trousses pédagogiques – activités scolaires	Trousse pouvant enfermer : -contenu pédagogique pour cours de géographie, économie, maths, écologie, technologie, sciences (vidéos, échantillons, etc.) -Fiches discussions sur les enjeux du Saint-Laurent	Professeurs -primaire second cycle -secondaire premier cycle
Site Internet – coordonnateur à l'information	Un site Internet dont l'axe central est la valorisation de l'importance du Saint-Laurent et du transport maritime dans la vie quotidienne -Une personne qui assurerait la mise à jour du site Internet et qui serait une source désignée pour tous renseignements sur le Saint-Laurent -Permet de rejoindre un public ciblé avec des messages plus élaborés et adaptés	Tous
Rédacteur/chroniqueur maritime	Une personne qui fournirait des contenus, des avis, des articles, des dossiers de fonds et des photos aux journaux, aux revues, aux hebdomadaires, etc.	Population - Adultes Décideurs – milieu des affaires
Désigner un porte-parole	Une personne qui fait figure de proue du milieu maritime jouissant d'une image de marque et d'une bonne réputation qui serait disponible pour promouvoir le Saint-Laurent auprès des milieux politiques, des affaires et des médias.	Décideurs – milieu des affaires Décideurs – classe politique

Musées, expositions thématiques, centres d'interprétation	Les musées, écomusées, centres d'interprétation, lieux patrimoniaux près du fleuve ou du monde maritime Permanence, notoriété -Aspect éducatif -Permet rapprochement au fleuve -Réseau déjà en place	Population - Adultes - Jeunes
MOYEN DE VALORISATION	DESCRIPTION	PUBLICS CIBLES
Brochures et publications	Des documents d'information, de promotion tels Atlas des croisières, Le Saint-Laurent, naturellement Un incontournable de la communication -Maîtrise complète du contenu et de la présentation -Maîtrise complète de la diffusion	Population - Adultes
Journées maritimes	Rencontres, réceptions du milieu maritime avec les décideurs politiques Contrôle du déroulement et des messages -Public captif -Peut solliciter une bonne couverture médiatique	Décideurs – classe politique
Bibliographie Saint-Laurent	Un ensemble de références bibliographiques, documents audiovisuels, etc. portant sur le Saint-Laurent	Population - Adultes - Jeunes
Bulletin électronique/imprimé	Un document d'information sur le Saint-Laurent à fréquence régulière distribué par voie de l'Internet ou le courrier	Décideurs – milieu des affaires
Émissions spéciales	Émissions tels L'histoire maritime, documentaires, La semaine verte, etc.	Population - Adultes - Jeunes
Rencontres des milieux économiques et environnementaux	Forums ex. Du kayak au cargo; La participation aux comités ZIP, etc.	Décideurs – milieu des affaires

OUTIL DE PROMOTION	DESCRIPTION	PUBLICS CIBLES
Campagne publicitaire	Publicités dans divers médias	Population - Adultes - Jeunes
Concours	Concours de dessin, de photo, de rédaction de textes, course au trésor, flottille de petits bateaux, etc.	Population - Jeunes
Conférences, déjeuners causeries, banquets	Événements tels les Déjeuners causerie de la SODES, etc.	Décideurs – milieu des affaires
Fêtes et festivals	Fêtes du Québec maritime, 400 ^e de Québec, Festival de la crevette, etc. -plusieurs volets éducatifs, artistiques ou patrimoniaux	Population - Adultes - Jeunes
Missions, tournées de journalistes	Recevoir des groupes de journalistes et leur faire découvrir des aspects du Saint-Laurent	Population - Adultes
Président d'honneur	Une personnalité connue et appréciée possiblement du domaine artistique ou sportif, qui deviendrait le visage du Saint-Laurent auprès de la population; permet la mobilisation des intervenants et les échanges	Population - Adultes - Jeunes

OUTIL DE PROMOTION	DESCRIPTION	PUBLICS CIBLES
Héros du Saint-Laurent	Personnage du style Capitaine Bernier qui rendrait sympathique le monde maritime	Population - Adultes - Jeunes
Promotion auprès de producteurs de films et de télévision	Accueillir et faciliter les démarches de producteurs et réalisateurs désirant tourner ici des thèmes maritimes	Population - Adultes - Jeunes
Salons et expositions	Participer à des événements à titre d'exposant tels les salons de l'habitation, vacances voyages, plein air, Expo Québec, etc.	Population - Adultes - Jeunes
Visites publiques thématiques des ports	Visites organisées ou journées portes ouvertes, pique-nique, tours de navire, etc.	Population - Adultes - Jeunes

Annexe IV – Répertoire des partenaires et acteurs clés

Ceci n'est pas une liste exhaustive, mais elle permet de caractériser, à partir des organismes cités, les catégories d'organismes susceptibles d'entrer en relation de partenariat. Chacune des organisations contenues dans cette liste a été classée selon l'importance et la pertinence que prend la valorisation dans sa mission, les trois niveaux d'intervention sont :

- majeur : intervenant dont la valorisation d'un aspect du Saint-Laurent fait partie de la mission;
- incident : intervenant qui peut avoir un impact sur la valorisation sans toutefois que celle-ci soit intégré à sa mission;
- soutien : intervenant du monde maritime qui a un impact limité sur la valorisation.

Tri par niveau d'intervention, catégorie d'organisme et nom de l'organisme

Niveau d'intervention	Catégorie d'organisme	Nom de l'organisme
Majeur	Associations	Amis de la vallée du Saint-Laurent
		Association des armateurs du Saint-Laurent
		Association des croisières du Saint-Laurent
		Association des croisières-excursions du Québec
		Fédération maritime du Canada
		SODES
		Stratégies Saint-Laurent et comités ZIP
	Enseignement et recherche	Institut maritime du Québec
	Gouvernements	Pêches et Océans Canada
		Tourisme Québec
		Transports Canada
		Transports Québec
	Musées maritimes	Saint-Joseph-de-la-Rive, Bernier, etc.
	Ports	AP Montréal
		AP Québec
		AP Saguenay
		AP Sept-Îles
		AP Trois-Rivières
		Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
		Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
		Société du port de Valleyfield
	Traversiers	Société des traversiers du Québec
Incident	Armateurs	Armateurs domestiques (CSL, Desgagnés, Oceanex, CTMA)
		Armateurs internationaux (CP, Fednav, Canfornav)
	Arrimeurs & terminaux	Logistec, CAQ, Ceres, Élévateurs, IMTT, Prommel
	Associations	Association des administrations portuaires canadiennes
		Association des armateurs canadiens
		Chambre de commerce maritime
		Conseils régionaux de l'environnement
		Groupe des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent
		Le Québec maritime
		Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec
	Chantiers	Groupe maritime Verreault, Industries Davie

Incident (suite)	Gouvernements	Administration de pilotage des Laurentides
		Environnement Canada
		Environnement Québec
		Industrie et Commerce Québec
	Ports	Baie-Comeau
		Chandler
		Côte-Sainte-Catherine
		Forestville
		Gaspé
		Gros-Cacouna
		Havre-Saint-Pierre
		Matane
		Pointe-au-Pic
		Port Alfred
		Portneuf
		Rimouski
		Sorel
	Services connexes	Association des pilotes maritimes du Canada
		Autres services connexes
		Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent
		Corporation des pilotes du Saint-Laurent central
		Société d'intervention maritime - Est du Canada
	Syndicats	Syndicats maritimes
	Traversiers	Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon
	Villes portuaires	Montréal
		Québec
Soutien	Agents maritimes	Plusieurs
	Associations	Association de l'aluminium du Canada
		Association des employeurs maritimes
		Association des industries forestières du Québec
		Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec
		Association minière du Québec
		Chambre de coMmerce du Québec
	Enseignement et recherche	Centre de recherche sur les transports
		Innovation maritime
		Université Concordia
		UQAR
	Expéditeurs	Tous les expéditeurs utilisant le transport maritime
	Gouvernements	Culture et Communications Québec
		Éducation Québec
		Patrimoine canadien
	Syndicats	Autres syndicats
	Transporteurs (autres)	Association du camionnage du Québec
		CN, CP
		Société de promotion de l'industrie ferroviaire
	Villes portuaires	Autres villes portuaires

Perceptions négatives à l'égard du transport maritime et du Saint-Laurent

Selon les sondages étudiés et l'expérience du groupe de travail, le citoyen moyen a une perception assez négative des navires de transport et des zones portuaires.

Certains aspects qui semblent être au cœur de ces impressions négatives sont les naufrages, une image du transport maritime empreinte de malpropreté, de désuétude et de main-d'œuvre exploitée.

Naufrages

Quoique peu fréquents, les naufrages commandent une grande attention médiatique à l'échelle mondiale lorsqu'ils se produisent.

Pour contrer cette perception négative, l'accent doit être mis sur :

- de très faibles taux d'accidents et de déversements;
- des navires modernes de plus en plus solides et stables;
- des aides à la navigation de plus en plus perfectionnées;
- une main-d'œuvre de plus en plus qualifiée;
- des réglementations nationales et internationales de plus en plus sévères;
- des améliorations sans cesse apportées aux méthodes de gestion des risques.

Polluant, malpropre

Les gens voient la fumée du navire et concluent qu'il est polluant sans penser à la quantité de marchandises en transit. Le bruit et la poussière font l'objet de plaintes de citoyens près des zones portuaires. Aussi, les installations industrielles perçues comme polluantes à proximité des zones portuaires sont associées à ces dernières.

Pour contrer cette perception négative, l'accent doit être mis sur :

- le facteur d'émission du transport maritime en relation avec d'autres modes;
- l'efficacité énergétique du transport maritime;
- la préoccupation environnementale des ports;
- la présentation de navires modernes et leur équipage.

Dépassé

La longue tradition maritime depuis des siècles et la lenteur apparente d'un navire qui passe évoquent chez certaines personnes un mode de transport désuet et non compétitif de par sa faible vitesse.

Pour contrer cette perception négative, l'accent doit être mis sur :

- l'efficacité énergétique du transport maritime;
- la présentation de navires modernes et leur équipage;
- l'évocation des percées technologiques du domaine maritime.

Exploitation des ouvriers

Certains armateurs n'accordent que peu d'importance à la qualité et au bien-être de leurs équipages, et les histoires de marins abandonnés sur leur navire sont souvent médiatisées.

Pour contrer cette perception négative, l'accent doit être mis sur :

- les exigences toujours croissantes au chapitre de la formation professionnelle et de la certification des équipages;
- la présentation de navires modernes et leur équipage.

En somme, nous devons combattre l'image hollywoodienne d'un groupe de gros gars louches, malpropres et en sueur qui poursuivent des activités clandestines à quai et à bord d'un rafiot mal entretenu et dégageant de la rouille et de l'huile.

La vie quotidienne des **individus**, des **familles**, des **commerces** et des **entreprises** au Québec dépend étroitement, directement ou indirectement, des produits apportés par les navires naviguant sur le Saint-Laurent et des possibilités qu'ils offrent en matière d'exportation et de croisières.

1. Le transport maritime fournit aux **individus** et aux **familles** ainsi qu'aux **commerces** qui les desservent une grande partie des produits de la vie quotidienne :

- fruits, légumes, céréales, boissons, vins, alcools, en provenance d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud, de l'Ouest des États-Unis, d'Europe
- vêtements, chaussures, en provenance d'Asie et d'Europe
- livres, disques, en provenance d'Europe
- articles de maison, jouets, en provenance d'Asie
- automobiles, camions, motos en provenance d'Europe et d'Asie
- essence, mazout et autres produits pétroliers, en provenance d'Afrique du Nord, d'Europe, du Moyen-Orient

Tout ce qui entre dans une maison et dont le transport n'est possible que par navire: faire la démonstration pièce par pièce, y compris la structure même de la maison.

Si on cible la vie quotidienne, pourquoi ne pas suivre l'horaire du citoyen moyen (ou de l'écologiste moyen) du lever au coucher, tout en identifiant les articles, objets, structures qui dépendent du navire, y compris l'auto importée ou l'auto domestique (acier fait à partir de fer de la Côte-Nord, par exemple).

Impact sur l'emploi : comment les marchandises transportées par mode maritime ont un impact sur l'emploi de dizaines de milliers de Québécois.

2. Les **entreprises** se procurent les matériaux et produits nécessaires à leurs opérations pour une part importante par bateau :

- matériaux de construction (bois, etc.) en provenance d'Afrique et d'autres régions tropicales et équatoriales
- minerais (bauxite, cuivre, etc.) en provenance d'Afrique, d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud
- produits pétroliers, en provenance d'Afrique du Nord, d'Europe, du Moyen-Orient
- machines-outils et pièces pour machines, en provenance d'Europe et des États-Unis
- pièces pour usines d'assemblage (voitures, etc.), en provenance d'Europe, d'Asie, des États-Unis

Rappel : À quel point de nombreuses PME en région au Québec ont été sérieusement affectées par la grève du camionnage dans le port de Montréal, parce qu'elles ne recevaient plus les intrants dont elles avaient besoin pour leur production.

L'impact sur les régions du Québec : par exemple, une carte exposant les usines qui dépendent du transport maritime, montrant que même les collectivités les plus éloignées (Abitibi, Estrie, etc.) dépendent en partie du fleuve.

3. Les **entreprises** exportent une partie importante de leur production par bateau :
 - papier journal et autres papiers, à destination de l'Europe et du sud des États-Unis;
 - lingots d'aluminium, à destination d'Europe et des États-Unis;
 - voitures de chemin de fer, de métro, locomotives, à destination des États-Unis;
 - plusieurs exemples, à préciser avec les expéditeurs.
4. De nombreux Québécois, **touristes** et **vacanciers** sont amateurs de croisières sur le Saint-Laurent; ils auront aussi de plus en plus la possibilité de faire des croisières internationales à partir de ports du Saint-Laurent.
5. Le Saint-Laurent offre aux **entreprises de croisières-excursions** des possibilités nombreuses et variées de développer leurs produits, tant en milieu urbain qu'en région.

Danielle Maisonneuve, Jean-François Lamarche, Yves St-Amand – *Les relations publiques dans une Société en mouvance* – Presses de l'Université du Québec, 1998, 389 p.

A.M. Khan – *Efficienc e environnementale du transport maritime* – Direction générale des politiques et programmes maritimes, Transports Canada – septembre 1992, révisé en janvier 1993 – 46 p.

Steve Thorp – *Great Lakes and St. Lawrence River commerce : safety, energy and environmental implications of modal shifts* – International Association of Great Lakes Ports, Saint Lawrence Seaway Development Corporation, The St. Lawrence Seaway Authority, Lake Carriers' Association, Canadian Shipowners Association - June 1993 – 57 p.

Saint-Laurent, Vision 2000 – Navigation et Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) – *Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent* – Novembre 2000 – 175 p.

Roche – Groupe conseil – *Étude comparative des options de transport pour l'approvisionnement en hydrocarbures de la région du Saguenay Lac Saint-Jean* – Novembre 1994 – 130 p.

Organisation de coopération et de développement économiques – Paris – *Les incidences sur l'environnement du transport de marchandises* – 1997 – 40 p.

