

UNE STRATÉGIE
MARITIME
POUR LE QUÉBEC

POUR REMETTRE LE QUÉBEC

EN MARCHÉ



AXE D'INTERVENTION

1.	SAISIR LES MULTIPLES OCCASIONS OFFERTES PAR LE TRANSPORT MARITIME	PAGE 8
2.	DÉVELOPPER UN PÔLE LOGISTIQUE À HAUTE VALEUR AJOUTÉE	PAGE 12
3.	TRANSPORTER DE MANIÈRE PLUS SÉCURITAIRE ET PLUS ÉCOLOGIQUE	PAGE 16
4.	FAVORISER LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES	PAGE 20
5.	SOUTENIR LES CHANTIERS MARITIMES QUÉBÉCOIS	PAGE 24
6.	PRÉSERVER LES PORTS ET LES QUAIS QUÉBÉCOIS	PAGE 26
7.	AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES DES TRAVERSISERS	PAGE 30
8.	MODERNISER LE TOURISME MARITIME	PAGE 32
9.	ASSURER LA PÉRENNITÉ DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES ET DE L'AQUACULTURE	PAGE 36
10.	S'INSCRIRE DANS LE COURANT DE L'ÉCONOMIE BLEUE	PAGE 38
11.	S'ATTAQUER AU MANQUE DE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE	PAGE 42



PROPULSER
L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC
GRÂCE À LA PREMIÈRE
STRATÉGIE MARITIME
DE NOTRE HISTOIRE

Les cours d'eau du Québec représentent une partie importante de la richesse de notre patrimoine naturel, mais ils sont également une pierre d'assise de notre développement économique.

En effet, c'est notamment par la production de notre plus importante source d'énergie, l'hydroélectricité, que nous sommes devenus réellement maîtres chez nous. Aujourd'hui, le plus majestueux de nos cours d'eau, le Saint-Laurent, offre au Québec de nouvelles occasions uniques de développement économique.

**Nous avons tous
les atouts pour réussir.
Il ne tient qu'à nous de les saisir.**

Ces occasions sont multiples :

- ▶ **L'Accord économique et commercial global** entre le Canada et l'Union européenne - conjugué à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) - permet au Québec de se positionner comme l'un des principaux pôles logistiques des activités d'import-export entre les deux continents.
- ▶ **L'agrandissement des écluses du canal de Panama**, qui sera complété au milieu de 2015, promet de modifier grandement les flux de commerce à l'avantage des ports de la Côte Est. Le Québec possède plusieurs ports en eau profonde capables d'accueillir des navires de plus forte taille et un trafic accru.
- ▶ **À plus long terme, le passage du Nord-Ouest**, qui reliera l'Atlantique au Pacifique en passant entre les îles arctiques du Grand Nord canadien, s'ouvrira au cours des prochaines décennies, permettant de raccourcir de 7 000 km la route entre l'Asie et l'Europe.
- ▶ **Le tourisme de croisière** est en forte hausse dans le monde. Le Québec en a grandement bénéficié grâce à la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent élaborée par le précédent gouvernement libéral. Nous devons poursuivre ce développement.
- ▶ **Les avancées en biotechnologies marines** - qui touchent les biotechnologies industrielles, l'agriculture, l'aquaculture, l'environnement, la santé et le biomédical - offrent également des occasions uniques de développer au Québec de nouvelles filières industrielles, commerciales et environnementales.

C'est dans cette veine que le Parti libéral du Québec propose aujourd'hui une ambitieuse stratégie maritime qui, accompagnée du déploiement du Plan Nord, sera au cœur de la relance de l'économie québécoise sous un gouvernement libéral. Cette première véritable stratégie maritime de notre histoire mettra en valeur tout le potentiel du fleuve et de l'estuaire du Saint-Laurent. Elle stimulera le développement économique de toutes les régions côtières, de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine à Montréal, en passant par Sept-Îles et Rivière-du-Loup.

Cette stratégie maritime donnera naissance à de nouveaux vecteurs de croissance économique et procurera un nouvel élan à plusieurs industries. Ainsi, cette stratégie maritime a pour objectif :

- ▶ **De donner un nouvel élan** au transport maritime en investissant dans nos infrastructures portuaires, en développant le transport intermodal et en dynamisant les chantiers maritimes québécois, et ce, dans un objectif de développement économique et de réduction des gaz à effet de serre (GES) liés au transport des personnes et des marchandises.
- ▶ **De poursuivre** le développement du tourisme maritime, notamment par la promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent.
- ▶ **D'assurer la pérennité** de l'industrie des pêches et de l'aquaculture;
- ▶ **D'inscrire le Québec** dans l'économie bleue en investissant dans la recherche et le développement des technologies marines.
- ▶ **De répondre** aux pénuries appréhendées de main-d'œuvre qualifiée par le déploiement et la promotion des programmes de formation.

**Elle stimulera
le développement économique
de toutes les régions côtières,
de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine
à Montréal, en passant par Sept-Îles
et Rivière-du-Loup.**

Aujourd'hui, le Québec a rendez-vous avec l'avenir. Nous avons l'occasion de rebâtir ensemble notre économie en exploitant de manière responsable tout le potentiel maritime du Québec tout en développant une expertise environnementale unique. Ce projet porteur sera créateur de 30 000 nouveaux emplois, génèrera des investissements privés de plus de 4 milliards de dollars et s'accompagnera de retombées fiscales supérieures à 3,5 milliards de dollars.

Cette stratégie est bonne pour l'emploi, le développement économique de nos régions, les finances publiques et la protection environnementale d'un des plus beaux cours d'eau au monde.

Le gouvernement que je propose aux Québécois de diriger assumera tout le leadership nécessaire pour mener à bon port cette stratégie ambitieuse. Nous mobiliserons les nombreux acteurs du secteur maritime - le gouvernement fédéral, les municipalités, les acteurs socioéconomiques, les centres de recherche, les collèges et les universités - pour propulser le développement économique durable du Québec vers de nouveaux horizons.

À ceux qui proposent le repli sur soi par un nationalisme rétrograde, nous répondons par l'ouverture sur le monde. Notre vision de l'avenir du Québec est fondée sur la confiance en nos moyens, sur la richesse et la diversité de notre territoire et de nos ressources. Mais surtout, cette vision s'alimente par la profonde conviction de la capacité et de la volonté de réussir des Québécois, ici comme partout ailleurs dans le monde. C'est ce Québec qui s'affiche et rayonne sur toutes les scènes du monde qui fait notre fierté.

Philippe Couillard

Chef du Parti libéral du Québec

30 000

NOUVEAUX EMPLOIS

4 MILLIARDS

D'INVESTISSEMENTS PRIVÉS

3 MILLIARDS

EN INFRASTRUCTURES

3,5 MILLIARDS

EN RETOMBÉES FISCALES



AXE D'INTERVENTION

1 SAISIR LES MULTIPLES OCCASIONS OFFERTES PAR LE TRANSPORT ■ MARITIME

Le transport maritime est un vecteur significatif de l'économie québécoise. La contribution de cette industrie s'élève annuellement à 2,3 milliards \$.

De plus, 27 350 emplois gravitent autour de celle-ci. L'industrie du transport maritime et portuaire fait vivre 262 établissements et assure annuellement le déplacement de près de 11 000 navires, de 110 millions de tonnes de marchandises, de 116 300 croisiéristes et de plus de 5,6 millions d'usagers des traversiers.

Par ailleurs, grâce à ses investissements annuels, l'industrie soutient 3 275 emplois additionnels et contribue au PIB du Québec pour un montant additionnel de près de 300 millions \$. Les retombées économiques de cette industrie sont réelles et profitent à toutes les régions du Québec. À elle seule, l'industrie du transport maritime génère annuellement pour plus de 650 millions \$ en revenus fiscaux pour chacun des gouvernements du Québec et du Canada.

Les tendances de fond démontrent que cette industrie se porte bien. Le marché qu'elle occupe n'est pas stagnant. La mondialisation fait en sorte que le transport est de plus en plus nécessaire à la concrétisation des échanges commerciaux. Les principaux ports du Québec ont d'ailleurs connu une forte croissance de leur achalandage au cours des dernières années.

De multiples occasions de croissance émergent pour l'industrie du transport maritime. Le Québec peut bénéficier de cette croissance qui favorisera le commerce extérieur et augmentera la compétitivité de nos entreprises.

Pour ce faire, il nous faut saisir les opportunités et elles sont nombreuses pour le Québec.

- ▶ Les navires étant de plus en plus gros dans le but d'engendrer des économies d'échelle pour les expéditeurs, les ports de Québec, de Sept-Îles, de Cacouna et de Port-Cartier deviennent des destinations de choix pour les gros transporteurs, puisqu'ils peuvent accueillir des navires de types Panamax ou Capesize.
- ▶ L'Europe représente le plus important marché du monde avec un bassin de 500 millions de consommateurs et le tiers du PIB mondial. Or, les ports du Québec offrent l'accès maritime le plus rapide à la Côte Est de l'Amérique du Nord et au Midwest américain à partir de l'Europe du Nord. Cet atout pour le Québec devient encore plus intéressant en raison de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne.

- ▶ Le projet d'agrandissement des écluses du canal de Panama devrait être complété au milieu de 2015. Les ports américains de la Côte Est investissent massivement afin de conserver et d'accroître leur capacité de manutention et de répondre à la demande anticipée qui va provenir de l'agrandissement du canal. Le Québec doit s'assurer que ses infrastructures demeureront compétitives sur le marché mondial et qu'il pourra bénéficier également de l'ouverture du canal.
- ▶ Le passage du Nord-Ouest, qui relie l'Atlantique au Pacifique en passant entre les îles arctiques du Grand Nord canadien, s'ouvrira au cours des prochaines décennies, permettant d'économiser jusqu'à 7 000 km entre l'Asie et l'Europe. Le potentiel de navigation du passage réside en grande partie dans les ressources naturelles de l'Arctique, et le Québec pourrait en bénéficier, s'il est prêt !

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin de saisir ces occasions, le gouvernement du Québec doit accompagner les acteurs de l'industrie, notamment les administrations portuaires, dans leurs différents projets en ciblant des chantiers précis.

À cet effet, un gouvernement libéral :

- ▶ Mettra à jour les infrastructures pour répondre à la demande croissante :
 - En appuyant les différentes administrations portuaires dans leurs démarches auprès du gouvernement fédéral pour obtenir du soutien dans leurs projets d'infrastructures.
 - En s'assurant que le Québec obtienne sa juste part dans le plan Chantiers Canada 2013, qui prévoit une somme de 10 milliards \$ à investir dans les infrastructures publiques fédérales, notamment dans les ports.
 - En instaurant avec le gouvernement fédéral un système d'utilisateurs-payeurs afin d'investir dans les infrastructures et de les mettre à niveau pour s'adapter à l'expansion et aux changements de l'industrie.
- ▶ Relancera les travaux concernant le Corridor de commerce Québec-Ontario ainsi que la Porte continentale afin d'en faire une initiative tout aussi dynamique que l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (voir axe no 2).
- ▶ Relancera le Plan nord, contribuant ainsi au développement de l'activité portuaire du Nord-du-Québec et du Québec tout entier. Il s'assurera également de la mise en place d'infrastructures complémentaires aux installations portuaires afin de répondre adéquatement à la demande grandissante à venir dans le contexte du développement du Nord.
- ▶ S'assurera de la complémentarité de nos infrastructures routières et ferroviaires (liens intermodaux) avec les différents projets de développement portuaire afin de développer une chaîne logistique efficace qui réduira les coûts de transport pour nos exportateurs et importateurs.



AXE D'INTERVENTION

2. DÉVELOPPER UN PÔLE LOGISTIQUE À HAUTE VALEUR AJOUTÉE

Plusieurs avantages naturels et économiques du Québec lui permettent de se positionner avantageusement afin de tirer profit de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne et de la forte croissance prévue du transport maritime, en raison notamment de l'élargissement du canal de Panama et des nouveaux navires de type Panamax.

- ▶ Géographiquement et culturellement, le Québec est au carrefour de l'Europe et de l'Amérique du Nord.
- ▶ Le Québec possède plusieurs ports en eau profonde.
- ▶ La voie la plus courte pour relier le continent européen au Midwest américain passe par le fleuve Saint-Laurent.
- ▶ L'Accord de libre-échange nord-américain procure un accès privilégié au marché américain pour les entreprises qui se localisent au Québec.

De plus, le Corridor Québec-Ontario est le principal corridor économique du Canada. Nos deux provinces contribuent pour plus de 60 % du PIB du Canada et pour 75 % de sa production manufacturière. La valeur des marchandises transitant dans ce corridor est évaluée à près de 650 milliards \$ par année.

Nous positionnerons le Québec et la région de Montréal à titre de grands pôles nord-américains de logistique commerciale de manutention des marchandises.

Pour ce faire, nous favoriserons, en collaboration avec le gouvernement fédéral et les principaux acteurs de l'industrie, des investissements majeurs dans les ports en eau profonde du Québec (Québec, Port-Cartier, Cacouna, Sept-Îles) et dans le développement de voies ferrées stratégiques (notamment pour relier la Fosse du Labrador au port de Sept-Îles).

L'autoroute 30, lancée et complétée par un gouvernement libéral, deviendra un formidable outil de développement économique pour toute cette région de la Montérégie-Ouest et pour le Québec tout entier.

Un gouvernement libéral procédera également à l'implantation d'un important pôle logistique dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges, plus précisément le corridor de l'A-30 situé à l'ouest de l'A-20, dans les municipalités régionales de comtés de Roussillon, de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges.

Il s'agit du développement d'un corridor de commerce le long de l'autoroute 30 pour créer l'un des principaux pôles nord-américains de logistique commerciale de manutention des marchandises.

L'autoroute 30, lancée et complétée par un gouvernement libéral, deviendra un formidable outil de développement économique pour toute cette région de la Montérégie-Ouest et pour le Québec tout entier. Nous développerons le transport intermodal par train, navire et camion avec le port de Montréal et les voies du CN et du CP.

L'implantation d'un pôle logistique à haute valeur ajoutée permettra des investissements majeurs pour accroître la capacité de manutention du port de Montréal, qui fonctionne déjà à plein rendement. Le trafic de conteneurs au port de Montréal a plus que doublé en 20 ans, passant de 600 000 conteneurs en 1990 à plus de 1,3 million en 2010. Le port de

Montréal prévoit 2,3 millions de conteneurs en 2020. À terme, le pôle logistique de la Montérégie amènerait à lui seul 430 000 conteneurs supplémentaires annuellement.

Ce réseau de transport intégré permet de faire de la région de la Montérégie-Ouest un des endroits les plus fluides du transport des marchandises en Amérique du Nord. Ce pôle sera constitué de centres de logistique de distribution, d'entrepôts et de bureaux régionaux. Mais aussi, ce pôle sera un attrait puissant pour les entreprises manufacturières et industrielles qui cherchent à s'implanter à des endroits reconnus pour la fluidité du transport des marchandises.

Il incitera les entreprises de camionnage et de transport ferroviaire à investir. Ce projet entraînera à lui seul des investissements privés de plus de 3 milliards \$.

Les retombées fiscales estimées du pôle logistique atteindront 1,9 milliard \$ pour le gouvernement du Québec et 600 millions \$ pour le gouvernement fédéral. De plus, il génèrera la création de 10 000 emplois directs ainsi que de 2 000 emplois indirects¹.

1 - L'Institut international de logistique de Montréal, *Aménagement d'un pôle logistique au Québec*, Réf. 0910-Q2, 28 octobre 2010.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

- ▶ Afin de soutenir le développement du Corridor de commerce Québec-Ontario et particulièrement du port de Montréal, un gouvernement libéral investira un montant de 500 millions \$ pour la construction et l'amélioration des infrastructures permettant l'implantation d'un pôle logistique multifonctionnel à haute valeur ajoutée à Vaudreuil-Soulanges.
- ▶ Un gouvernement libéral entamera des négociations avec le gouvernement fédéral afin d'obtenir notre part des programmes Chantiers Canada, de la Porte continentale et du Corridor de commerce Québec-Ontario pour des investissements en infrastructures dans les ports du Québec et la création de pôles logistiques.
- ▶ Un gouvernement libéral prendra le leadership d'un groupe de travail composé des acteurs de l'industrie (gouvernement fédéral, autorités portuaires, sociétés de transport, communautés locales) afin de mener à terme la réalisation de ces projets.



AXE D'INTERVENTION

3

- TRANSPORTER DE MANIÈRE PLUS SÉCURITAIRE ET PLUS ÉCOLOGIQUE

Le navire est le moyen de transport de marchandises le plus sécuritaire et le plus respectueux de l'environnement. Le taux d'accident avec blessés est 58 fois plus bas que celui du transport routier et 14 fois plus bas que celui du transport ferroviaire.

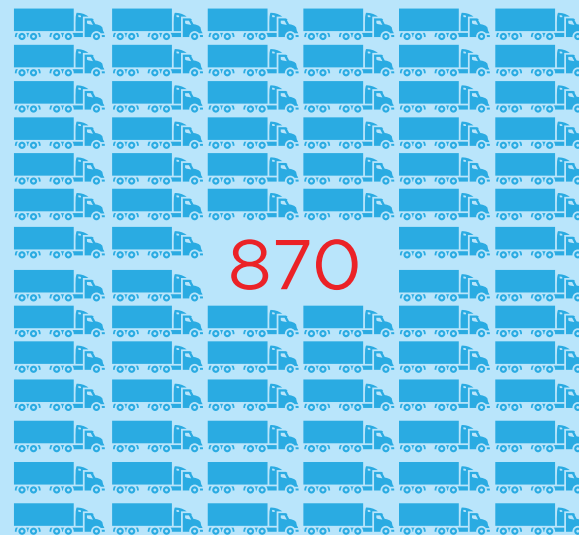
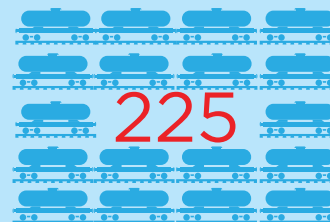
En plus d'être sécuritaire, le transport maritime demeure très efficace en matière de consommation de carburant et d'émission de gaz à effet de serre. En effet, le transport ferroviaire consomme 9 fois plus d'énergie que le transport maritime, et le transport par camion est 6 fois plus énergivore que le transport sur rails.

À la lumière de ces données, l'utilisation du fleuve pour le transport de personnes et de marchandises doit être privilégiée afin de léguer un environnement sain aux futures générations de Québécois.

Un navire
de taille moyenne
peut transporter la même
quantité de marchandises
que 870 camions ou
225 wagons de chemin
de fer.



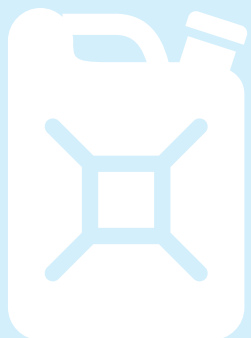
1
NAVIRE



CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin que l'on transporte de manière plus sécuritaire et plus écologique nos marchandises, un gouvernement libéral :

- ▶ Reconduira le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES), qui s'est terminé le 31 mars 2013. Par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, celui-ci a pour objectif de réduire ou d'éviter les émissions de GES générées par le transport des personnes et des marchandises. Les critères d'accessibilité au programme seront assouplis afin d'encourager davantage le transport maritime.
- ▶ Encouragera l'emploi du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant, à l'exemple des trois nouveaux navires commandés par la Société des traversiers du Québec, ce qui permet de réduire les émissions de GES de plus de 20 % par rapport au diesel.
- ▶ Poursuivra le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime aérien et ferroviaire (PETMAF), qui a été reconduit. Ce dernier vise à soutenir les entreprises et les organismes de transport de ces secteurs dans leurs efforts en vue d'améliorer leur efficacité énergétique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- ▶ Encouragera le remplacement des navires vétustes par des navires plus verts, plus propres, plus sécuritaires et plus efficaces.
- ▶ Mandatera un organisme qui assurera la documentation et la surveillance de l'état des zones côtières ainsi que des berges afin d'empêcher leur dégradation et de voir à leur amélioration.
- ▶ Créera des aires protégées dans le fleuve. Nous réserverons 10 % du territoire marin à des aires marines protégées d'ici 2015. Nous devancerons alors de 5 ans l'engagement international de la Conférence de Nagoya.



**Le transport ferroviaire
consomme 9 fois plus d'énergie
que le transport maritime,
et le transport par camion
est 6 fois plus énergivore
que le transport sur rails.**

- ▶ Mettra en place un « Fonds environnement maritime » qui sera consacré à la recherche environnementale (dépollution, amélioration, sauvegarde des espèces, des berges, etc.), à la conservation du fleuve, ainsi qu'à la prévention, au soutien et au nettoyage en cas de déversement. Il soutiendra financièrement les municipalités situées au bord des rives du Québec pour la prévention et la protection des berges et des rives.



AXE D'INTERVENTION

4

FAVORISER
LE TRANSPORT
MARITIME DES
MARCHANDISES

Le transport de marchandises par navire comporte un lot indéniable d'avantages comparativement au transport routier. En effet, le transport maritime réduit le nombre de camions sur les routes, ce qui a pour effet de diminuer la congestion routière, de maintenir les routes en meilleur état, de diminuer le transport de matières dangereuses dans les centres urbains et de diminuer les gaz à effet de serre.

Cependant, le transport maritime n'est pas exploité à son plein potentiel, car il n'est pas compétitif avec l'industrie du camionnage en raison des règles et des infrastructures en place. Si le Québec souhaite favoriser son utilisation, il devra penser à instaurer de véritables incitatifs afin que les compagnies le privilégient.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin de favoriser le transport de marchandises par la voie navigable, un gouvernement libéral mettra en place des incitatifs :

- ▶ En reconduisant tout d'abord les programmes qui ne sont plus en place, soit le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM), qui s'est terminé le 31 mars 2013, et le PAREGES, mentionnés à l'axe d'intervention no 2, et en les bonifiant d'un crédit d'impôt dont les entreprises pourront bénéficier si elles choisissent le transport maritime plutôt qu'un autre mode de transport.
- ▶ Un gouvernement libéral accordera un financement récurrent à la Table sur le transport maritime courte distance, créée en 2004 à la suite d'une recommandation du Forum de concertation sur le transport maritime, afin d'en assurer l'efficacité et pour qu'elle soutienne le gouvernement dans la mise en œuvre de la stratégie.



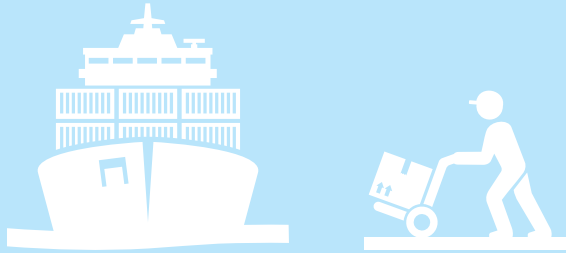
Publiciser la disponibilité et les avantages du transport maritime

Si les expéditeurs n'ont pas davantage recours au transport maritime pour leurs marchandises, c'est souvent parce qu'ils ne sont pas au fait de la disponibilité des navires et des avantages liés à ce mode de transport. Il est évident qu'une meilleure diffusion de ces informations pourrait inciter les expéditeurs à l'utiliser.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Dans le but de pallier ce manque de diffusion de l'information, un gouvernement libéral :

- ▶ Appuiera les armateurs du Saint-Laurent dans le développement d'un système centralisé de repérage des navires qui indiquera le lieu où ils sont amarrés, leur capacité d'embarquement, leur destination et le temps dont ils ont besoin pour effectuer le voyage prévu.



Relancer le cabotage au Québec

Le cabotage consiste à transporter les marchandises, les ressources naturelles, les véhicules ou les personnes par navire battant pavillon canadien à partir ou à destination d'au moins un port du Québec. Le transport doit nécessairement s'exercer dans le système Saint-Laurent-Grands Lacs, l'Arctique ou les provinces de l'Atlantique .

Il permet entre autres aux armateurs québécois de développer un nouveau créneau, de créer de la richesse et des emplois ici, de transporter de manière plus écologique les marchandises au Québec et de réduire les impacts du transport par camion sur les routes.

Bien qu'intéressant, le cabotage est peu utilisé au Québec. En 2011, les armateurs du Saint-Laurent proposaient, dans une étude conjointe avec le ministère des Transports du Québec, la création d'un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord. Le programme n'a finalement jamais vu le jour.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin de favoriser ce moyen de transport écologique des marchandises, créateur de richesse pour le Québec, un gouvernement libéral :

- ▶ Relancera le projet de cabotage sur la Côte-Nord en collaboration avec les armateurs du Saint-Laurent et en fera un projet-pilote pour une période de cinq ans. Celui-ci sera ensuite évalué afin de déterminer si d'autres régions pourraient bénéficier d'un projet semblable, notamment le Nord-du-Québec dans le cadre de la relance du Plan Nord.



AXE D'INTERVENTION

5

SOUTENIR
LES CHANTIERS
MARITIMES
■ QUÉBÉCOIS

Le Québec dispose de chantiers maritimes d'envergure. Pourtant, ceux-ci ont vécu et vivent toujours des moments difficiles. Une des explications à ce phénomène est que les armateurs québécois ne font pas réparer leurs navires au Québec parce qu'il en coûte plus cher de le faire ici qu'ailleurs.

Certains chantiers maritimes ont reçu par le passé des subventions directes, mais sans grand succès, ce qui nous indique que ce n'est pas la voie à suivre.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin de soutenir les chantiers maritimes québécois, un gouvernement libéral instaurera une déduction fiscale pour toute réserve créée par les armateurs québécois pour la modernisation et la réparation de leur flotte ou pour la construction de navires dans un chantier québécois. Cette mesure permettra la consolidation et la création d'emplois.



AXE D'INTERVENTION

6

■ PRÉSERVER
LES PORTS
ET LES QUAIS
QUÉBÉCOIS

Transports Canada pilote le Programme de cession des ports. Il vise à transférer la propriété et l'exploitation des ports appartenant à Transports Canada à d'autres ministères fédéraux, à des gouvernements provinciaux ou territoriaux, ou encore à des intérêts locaux, y compris des municipalités. Selon le gouvernement fédéral, ces derniers sont mieux placés pour les exploiter efficacement et pour répondre aux besoins locaux. Le gouvernement canadien estime également que le transfert de ces infrastructures profitera aux collectivités qui en deviendront propriétaires.

Le transfert de ces infrastructures maritimes ne se fait pas sans coûts ni maux de tête pour leurs acquéreurs, en raison de l'état parfois délabré de ces installations. En effet, depuis 25 ans, les budgets consentis par le gouvernement du Canada au maintien des infrastructures maritimes sont de moins en moins élevés. Il est d'ailleurs estimé qu'il faudrait 20 millions \$ de plus par année afin d'entretenir les quais québécois seulement.

Bien que la remise de la gestion de ces ports entre les mains des communautés soit toujours accompagnée de montants forfaitaires, ils ne sont pas suffisants pour couvrir l'ensemble des travaux de réfection des infrastructures portuaires.



**Le gouvernement fédéral
a alloué 40 millions \$
sur deux ans pour accélérer
les travaux de réparation et
d'entretien de ports pour petits
navires dans l'ensemble du Canada.**

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Dans son récent budget déposé le 11 février 2014, le gouvernement fédéral a alloué 40 millions \$ sur deux ans pour accélérer les travaux de réparation et d'entretien de ports pour petits navires dans l'ensemble du Canada.

Il a également prévu 33 millions \$ sur deux ans pour appuyer la cession de ports régionaux à des intérêts locaux, ainsi que le maintien du fonctionnement et les activités d'entretien des ports fédéraux.

Afin de préserver les infrastructures maritimes québécoises et considérant leur immense potentiel de développement régional, que ce soit pour le transport de passagers, de marchandises (bois, aluminium, etc.) ou pour la pêche, un gouvernement libéral :

- ▶ Entreprandra des négociations avec le gouvernement fédéral afin que ce dernier assume en totalité les coûts de réfection des infrastructures portuaires cédées.
- ▶ Accompagnera les municipalités dans leurs négociations avec le fédéral pour acquérir un port ou un quai. Nous établirons un lien direct (portail informatique, ligne téléphonique, etc.) entre l'équipe de conseillers du ministère et les municipalités afin de répondre à leurs questions et de les outiller pour la négociation.
- ▶ Appuiera financièrement les municipalités désirant faire l'acquisition d'un quai afin d'assumer une partie des coûts d'entretien à long terme.
- ▶ Maintiendra à jour les données pertinentes concernant les ports du Québec (douanes, profondeur, longueur de quais, accès ferroviaire, oléoducs, autoroutes, aéroports, etc.).

L'exemple du quai municipal de Port-Cartier

La municipalité de Port-Cartier, dans la région de la Côte-Nord, possède un quai municipal en eau profonde, une infrastructure plutôt rare au Québec. De par sa localisation, le quai de Port-Cartier pourrait abriter un port complémentaire à celui de Sept-Îles, en plus de contribuer grandement au développement économique de la municipalité et de la région de la Côte-Nord.

Une réfection majeure du quai long de 560 pieds est toutefois nécessaire pour en faire un débarcadère multifonctionnel. Le quai pourrait être allongé jusqu'à 720 pieds afin d'accueillir des navires transatlantiques. La réponse du gouvernement du Québec quant à sa participation dans ce projet, estimé à 37,5 millions \$, se fait toujours attendre.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Lors de son passage dans la région en juillet 2013, le chef du Parti libéral du Québec, Philippe Couillard, s'est engagé à ce qu'un gouvernement libéral participe à ce projet qui est vital pour le développement économique de Port-Cartier.



AXE D'INTERVENTION

7 AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES DES TRAVERSIERS

Montréal vivra prochainement les conséquences de vastes chantiers qui se dérouleront sur les accès routiers menant à la Rive-Sud. Pensons ici à la construction du nouveau pont Champlain. Puisque c'est l'une des solutions avancées afin d'aider à décongestionner les accès à Montréal, un gouvernement libéral ira de l'avant avec l'instauration d'un traversier reliant Montréal et la Rive-Sud.

Les services offerts par la Société des traversiers du Québec (STQ), dont la majorité des traverses se trouvent dans l'est du Québec, desservent 5,4 millions de passagers chaque année et comptabilisent 107 000 traversées par année. Certaines traverses sont en opération toute l'année et d'autres du printemps à l'arrivée de l'hiver. Nos hivers étant de moins en moins froids, ce qui fait en sorte qu'il y a moins de glace sur le fleuve Saint-Laurent qu'auparavant, il est maintenant possible, voire souhaitable, de bonifier les services offerts par la STQ afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens vivant à proximité des traverses.

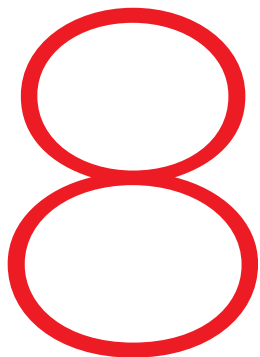
CE QUE LE PLQ PROPOSE

Dans le but d'améliorer l'offre de services des traversiers au Québec, un gouvernement libéral :

- ▶ Augmentera le financement aux entreprises partenaires de la STQ afin qu'elles puissent offrir des traverses sur une plus longue période au cours de l'année ou augmenter la fréquence des traversées, selon les besoins des localités concernées. Cette aide financière sera des plus utiles pour les compagnies comme CTMA aux Îles-de-la-Madeleine, qui génère 400 emplois en région et offre un service essentiel pour transporter les personnes aux Îles. La flotte de la compagnie devra éventuellement être revitalisée, les navires arrivant à leur fin de vie utile.
- ▶ Élargira le rôle de la Société des traversiers du Québec (STQ) afin de reconnaître les services de traverses intermédiaires, telles que les traverses de Rimouski/Forestville, Trois-Pistoles/Les Escoumins et St-Juste-du-Lac/Témiscouata-sur-le-Lac. Ce soutien contribuera à l'essor économique et touristique des régions concernées en assurant des services de transport maritime des personnes et des marchandises de qualité, sécuritaires et fiables.
- ▶ Contribuera financièrement à la réalisation d'études par les municipalités visant à estimer les impacts économiques engendrés par l'amélioration du service des traversiers.



AXE D'INTERVENTION

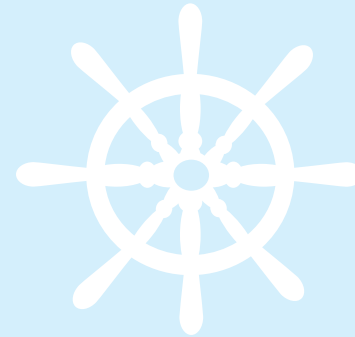


MODERNISER LE TOURISME MARITIME

En mai 2008, le précédent gouvernement libéral a déposé la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent. Cette stratégie a permis d'accompagner et de soutenir les municipalités, les organismes et les entreprises privées dans la mise en place et la promotion d'un réseau d'escales stratégiques permettant d'offrir aux compagnies de croisières un choix d'itinéraires et d'expériences touristiques de calibre international.

Le 31 mars 2013 marquait la fin du déploiement de cette stratégie. Le Plan de développement de l'industrie touristique 2012-2020 engage Tourisme Québec à poursuivre jusqu'au 31 mars 2016 l'accompagnement des escales de croisières internationales, en collaboration avec l'Association des croisières du Saint-Laurent.

De leur côté, les voyageurs de partout à travers le monde ont toujours un grand intérêt pour les croisières d'aventures et de villégiature. C'est pourquoi l'industrie québécoise des croisières veut prendre de l'expansion et se moderniser. Cette dernière estime également qu'il est grand temps de poser des gestes visant à favoriser les croisières d'excursions et fluviales, alors qu'à travers le temps les différents gouvernements ont largement orienté leurs actions afin d'attirer les croisières internationales.



Lancement, en 2008, de la première Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin d'accompagner l'industrie dans cette expansion et cette modernisation, un gouvernement libéral poussera encore plus loin notre offre touristique :

- ▶ En mettant en place un crédit d'impôt pour la rénovation ou le remplacement des navires. La flotte québécoise est vieillissante et son amélioration permettrait de satisfaire les exigences environnementales actuelles. Ce crédit d'impôt serait consenti à une compagnie qui fait rénover ou construire son navire par une entreprise au Québec. Cette mesure permettrait ainsi de remplir les carnets de commandes, de préserver et de créer des emplois de qualité dans les chantiers maritimes québécois.
- ▶ En améliorant les infrastructures d'accueil, entre autres les débarcadères, afin que les visiteurs soient accueillis de manière adéquate.
- ▶ En créant un comité interministériel permanent transport-tourisme-région qui aura pour mandat de faire la promotion d'activités marines auprès des touristes québécois et étrangers. Ce comité étudiera également la problématique de l'accès à certains quais lorsqu'il est question de transport de personnes.
- ▶ En mettant sur pied le Bureau de l'offre touristique maritime qui permettra de créer des partenariats d'offres touristiques public/privé et/ou privé/privé, tout en offrant un soutien gouvernemental aux institutions publiques et aux organisations privées. Ces partenariats se feront individuellement et selon les orientations gouvernementales. Le Bureau permettra de réellement connaître et de soutenir les possibilités d'offres touristiques québécoises liées au monde maritime, tout en contribuant au secteur touristique terrestre.
- ▶ En soutenant les pêcheurs et mariculteurs dans le démarrage ou l'amélioration de la qualité de l'offre de pêche touristique.
- ▶ En examinant les scénarios de mise en marché globale et intégrée du tourisme régional du terroir. En analysant également les possibilités de tourisme maritime concerté par les associations touristiques régionales avec, entre autres, le milieu culturel, les produits du terroir et les festivals et événements, pêcheurs et entreprises gravitant autour du milieu des pêcheries afin de développer le tourisme de destination maritime.

Développer le tourisme maritime au-delà du 49^e parallèle

En plus des activités touchant l'exploitation des ressources naturelles, la relance du Plan Nord remettra de l'avant le potentiel touristique, et notamment maritime, de cet immense territoire jouissant d'innombrables cours d'eau.

En plus de mettre en valeur ses paysages et ses ressources naturelles, la relance du Plan Nord permettra également de mettre en valeur les produits bioalimentaires de la région, en mettant notamment l'accent sur les produits du terroir et de la mer.



CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin de développer l'industrie maritime du Grand Nord québécois, un gouvernement libéral :

- ▶ Fera la promotion d'activités rattachées au tourisme maritime au nord du 49^e parallèle.
- ▶ Soutiendra les initiatives et les nouveaux projets, et ce, pour toutes les communautés vivant sur le territoire.
- ▶ Mènera une offensive quant à la formation dans tous les domaines touchant le tourisme maritime, notamment la gestion d'entreprise, l'accueil, la gestion des risques et l'interprétation.
- ▶ Mènera à terme la stratégie touristique québécoise au nord du 49^e parallèle dévoilée le 23 novembre 2011.



AXE D'INTERVENTION

9

■ ASSURER LA
PÉRENNITÉ DE
L'INDUSTRIE DES PÊCHES
ET DE L'AQUACULTURE

L'industrie des pêches et de l'aquaculture génère près de 8 000 emplois directs dans les régions maritimes du Québec (en Gaspésie, aux Îles-de-la-Madeleine, dans le Bas-Saint-Laurent et sur la Côte-Nord). Elle soutient également des milliers d'emplois indirects supplémentaires dans les secteurs de la distribution et du commerce partout à travers le Québec et entraîne des retombées économiques de près de 320 millions \$ annuellement.

Malgré son apport économique qui demeure considérable, cette industrie est confrontée depuis plusieurs années à des défis importants liés notamment au contexte de mondialisation, à la rareté de la ressource et à la hausse des coûts d'exploitation.

Cependant, des occasions existent. Par exemple, le phoque (loup marin) est un animal que l'on trouve en surabondance aux Îles-de-la-Madeleine. En effet, on en dénombre plus de 10 000 000. Il serait donc possible de développer de nouveaux marchés afin de commercialiser ses produits dérivés. On a qu'à penser à l'huile, à la viande ou encore à la fourrure. La chasse au phoque est une activité durable, faite dans le respect de la pérennité de la ressource. Cette activité sera considérée dans les possibilités de développement de produits marins.

Afin de soutenir cette industrie créatrice de richesse et de fierté en raison de la réputation enviable des produits de la mer québécoise, un gouvernement libéral :

- ▶ Soutiendra la recherche marine afin de notamment connaître et exploiter le fleuve à sa juste valeur, en collaboration entre autres avec les cégeps (CCTT) et universités.
- ▶ Soutiendra la consolidation des entreprises de pêche et des pêcheurs commerciaux du Québec.
- ▶ Développera davantage la demande de produits liés à la pêche par la mise en place d'une offensive visant à les promouvoir et par l'instauration de missions économiques mondiales liées à ce secteur.
- ▶ Recherchera et développera des marchés pour la pêche et la transformation de matières marines traditionnelles et non traditionnelles (molécules marines, algues, poissons, crustacés, mammifères marins, etc.).
- ▶ Instaure un incitatif pour la pêche et la transformation de matières marines non traditionnelles (molécules marines, algues, poissons, crustacés, mammifères marins, etc.).
- ▶ Accompagnera nos pêcheurs commerciaux dans l'obtention d'une certification de pêcheries reconnues comme étant « durables et bien gérées » dans le cadre du programme Marine Stewardship Council (MSC).
- ▶ Appuiera la revitalisation des infrastructures et l'adaptation des procédés de fabrication des usines de transformation de produits aquatiques. Celles-ci doivent innover afin d'être compétitives avec ce qui se fait ailleurs dans le monde et avoir accès à des marchés de produits de niche ou encore développer de nouveaux marchés.



AXE D'INTERVENTION

10

S'INSCRIRE
DANS LE COURANT
DE L'ÉCONOMIE
■ BLEUE

L'économie bleue est une science très vaste qui concerne tout ce qui a trait à l'exploitation des océans et de ce qu'ils contiennent. Cette science est présentement en émergence au Québec et au Canada. La compétition dans ce secteur provient essentiellement de l'Asie et de l'Europe. C'est pourquoi il est essentiel de rehausser les investissements en recherche et développement dans ce domaine pouvant générer d'importantes retombées économiques, notamment en raison des biotechnologies marines ou biotechnologies bleues.

Les applications de la biotechnologie marine touchent les biotechnologies industrielles, l'agriculture, l'environnement, la santé et le biomédical. Les recherches actuelles portent entre autres sur les antioxydants et anti-inflammatoires; les molécules du sang artificiel, les molécules antisalissures, les plastiques biosourcés et polymères; la valorisation de la biomasse marine; les produits pharmaceutiques; les produits naturels et cosmétiques; les biocarburants, etc.

Selon le Centre de recherche sur les biotechnologies marines situé à Rimouski, l'industrie mondiale de la biotechnologie devrait dépasser les 320 milliards \$ d'ici 2015.

Cette science est présentement en émergence au Québec et au Canada. La compétition dans ce secteur provient essentiellement de l'Asie et de l'Europe.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin que le Québec puisse saisir toutes les opportunités que lui offre notre fond marin, un gouvernement libéral prendra le virage de l'économie bleue dans le but de :

- ▶ Procéder à l'examen de scénarios, pour toutes les régions limitrophes du fleuve Saint-Laurent, afin d'examiner les possibilités de développement de produits marins. L'exercice permettra de répertorier les éléments pouvant être exploités pour en faire un produit de niche ou encore pouvant être exportés pour suffire à un marché qui a déjà une demande pour ce dit produit (molécules marines, algues, poissons, crustacés, mammifères marins, etc.).
- ▶ Développer la recherche marine, afin de notamment connaître et exploiter le fleuve ainsi que valoriser de façon durable les fonds marins et les énergies marines.
- ▶ Créer un Centre de développement en bio-marine.

Soutenir la recherche et le développement

Un gouvernement libéral soutiendra la recherche et le développement en matière d'économie bleue :

- ▶ En établissant un partenariat avec l'Institut Maurice-Lamontagne, afin qu'il puisse maximiser ses recherches profitables au Québec.
- ▶ En offrant un financement à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski (ISMER) pour ses programmes de recherche ainsi que pour la modernisation de ses embarcations et de ses instruments de recherche.
- ▶ En reconnaissant formellement le Centre de recherche sur les biotechnologies marines (CRBM) en tant que centre de recherche stratégique en biotechnologies marines. Cette reconnaissance formelle assurera la pérennité du financement reçu par l'institution et permettra à cette dernière d'accroître la capacité d'accueil de ses infrastructures de recherche qui sont déjà très populaires.



AXE D'INTERVENTION

11

S'ATTAQUER
AU MANQUE DE
MAIN-D'ŒUVRE
QUALIFIÉE

Dans tous les secteurs de l'industrie maritime, que ce soit du côté des industriels jusqu'au secteur touristique en passant par les pêches, le manque de main-d'œuvre qualifiée est criant et constitue un enjeu majeur.

L'un des facteurs ayant été identifiés pour expliquer le faible achalandage dans les cours de formation de la main-d'œuvre est l'éloignement du seul établissement d'enseignement qui se trouve à Rimouski. Un autre aspect serait le manque de valorisation des métiers de l'industrie maritime et des avantages à y travailler.

Il est à noter que les programmes de formation professionnelle et de formation continue doivent également être revus afin d'offrir des programmes répondant aux besoins de l'industrie. Certains créneaux spécifiques sont à développer, notamment en ce qui concerne la réparation des navires.

Finalement, il est aussi nécessaire de faciliter le « passage à terre » des travailleurs expérimentés. Ces derniers, grâce à une formation d'appoint, représentent des ressources inestimables en matière de savoir pour le domaine touristique, ainsi que pour la formation et la gestion entourant l'industrie maritime dans son ensemble.

Certains créneaux spécifiques sont à développer, notamment en ce qui concerne la réparation des navires.

Afin de créer un intérêt auprès des Québécois pour les métiers rattachés à l'industrie maritime, un gouvernement libéral :

- ▶ Valorisera, par la mise en place d'une campagne publicitaire, les différents métiers du domaine maritime notamment auprès des immigrants.
- ▶ Ouvrira des campus satellites offrant les programmes de formation, tout en maintenant le leadership et un stage obligatoire à l'Institut maritime du Québec à Rimouski.
- ▶ Bonifiera l'offre de formation aux adultes.
- ▶ Encouragera davantage la formation en entreprise afin qu'elle réponde mieux aux exigences spécifiques du domaine maritime.
- ▶ Soutiendra la formation continue des travailleurs expérimentés et favorisera leur intégration dans des métiers connexes lorsqu'ils décident de quitter leur emploi en mer.

Une problématique encore plus marquée dans le domaine des pêches

L'École des pêches et de l'aquaculture du Québec (ÉPAQ) est une composante du Cégep de la Gaspésie et des Îles depuis 1969. Elle fait partie du regroupement des écoles nationales du Québec depuis 1988. Elle offre de la formation de niveau secondaire et de niveau collégial, spécifique au monde marin.

Bien que l'École soit en constante recherche de clientèle, l'enjeu principal demeure le faible nombre d'inscriptions pour l'ensemble des programmes d'études offerts et les difficultés financières occasionnées par cette situation. En somme, c'est la survie même de l'ÉPAQ qui est en jeu. Il va sans dire qu'une disparition de l'école entraînerait des conséquences négatives pour l'industrie des pêches et de l'aquaculture.

CE QUE LE PLQ PROPOSE

Afin d'assurer non seulement la survie de l'ÉPAQ, mais également du secteur des pêches, un gouvernement libéral :

- ▶ Valoriser le domaine de la pêche et de l'aquaculture au Québec.
- ▶ Faire connaître les différentes possibilités d'emploi dans le domaine en ciblant particulièrement les immigrants.
- ▶ Publiciser dans les grands centres la formation offerte à l'ÉPAQ, et ce, dès le premier tour d'inscription.

Conclusion

La présente stratégie touche plusieurs secteurs de l'industrie maritime et témoigne d'une volonté ferme d'exploiter un potentiel que le Québec ne peut se permettre d'ignorer.

Au regard de l'étendue des mesures proposées, l'articulation d'une vision maritime d'ensemble est nécessaire afin de déployer de manière appropriée et structurée la stratégie. C'est pourquoi, dès l'élection d'un gouvernement libéral, un ministre délégué à la Stratégie maritime sera nommé, démontrant par le fait même la réelle volonté du Parti libéral du Québec d'accorder une attention particulière à cet important secteur de l'économie.

Par ailleurs, un gouvernement libéral accordera un financement récurrent à la Table sur le transport maritime courte distance, créée en 2004 à la suite d'une recommandation du Forum de concertation sur le transport maritime, afin d'en assurer l'efficacité et pour qu'elle soutienne le ministre dans la mise en œuvre de la stratégie.

Dans un souci d'impliquer tous les partenaires concernés par un aussi vaste projet, un gouvernement libéral mettra en place un groupe de travail auquel seront invités le gouvernement fédéral et tous les

partenaires du milieu. L'amélioration de la voie navigable, les questions des frais entourant le déglacage, le balisage ainsi que le dragage, de même que l'enjeu concernant le Corridor du Saint-Laurent, sont autant de sujets qui pourront être discutés dans le cadre du groupe de travail.

Cette stratégie est visionnaire. Afin de la mener à bon port, il faudra un plan d'action méticuleusement déployé, un leadership politique fort et une équipe compétente qui travaillera à sa mise en application, et cela, en étroite collaboration avec chacun des partenaires.

Mais au-delà de tout, il faut avoir la conviction que le développement économique doit devenir la priorité numéro 1 du gouvernement afin de maintenir le niveau de vie des Québécois. Le Parti libéral du Québec est le seul à affirmer cette priorité et à pouvoir réaliser une telle entreprise de redressement de notre économie.

ANNEXE

Investissements et coût des mesures de la Stratégie maritime

A INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES

- ▶ Les investissements en infrastructures qui seront assumés par le gouvernement du Québec concernent les infrastructures de base pour le développement du pôle logistique qui sera situé en Montérégie-Ouest (routes, égouts, aqueducs, etc.). Dans l'hypothèse où le gouvernement assume 100 % des investissements publics de base, les déboursés sont estimés à 500 millions \$. Ces investissements seront financés par le Plan québécois des infrastructures.
- ▶ Les investissements publics en infrastructures seront financés par le gouvernement fédéral (Chantiers Canada), le gouvernement du Québec et les municipalités, selon le projet en question. Les autorités portuaires fédérales assument leurs investissements en immobilisation. Le gouvernement du Québec négociera avec le gouvernement fédéral afin que ce dernier investisse dans le Corridor de commerce Québec-Ontario et dans l'initiative Porte continentale en fonction des investissements qu'il a consentis dans le cadre de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.
- ▶ Le gouvernement du Québec contribuera aux investissements de base liés au développement des ports fédéraux, notamment les voies d'accès. Par exemple, un gouvernement libéral entend développer la voie d'accès à l'autoroute 25 à partir du port de Montréal.
- ▶ Au total, nous estimons la contribution du gouvernement du Québec à 1 milliard \$ pour le financement des infrastructures liées à la Stratégie maritime autres que celles liées au pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges.
- ▶ Les investissements publics totaux des gouvernements en infrastructures atteindraient 4 milliards \$.
- ▶ Des investissements privés de l'ordre de 4 milliards \$ sont prévus, dont plus de 2 milliards \$ uniquement dans le pôle logistique de la Montérégie-Ouest.

B) COÛT DES MESURES PROPOSÉES

Mesure	Coût budgétaire (annuel)	Dépenses en immobilisations (non budgétaire)
1 Pôle logistique Vaudreuil-Soulanges		500 millions \$
2 Autres infrastructures (accès aux ports, transports et infrastructures de base)		1 milliard \$
3 Programme PAREGES	10 millions \$	
4 Programme PAIM	5 millions \$	
5 Crédit d'impôt pour favoriser le transport maritime	8 millions \$	
6 Surveillance de l'état des zones côtières et des berges	10 millions \$	
7 Projet pilote cabotage	1,5 million \$	
8 Crédit d'impôt pour la rénovation ou le remplacement de navires armateurs et croisiéristes)	50 millions \$	
9 Aide financière aux entreprises partenaires de la STQ	5 millions \$	
10 Reconnaissance des services de traverses intermédiaires par la STQ	10 millions \$	
11 Instauration d'un traversier reliant Montréal et la Rive-Sud	10 millions \$	
12 Croisières : amélioration des infrastructures d'accueil	2 millions \$	
13 Certification des pêcheries SMA	1 million \$	
TOTAL	112,5 millions \$	1,5 milliard \$

Note : Les autres mesures de la Stratégie maritime (recherche et développement, formation professionnelle, pêches) seront financées à même les crédits des différents ministères et programmes existants (Stratégie québécoise de la recherche et innovation, Emploi-Québec, CPMT, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation).

C) EMPLOIS CRÉÉS (2015-2030)

Pôle logistique Vaudreuil-Soulanges	12 000
Autres investissements en infrastructures	6 000
Industrie des transports	5 000
Administrations portuaires	2 500
Chantiers maritimes	500
Industries de la pêche (incluant la transformation)	1 000
Secteur touristique	2 000
Autres secteurs	1 000
TOTAL	30 000



**Parti
Libéral
du
Québec**

Alain Paquin, agent officiel. Imprimé par SISCA

