

AVANTAGE

SAINT-LAURENT

LA NOUVELLE VISION MARITIME DU QUÉBEC

Cette publication a été réalisée par la Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :

www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante :

Direction générale des communications
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, juin 2021

ISBN 978-2-550-89407-0 (PDF)

ISBN 978-2-550-89406-3 (imprimé)

Dépôt légal - 2021

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

MESSAGE DU PREMIER MINISTRE

Le Saint-Laurent : une voie de prospérité durable

C'est avec une immense fierté que je vous présente la nouvelle vision maritime du Québec : **AVANTAGE SAINT-LAURENT**.



Notre histoire et notre identité se sont construites autour de notre majestueux fleuve. Il s'agit non seulement d'une voie de navigation stratégique, mais aussi du point d'ancrage de nombreux villages et villes du Québec. C'est la porte d'entrée du nord de l'Amérique. Voie d'avenir, source inépuisable de beauté et de richesses, le fleuve peut aujourd'hui mener la société québécoise vers une prospérité accrue et durable.

Grâce à cette nouvelle vision maritime, nous comptons faire du Saint-Laurent un puissant moteur économique tout en respectant ses écosystèmes et ses communautés riveraines. Nous aspirons à faire émerger des générations d'entrepreneurs et de chercheurs dans la vallée du Saint-Laurent. Nous devons miser sur nos atouts pour attirer les investisseurs désireux de s'engager dans l'économie maritime durable.

AVANTAGE SAINT-LAURENT est une vision innovante et audacieuse. C'est un nouveau levier pour continuer de bâtir notre richesse et notre histoire autour du Saint-Laurent.

Le premier ministre du Québec,
François Legault

MESSAGE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS

Que de fierté et d'enthousiasme à l'idée de vous dévoiler **AVANTAGE SAINT-LAURENT**! Nous avons pris soin d'aller à la rencontre des communautés côtières et des acteurs du milieu partout au Québec pour mieux réfléchir à cette nouvelle vision maritime, pour la rêver et la créer.



AVANTAGE SAINT-LAURENT est donc le reflet de ce que nous sommes et de ce que nous souhaitons devenir comme société grâce au potentiel économique, social et environnemental de notre territoire maritime.

Grâce à cette vision, le gouvernement du Québec ne résume pas le fleuve Saint-Laurent à une voie navigable. Il l'envisage plutôt comme une voie de prospérité et de croissance durable. Ainsi, il redouble d'efforts pour doter le Québec d'infrastructures modernes et compétitives. Il élargit l'avenue de la recherche scientifique et du savoir-faire maritime. Il veille à la protection des écosystèmes et de la biodiversité. Il ouvre des perspectives de développement et de mobilisation pour les communautés riveraines.

Bref, il propose au Québec une vision globale et responsable de l'évolution du Saint-Laurent, au bénéfice des générations actuelles et futures.

La ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal,
Chantal Rouleau

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PREMIER MINISTRE.....	III
MESSAGE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS	V
AVANTAGE SAINT-LAURENT	
UN PROJET POUR LE FUTUR DU QUÉBEC	9
PREMIÈRE PARTIE	
DOTER LE SAINT-LAURENT D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES MODERNES ET COMPÉTITIVES.....	15
Développer un terminal de conteneurs à Contrecoeur	16
Soutenir des projets d'infrastructures maritimes visant le développement des marchés et la relance économique.....	17
Instaurer un nouveau programme d'investissement en infrastructures maritimes	22
DEUXIÈME PARTIE	
ASSURER, SUR LE SAINT-LAURENT, UNE NAVIGATION EFFICACE ET RESPECTUEUSE DES ÉCOSYSTÈMES.....	23
Établir un corridor économique intelligent	24
Implanter la phase 2 du Système d'information maritime.....	26
Atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes	27
Assurer la poursuite de la mission du Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes	28
Valoriser et protéger les écosystèmes	29
TROISIÈME PARTIE	
OFFRIR AUX COMMUNAUTÉS MARITIMES DES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT PROMETTEUSES ET DURABLES	31
Développer des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques	32
Moderniser l'industrie des chantiers maritimes québécois	34
Développer les biotechnologies marines	35
Favoriser l'accès au fleuve grâce au transport collectif des personnes par voie maritime.....	36
AVANTAGE SAINT-LAURENT	
UNE STRATÉGIE ARRIMÉE AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE	38
ÉVALUATION	39
CONCLUSION	40

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	AVANTAGE SAINT-LAURENT CADRE FINANCIER 2020-2025	11
TABLEAU 2	DOTER LE SAINT-LAURENT D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES MODERNES ET COMPÉTITIVES CADRE FINANCIER 2020-2025	16
TABLEAU 3	ASSURER, SUR LE SAINT-LAURENT, UNE NAVIGATION EFFICACE ET RESPECTUEUSE DES ÉCOSYSTÈMES CADRE FINANCIER 2020-2025	23
TABLEAU 4	OFFRIR AUX COMMUNAUTÉS MARITIMES DES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT PROMETTEUSES ET DURABLES CADRE FINANCIER 2020-2025	31

LISTE DES ILLUSTRATIONS

ILLUSTRATION 1	Le territoire d' AVANTAGE SAINT-LAURENT	13
ILLUSTRATION 2	Le réseau portuaire stratégique du Québec	20

AVANTAGE SAINT-LAURENT UN PROJET POUR LE FUTUR DU QUÉBEC

Le gouvernement rend publique sa nouvelle vision maritime, **AVANTAGE SAINT-LAURENT**.

Le gouvernement entend faire du Saint-Laurent un puissant vecteur de développement économique, social et environnemental.

Le Québec est né du Saint-Laurent, et ce fleuve exceptionnel porte également une partie de l'avenir du Québec. Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement entend s'appuyer sur le fleuve, sur ce qu'il permet, pour augmenter la richesse collective des Québécois et ouvrir une nouvelle voie de prospérité et de croissance. Il est possible de mieux tirer parti du potentiel de développement économique et social qu'offre la position géographique stratégique du Saint-Laurent.

Le gouvernement vise à faire du Saint-Laurent un corridor économique performant, dans le respect des écosystèmes concernés et dans l'intérêt des communautés maritimes installées le long du fleuve.

LES TROIS ORIENTATIONS

La nouvelle vision maritime du Québec est articulée autour de trois orientations :

- doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives;
- assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes;
- offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.

**UN PUISSANT VECTEUR
DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL**

UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE ENVIABLE

Le fleuve Saint-Laurent bénéficie d'une position géographique enviable et constitue un corridor d'une importance hautement stratégique pour l'économie du Québec.

Il est composé d'un réseau portuaire commercial permettant le transport des personnes et des marchandises sur une bonne partie du territoire québécois, en plus de représenter une voie d'entrée et de sortie sur le plan international. Le Saint-Laurent est l'une des principales portes d'entrée du continent nord-américain, offrant un accès rapide vers la région des Grands Lacs. En sens inverse, le Saint-Laurent fait profiter l'économie québécoise d'une voie opérationnelle et accessible pour exporter les produits de ses entreprises.

Grâce à un réseau d'écluses et de canaux, le territoire maritime du Saint-Laurent s'intègre plus largement dans le système des Grands Lacs et du Saint-Laurent, que se partagent le Québec, l'Ontario et huit États américains.

Dans sa partie aval, le Saint-Laurent constitue un système navigable encore plus vaste.

L'ensemble du système maritime articulé autour du Saint-Laurent dessert un marché économique régional de plus de 100 millions de consommateurs résidant au cœur du continent nord-américain.

Avec le Saint-Laurent, le Québec et toutes ses régions disposent d'une situation géographique exceptionnelle, laquelle est toutefois loin d'être pleinement exploitée.

UNE ENVELOPPE GLOBALE DE 926,9 MILLIONS DE DOLLARS

Une enveloppe globale de 926,9 millions de dollars, financée par le gouvernement du Québec et ses partenaires, permettra la mise en œuvre des trois orientations au cours des exercices financiers 2020-2021 à 2024-2025.

Plus spécifiquement, une enveloppe de 300 millions de dollars est inscrite au Plan québécois des infrastructures 2021-2031 pour le financement des investissements identifiés dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**. Ceux-ci visent à doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives.

De plus, s'ajouteront des interventions additionnelles de 451,9 millions de dollars afin d'assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes et d'offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables. Ces interventions comprennent des prises de participation et des prêts aux entreprises.

L'impact financier global lié à ces interventions est de 172 millions de dollars de 2020-2021 à 2024-2025, comme annoncé dans le budget 2020-2021.

TABLEAU 1

Avantage Saint-Laurent Cadre financier 2020-2025

(en millions de dollars) – Montants initialement prévus dans le cadre du budget 2020-2021 du gouvernement du Québec

ORIENTATION	INTERVENTION PLANIFIÉE	IMPACT FINANCIER
Doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives	300,0	49,3
Assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes	57,6	57,6
Offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables	394,3	65,1
Sous-total – Gouvernement du Québec	751,9	172,0
Contribution de partenaires privés et publics – Corridor économique intelligent	175,0	–
Total – Gouvernement du Québec et partenaires	926,9	–

LA TOURNÉE RÉGIONALE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS ET LA CONSULTATION EFFECTUÉE AUPRÈS DES AUTOCHTONES

La tournée régionale

Du 2 juillet au 23 septembre 2019, la ministre déléguée aux Transports a effectué une tournée dans 11 régions couvrant le Québec maritime.

Les rencontres ont été organisées dans les villes de Trois-Rivières, de Québec, de Bécancour, de Rivière-du-Loup, de Rimouski, de Matane, de Sept-Îles, de Port-Cartier, de Baie-Comeau, de Saguenay, de Gaspé, de Salaberry-de-Valleyfield (Sainte-Catherine), de Montréal et de Sorel.

Au cours de ces rencontres, la ministre a animé des tables rondes avec des représentants d'acteurs publics, d'acteurs institutionnels, d'organismes de développement, d'associations et d'entreprises touristiques, d'entreprises du secteur maritime, d'entreprises privées non liées au secteur maritime, d'organismes environnementaux et de communautés autochtones.

Plusieurs des réflexions, des suggestions et des besoins exprimés lors des tables rondes ont été directement pris en compte dans l'élaboration d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**.

Les consultations sectorielles

La tournée régionale de la ministre déléguée aux Transports a été complétée d'un appel public de mémoires et de consultations sectorielles réalisées par la Direction du secrétariat à la stratégie maritime du Ministère du 8 octobre au 8 novembre 2019.

La consultation effectuée auprès des Autochtones

La Direction du secrétariat à la stratégie maritime a spécifiquement consulté 18 communautés autochtones présentes sur le territoire d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**.

Cette consultation, lancée avant les consultations sectorielles, a donné l'occasion aux communautés autochtones de faire part de leurs priorités dès le début du processus.

La consultation auprès des Autochtones a permis à la Direction du secrétariat à la stratégie maritime d'obtenir de l'information sur les besoins et les enjeux de plusieurs communautés, ainsi que de reconnaître l'importance de développer un canal de communication en continu avec les communautés autochtones intéressées par la nouvelle vision maritime du Québec.





Tout au long de la mise en œuvre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement s'engage à maintenir un dialogue régulier avec les communautés autochtones.

ILLUSTRATION 1

Le territoire d'Avantage Saint-Laurent



 **Territoire d'Avantage Saint-Laurent**
 (source: Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire)

-  Voie ferrée
-  Liaison maritime
-  Réseau routier
-  Frontière

Transports Québec 

Ministère des Transports, Direction de la géomatique 2021-05-20
 Note : Le présent document n'a aucune portée légale
 © Gouvernement du Québec, 2021

Le territoire concerné par **AVANTAGE SAINT-LAURENT** comprend le fleuve Saint-Laurent et le Saguenay ainsi que l'estuaire, le golfe et le littoral du Saint-Laurent. Toutefois, l'ensemble du territoire maritime du Québec est plus vaste.



**300 MILLIONS
DE DOLLARS DANS
LE PLAN QUÉBÉCOIS
DES INFRASTRUCTURES
2021-2031**

An aerial photograph of a port area, showing a large number of colorful shipping containers stacked in rows. In the background, there are industrial buildings and infrastructure. The image is slightly faded to allow text to be overlaid.

PREMIÈRE PARTIE

DOTER LE SAINT-LAURENT D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES MODERNES ET COMPÉTITIVES

Le Saint-Laurent doit bénéficier d'infrastructures portuaires modernes et compétitives, ce qui nécessitera d'importants investissements.

À cette fin, le gouvernement a prévu 300 millions de dollars dans le Plan québécois des infrastructures 2021-2031.

Le gouvernement entend faire du Saint-Laurent l'un des corridors économiques les plus performants en Amérique du Nord en mettant à niveau les quais, en modernisant les ports et en maximisant les liens entre les infrastructures portuaires et les différents réseaux de transport.

Des investissements seront consacrés :

- au développement du nouveau terminal de conteneurs de l'Administration portuaire de Montréal, à Contrecoeur;
- à des projets d'infrastructures maritimes visant la relance économique et le développement des marchés de transport maritime sur le Saint-Laurent;
- à la mise en place d'un nouveau programme d'investissement dans les infrastructures et les équipements maritimes.

Ces investissements seront effectués avec une vision globale de mise en valeur du fleuve, privilégiant la synergie et la complémentarité des marchés de transport maritime à fort potentiel. Ils profiteront au transport maritime international ainsi qu'au transport maritime courte distance.

TABLEAU 2

Doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives Cadre financier 2020-2025

(en millions de dollars) – Montants initialement prévus dans le cadre du budget 2020-2021 du gouvernement du Québec

MESURE	INTERVENTION PLANIFIÉE	IMPACT FINANCIER
Développer un terminal de conteneurs à Contrecœur	55,0	–
Soutenir des projets d'infrastructures maritimes visant le développement des marchés et la relance économique	145,0	40,0
Instaurer un nouveau programme d'investissement en infrastructures maritimes	100,0	9,3
Sous-total – Gouvernement du Québec	300,0	49,3

DÉVELOPPER UN TERMINAL DE CONTENEURS À CONTRECŒUR

Les investissements consacrés à la modernisation des infrastructures portuaires cibleront en premier lieu le développement d'un terminal de conteneurs à Contrecœur. La phase 1 de ce projet permettra de répondre à la croissance des marchés actuellement connue par le port de Montréal, le tout dans la continuité des services habituels.

UNE CONTRIBUTION DE 55 MILLIONS DE DOLLARS, UN PROJET ÉVALUÉ ENTRE 750 ET 950 MILLIONS DE DOLLARS

Dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, une somme de 55 millions de dollars est réservée pour contribuer au financement du projet.

Le projet Contrecœur est évalué entre 750 et 950 millions de dollars. Selon l'Administration portuaire de Montréal, le projet créera 5 000 emplois pendant la construction et 1 000 emplois par la suite.

LA POURSUITE DE LA CROISSANCE DES ACTIVITÉS DU PORT DE MONTRÉAL

L'efficacité du réseau intermodal du port de Montréal relativement au marché des conteneurs est reconnue sur le plan international. Le port dispose, sur ses quais, de chemins de fer qui sont reliés aux voies de l'Amérique du Nord. Ainsi, le futur terminal de Contrecœur sera connecté aux réseaux routiers et ferroviaires du Grand Montréal.

Le 1^{er} mars 2021, à la suite de l'analyse environnementale réalisée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, le ministère de l'Environnement et du Changement climatique du Canada a conclu que le projet n'était pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants lorsque les mesures d'atténuation sont prises en compte. Le gouvernement du Canada a invité l'Administration portuaire de Montréal à poursuivre ses démarches auprès d'autres ministères ou du gouvernement du Canada afin d'obtenir toutes les autorisations dont elle a besoin.

SOUTENIR DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES MARITIMES VISANT LE DÉVELOPPEMENT DES MARCHÉS ET LA RELANCE ÉCONOMIQUE

Pour le gouvernement du Québec, la croissance à court et à moyen terme du transport international de marchandises sur le Saint-Laurent nécessite un développement coordonné des terminaux sur le fleuve. Un tel développement permettra de miser sur la synergie et la complémentarité des projets en cours, et ce, pour faire du Saint-Laurent une destination mondiale de choix.

Le gouvernement orientera ses interventions dans les infrastructures maritimes de façon à relancer l'économie du Québec à la suite de la crise sanitaire de même qu'à développer des marchés à fort potentiel.

UNE ENVELOPPE DE 145 MILLIONS DE DOLLARS

Dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement réserve une enveloppe de 145 millions de dollars à des projets qui contribueront à une relance économique rapide et qui comportent des répercussions significatives sur la main-d'œuvre locale ainsi qu'à des projets permettant de développer des marchés à fort potentiel.

Il s'agit de projets de construction, d'aménagement ou d'amélioration d'infrastructures de transport maritime des personnes et des marchandises ainsi que de projets liés aux infrastructures intermodales desservant des terminaux portuaires.

DES INVESTISSEMENTS TOTAUX ESTIMÉS À 400 MILLIONS DE DOLLARS

Ces projets contribueront à la relance de l'activité économique et au développement des marchés en soutenant à court terme des investissements totaux estimés à 400 millions de dollars.

Le soutien apporté par le gouvernement aura un effet catalyseur sur les promoteurs dans plusieurs régions maritimes du Québec. Les investissements ainsi réalisés amélioreront le réseau portuaire stratégique du Québec et donc la position concurrentielle du Saint-Laurent relativement au trafic maritime.

LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES PROJETS

Les projets seront retenus en fonction des critères suivants :

- la synergie et la complémentarité du réseau portuaire stratégique;
- les effets positifs à long terme sur l'économie;
- le développement de nouveaux marchés de transport maritime de personnes et de marchandises;
- le développement du transport maritime courte distance;
- l'effet positif sur le produit intérieur brut (PIB), par exemple en engendrant un apport de capitaux étrangers, une augmentation de la valeur des exportations ou une augmentation de la consommation de produits et de services du Québec;
- une réalisation en majeure partie dans les 18 mois suivant leur lancement, et ce, dans le cas des projets visant la relance économique.

UN ÉCHÉANCIER COURT POUR DES PROJETS DE RELANCE ÉCONOMIQUE

Depuis le printemps 2020, le gouvernement a entrepris des démarches auprès des ports du réseau stratégique afin d'identifier les projets susceptibles d'être retenus dans le cadre de la relance économique. Le gouvernement a comme objectif d'annoncer les projets retenus au cours de l'année 2021.

Les projets actuellement identifiés concernent les ports de Québec, de Montréal, de Matane et de Trois-Rivières. D'autres projets visent également la croissance du transport maritime courte distance sur le Saint-Laurent.

LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE DU QUÉBEC

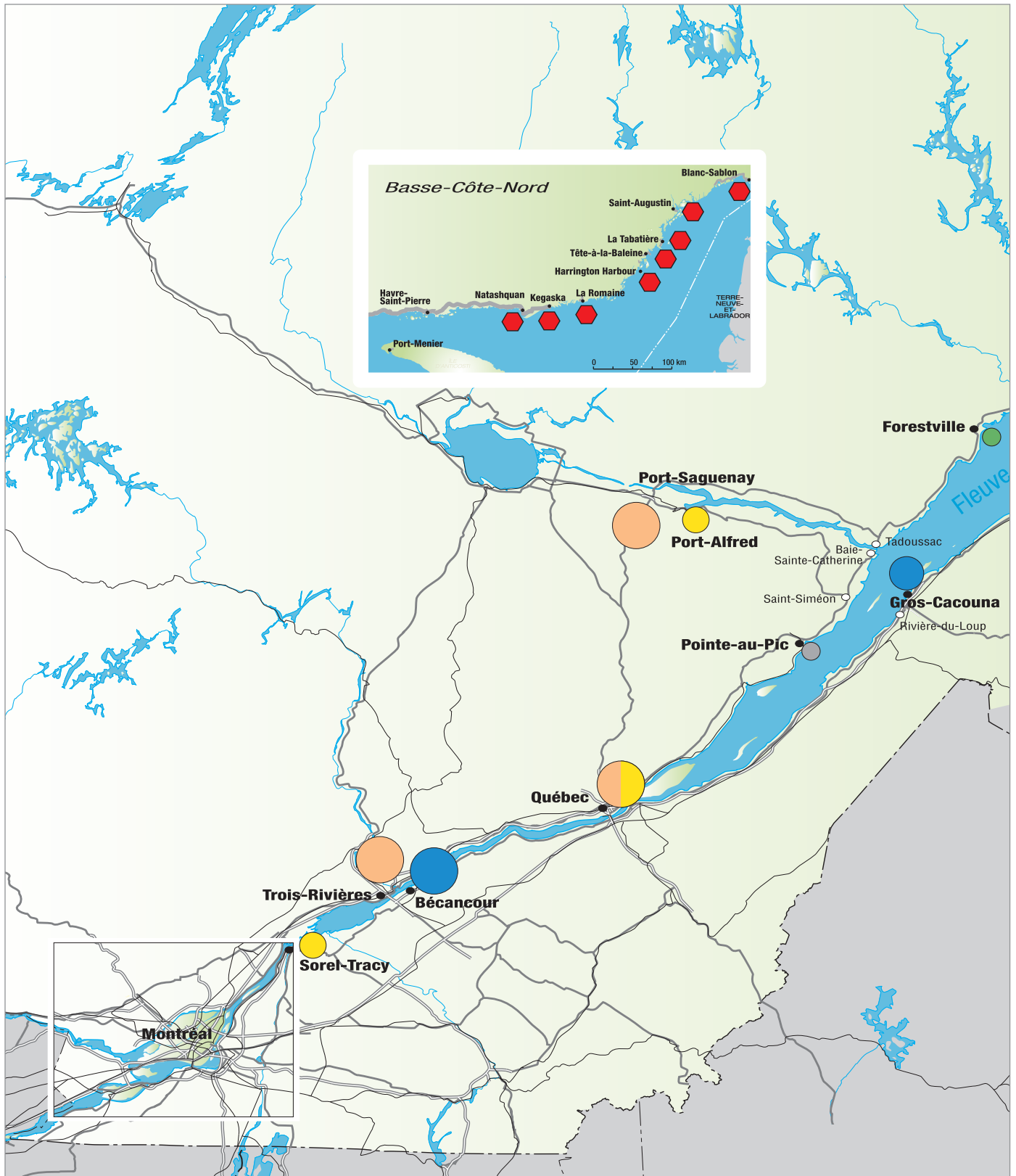
Le réseau portuaire commercial stratégique du Québec est composé d'une vingtaine de ports situés dans le golfe et le long du fleuve Saint-Laurent.

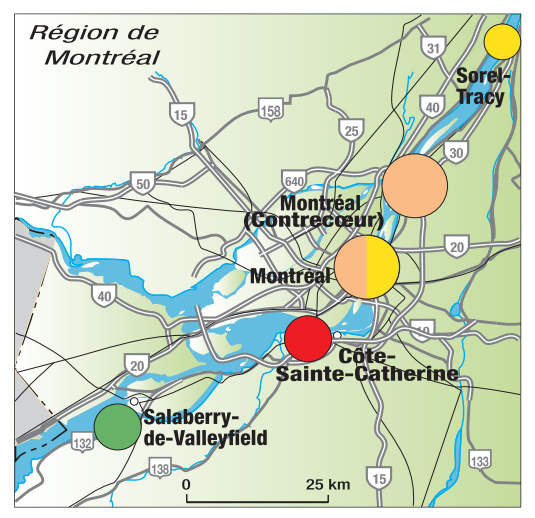
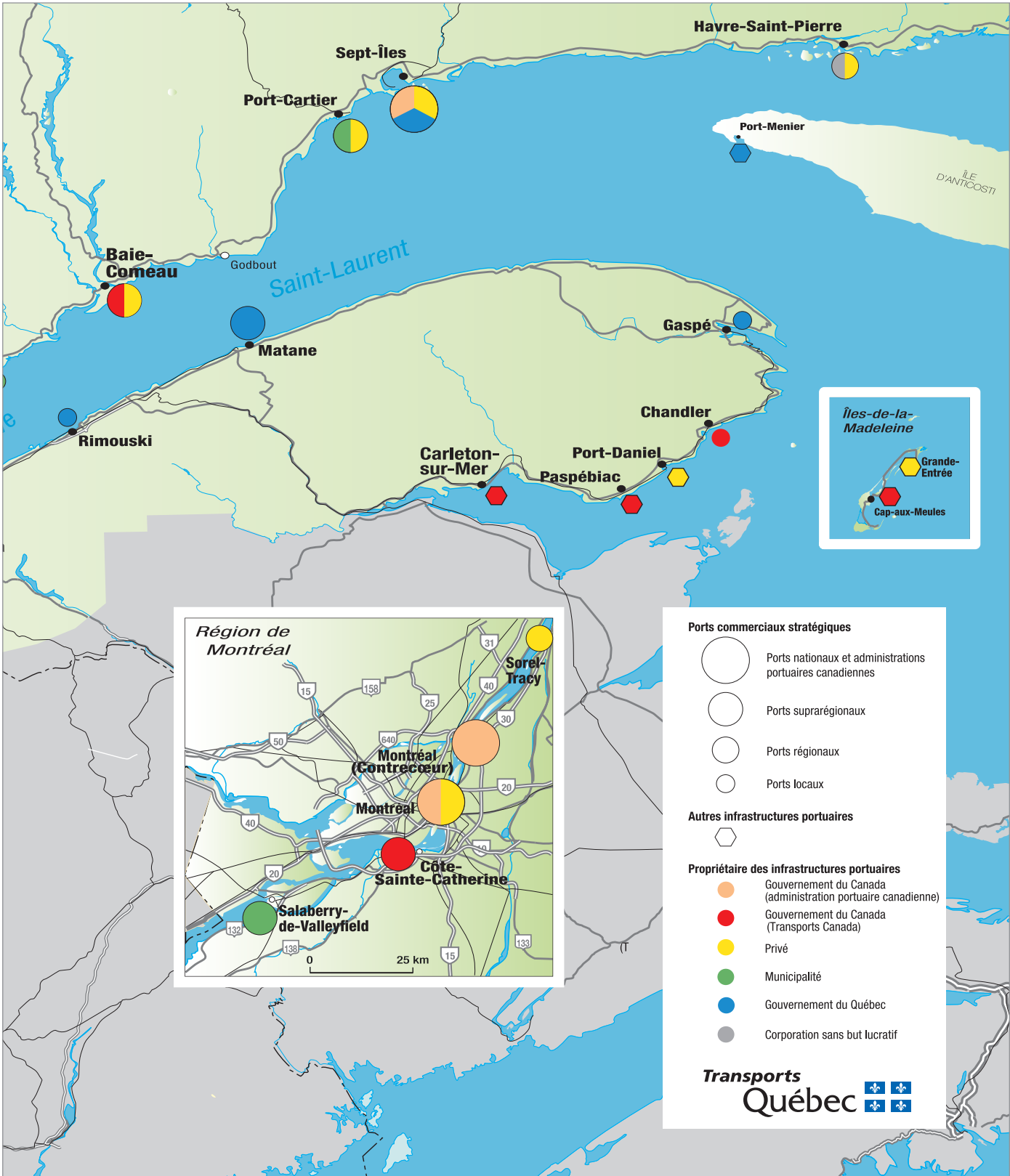
Le réseau portuaire stratégique du Québec comprend :

- les cinq administrations portuaires dont les activités relèvent de la compétence fédérale, soit Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saguenay et Sept-Îles;
- le port de Bécancour, placé sous l'autorité de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour;
- les ports de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane et de Gaspé, placés sous l'autorité de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie;
- des ports et des quais municipaux ou privés, tels que ceux de Forestville, de Havre-Saint-Pierre, de Pointe-au-Pic, de Port-Alfred, de Port-Cartier, de Salaberry-de-Valleyfield, de Sorel-Tracy et la portion privée du port de Sept-Îles (quai Rio Tinto), ainsi que le port de Baie-Comeau.

ILLUSTRATION 2

Le réseau portuaire stratégique du Québec





INSTAURER UN NOUVEAU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES MARITIMES

Pour soutenir les investissements dans les infrastructures maritimes, le gouvernement met en place un nouveau programme, soit le Programme d'investissement en infrastructures maritimes. Celui-ci concerne les infrastructures et les équipements maritimes ainsi que le transport maritime courte distance.

UN PROGRAMME DE 100 MILLIONS DE DOLLARS

Le Programme d'investissement en infrastructures maritimes est de portée plus large que l'enveloppe réservée aux projets de relance économique.

Ce programme de 100 millions de dollars vise à soutenir financièrement les investissements dans les infrastructures et les équipements de transport maritime de personnes et de marchandises, tout en favorisant l'interconnexion entre les différents modes de transport.

Le programme pourra également financer des infrastructures et des équipements liés aux services de traversiers non intégrés au réseau de la Société des traversiers du Québec ainsi que différents autres travaux associés au maintien de ces services ou à l'ajout de nouveaux services jugés essentiels.

UN PROGRAMME OUVERT AU TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Ce programme sera également ouvert aux investissements concernant le transport maritime courte distance.

Le transport maritime courte distance consiste à transporter des marchandises par voie maritime nationale et internationale le long des côtes et dans les eaux intérieures, sans traverser l'océan.

Le transport maritime constitue une solution de rechange au transport routier, comportant de nombreux bénéfices économiques, sociaux et environnementaux. Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement veut reconnaître ces bénéfices et faciliter le transfert modal de la route vers le maritime pour certaines utilisations.

Le développement du transport maritime courte distance contribuera à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis par le gouvernement.

DEUXIÈME PARTIE

ASSURER, SUR LE SAINT-LAURENT, UNE NAVIGATION EFFICACE ET RESPECTUEUSE DES ÉCOSYSTÈMES

Dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, une enveloppe de 232,6 millions de dollars permettra d'assurer une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes.

Près de 200 millions de dollars seront alloués à l'établissement d'un corridor économique intelligent, et des investissements seront consacrés à la gestion des risques maritimes et à la protection des écosystèmes.

TABLEAU 3

Assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes Cadre financier 2020-2025

(en millions de dollars) – Montants initialement prévus dans le cadre du budget 2020-2021 du gouvernement du Québec

MESURE	INTERVENTION PLANIFIÉE	IMPACT FINANCIER
Établir un corridor économique intelligent	24,1	24,1
Implanter la phase 2 du Système d'information maritime	0,9	0,9
Atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes	5,0	5,0
Assurer la poursuite de la mission du Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes	20,1	20,1
Valoriser et protéger les écosystèmes	7,5	7,5
Sous-total – Gouvernement du Québec	57,6	57,6
Contributions de partenaires privés et publics – Corridor économique intelligent	175,0	–
Total – Gouvernement du Québec et partenaires	232,6	–

ÉTABLIR UN CORRIDOR ÉCONOMIQUE INTELLIGENT

Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement veut construire l'avenir en faisant du fleuve un corridor intelligent.

UNE ENVELOPPE TOTALE DE 199,1 MILLIONS DE DOLLARS

Grâce aux nouvelles technologies de l'information et des communications, il est possible d'envisager le développement, tout le long du Saint-Laurent, d'un système interconnecté et autonome permettant à tous les usagers du fleuve d'avoir accès aux données stratégiques dont ils ont besoin et ainsi d'optimiser leurs activités.

On entend généralement par *système de transport intelligent* l'intégration des nouvelles technologies de l'information et des communications dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du système de transport.

Cette définition inclut un vaste éventail de systèmes et de technologies de traitement de l'information et de communication, par exemple les ordinateurs, les capteurs, les dispositifs électroniques, les technologies des communications et les stratégies de gestion.

Les systèmes de transport intelligents offrent la possibilité d'atteindre des objectifs précis tels que ceux associés au juste-à-temps, faisant en sorte que l'ensemble des informations liées à la navigation et aux activités portuaires est disponible en temps réel. L'arrivée de tels outils devient une aide indispensable à la prise de décision et à la priorisation des activités, permettant de tirer profit des données issues de la télématique, et ce, en distinguant rapidement ce qui est névralgique de ce qui ne l'est pas, tout en plaçant l'efficacité et la sécurité des usagers au centre des préoccupations.

Les ports du Mississippi et de la côte est américaine – les principaux concurrents du Québec en matière de transport maritime – investissent déjà dans l'intégration des nouvelles technologies, afin d'offrir à leurs utilisateurs tous les outils pour mieux gérer leurs activités.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSFORMATION

Le gouvernement engage la transformation du Saint-Laurent en corridor économique intelligent en appuyant l'optimisation des parcours de navigation et des chaînes logistiques, la mise en place de la navigation intelligente et la réalisation de projets novateurs.

DES ACTIONS SUR TROIS VOLETS

Le gouvernement agira sur trois volets :

L'optimisation des activités de transport réalisées sur les sites portuaires ou à proximité de ceux-ci

Le gouvernement permettra aux ports de mieux s'intégrer aux chaînes d'approvisionnement – des chaînes de plus en plus numériques – et d'obtenir des gains d'efficacité dans l'utilisation des infrastructures.

Ce soutien au développement des structures numériques des ports se fera avec le souci que celles-ci soient connectées à d'autres ports et aux divers acteurs de la chaîne logistique – armateurs, opérateurs, entreprises de logistique, clients, etc. – afin de créer des « ports intelligents ».

L'optimisation des parcours de navigation sur le Saint-Laurent

Le Saint-Laurent est une voie navigable complexe qui présente de multiples difficultés pour la navigation commerciale.

Afin de diminuer les risques perçus sur le parcours navigable du Saint-Laurent, entre autres pour la navigation commerciale, et d'augmenter l'efficacité et l'efficience du transport maritime au Québec, le gouvernement soutiendra le développement des structures numériques ainsi que la coordination nécessaire pour l'élaboration du concept de « navigation intelligente » sur le Saint-Laurent.

La navigation intelligente est un système permettant un meilleur positionnement dynamique des navires. Ce système requiert une couverture numérique sur l'ensemble du Saint-Laurent, de la télémétrie et un centre de contrôle à distance. La navigation intelligente nécessite notamment des applications embarquées sur les navires afin d'assurer l'échange automatisé d'informations.

Le développement des données et l'acquisition des connaissances

Le développement de ports intelligents et de la navigation intelligente implique la centralisation, le développement et la gestion d'une grande quantité d'informations numériques facilement accessibles pour les utilisateurs.

Actuellement, ces informations se trouvent chez différents acteurs, de telle sorte qu'il est difficile d'en avoir une vue d'ensemble. De plus, la qualité même de l'information est parfois déficiente et la qualification de la main-d'œuvre pour l'analyse, insuffisante.

Le gouvernement du Québec souhaite, avec l'appui du gouvernement du Canada et la collaboration de divers partenaires, développer des solutions pour rassembler, organiser, gérer et rendre disponibles les informations sur le secteur maritime québécois, y compris celles sur les écosystèmes du Saint-Laurent, en ce qui a trait aux activités portuaires et à la navigation commerciale.

UN COMITÉ CONSULTATIF POUR DÉFINIR LES BESOINS

Un comité consultatif sur le projet de corridor économique intelligent sera formé pour accompagner la gouvernance du projet. Des organisations du secteur du transport maritime seront invitées à en faire partie.

C'est à partir des travaux du comité que le Ministère pourra déterminer les besoins de l'industrie, les solutions d'affaires à développer, les technologies à mettre en place, les échéanciers à établir et le financement à accorder pour la réalisation de cette mesure.

IMPLANTER LA PHASE 2 DU SYSTÈME D'INFORMATION MARITIME

Le gouvernement appuiera le développement de la phase 2 du Système d'information maritime.

L'établissement d'un corridor économique intelligent sera réalisé dans un souci de gestion des risques maritimes et de protection des écosystèmes. Ce projet sera fondé sur une plate-forme numérique hébergeant :

- des données au sujet du transport commercial des marchandises et des ports sur le territoire québécois;
- des données concernant les répercussions des activités maritimes sur les écosystèmes marins.

La phase 2 du Système d'information maritime servira de point de départ pour le développement d'une telle plate-forme.

UNE PREMIÈRE PHASE DÉJÀ RÉALISÉE

Mise en œuvre par Innovation maritime et la Société de développement économique du Saint-Laurent, la phase 1 du projet a déjà permis la collecte, le traitement et la diffusion d'informations touchant notamment le mouvement des navires et des marchandises sur le Saint-Laurent.

Plusieurs partenaires ont été impliqués dans ce projet, dont les cinq administrations portuaires présentes au Québec, Armateurs du Saint-Laurent, l'Administration de pilotage des Laurentides, la Garde côtière canadienne, le ministère des Transports du Québec, Transports Canada et la Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

UNE DEUXIÈME PHASE POUR ENRICHIR LE PROJET

Une somme de 0,9 million de dollars est réservée à la réalisation de la phase 2, dont les objectifs sont de couvrir tout le système portuaire du Québec, d'enrichir en continu les analyses et le contenu offerts par le Système d'information maritime, d'améliorer ses fonctionnalités et d'élargir sa portée géographique.

La réalisation de cette phase 2 permettra également de tisser des liens avec des bases de données touchant les autres modes de transport, le tout dans une perspective multimodale, et d'établir de nouvelles collaborations avec des centres de recherche spécialisés en intelligence artificielle.

ATTÉNUER LES IMPACTS DE LA NAVIGATION SUR LES ÉCOSYSTÈMES

Le gouvernement poursuivra les efforts visant à atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes.

UN PROGRAMME DE RECHERCHE

Le gouvernement mettra en place un programme de recherche sur l'atténuation des impacts de la navigation commerciale sur les écosystèmes, programme pour lequel des ressources financières de 5 millions de dollars sont réservées.

Le programme sera géré par le Réseau Québec maritime. Le Réseau Québec maritime regroupe l'ensemble des universités québécoises, de nombreux collèges et centres collégiaux de transfert de technologies ainsi qu'un grand nombre de centres de recherche, d'organismes publics et communautaires et d'entreprises exerçant leurs activités dans le secteur maritime.

Ce programme de recherche privilégiera la collaboration intersectorielle et l'innovation ouverte à l'échelle du Québec.

Le programme de recherche couvrira deux volets :

- l'atténuation des impacts de la navigation commerciale sur les écosystèmes du fleuve Saint-Laurent;
- l'atténuation des impacts des activités portuaires commerciales sur les écosystèmes du fleuve Saint-Laurent.

LES TROIS ÉTAPES

Le programme sera réalisé en trois étapes :

Une grappe d'experts des principales parties prenantes sera formée. Ces experts devront détenir des savoir-faire pertinents relativement aux enjeux abordés. Leur rôle sera d'identifier les recherches pertinentes et les actions à entreprendre pour mener à bien le programme de recherche.

Une première série d'appels de projets ciblés sur les enjeux identifiés sera lancée. Ces projets devront permettre de compléter les informations ou les données disponibles à ce jour. Ils pourront aussi rassembler les données stratégiques et les diffuser auprès des utilisateurs potentiels par l'entremise d'un outil centralisé.

Une deuxième série d'appels de projets sera lancée afin de proposer des solutions aux impacts qui auront été identifiés et priorisés. Les projets retenus devront notamment encourager l'innovation technologique et le développement durable.

La mise en œuvre de cette mesure permettra d'identifier concrètement les moyens visant à assurer la cohabitation durable entre les activités économiques de transport maritime réalisées sur le Saint-Laurent et la protection de l'environnement et des écosystèmes marins.

ASSURER LA POURSUITE DE LA MISSION DU CENTRE D'EXPERTISE EN GESTION DES RISQUES D'INCIDENTS MARITIMES

Le gouvernement du Québec assure la poursuite de la mission du Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes. Le gouvernement a confirmé son appui en prévoyant dans son budget 2020-2021 un montant de 20,1 millions de dollars pour les exercices financiers 2020-2021 à 2024-2025.

Le Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes a pour principaux objectifs de veiller à la protection des citoyens et des écosystèmes ainsi que d'améliorer la gestion du risque potentiel de déversement maritime de matières dangereuses dans le Saint-Laurent.

LE PLAN D'ACTION 2020-2025

Le Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes poursuivra la mise en œuvre de son Plan d'action 2020-2025, lequel vise à diminuer la vulnérabilité des Québécois face aux risques associés au transport maritime.

Les actions prévues au plan d'action du Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes s'inscrivent en complémentarité avec l'ensemble des structures et des actions qui encadrent déjà la gestion des risques liés à un incident maritime ainsi qu'avec le système québécois et les mécanismes de coordination gouvernementale en sécurité civile.

Selon ces orientations, le meilleur moyen de diminuer la vulnérabilité des Québécois aux risques d'incidents maritimes demeure la prévention. Le gouvernement a donc pour objectifs de :

- favoriser l'acquisition de connaissances sur la gestion des risques d'incidents maritimes;
- prendre les meilleures décisions possible en situation d'urgence maritime;
- contribuer à améliorer la préparation, de manière à rendre les interventions plus efficaces et efficientes en cas d'incident.

VALORISER ET PROTÉGER LES ÉCOSYSTÈMES

Des ressources seront allouées à la valorisation et à la protection des écosystèmes. Dans ce contexte, il importe d'établir un équilibre entre les besoins liés aux différents usages du Saint-Laurent et ceux concernant la sauvegarde des milieux naturels et des paysages.


UN APPUI AUX DEUX PROGRAMMES EXISTANTS

Le gouvernement s'appuiera à cette fin sur les deux programmes existants, c'est-à-dire le Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent et le Programme Affluents Maritime, en remplaçant l'ancienne démarche par une organisation simplifiée :

- le Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent s'applique aux projets concernant le fleuve ainsi que l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, et dont les objectifs sont la préservation, la mise en valeur et la restauration des habitats et des écosystèmes ainsi que la sensibilisation des usagers;
- le Programme Affluents Maritime s'adresse aux projets portant sur les affluents du Saint-Laurent et comporte trois champs d'intervention, soit la gestion des sédiments, la pérennité des ressources halieutiques et la restauration des milieux naturels riverains de ces affluents.

Des ressources financières de 7,5 millions de dollars seront réservées à ces deux programmes au cours des exercices financiers 2020-2021 à 2024-2025. Les deux programmes existants seront regroupés au sein d'une seule organisation, le Fonds d'action Saint-Laurent, ce qui allégera les processus et favorisera les synergies :

- le Programme maritime pour la biodiversité du Saint-Laurent ciblera particulièrement les activités portuaires et la navigation commerciale;
- le Programme Affluents Maritime portera une attention spéciale à la navigation commerciale.

A close-up photograph of a man and a young child smiling. The man, on the right, has a full white beard and is wearing glasses and a wide-brimmed hat. The child, on the left, is wearing a red and white hat. They are outdoors, with a large body of water and a town in the background under a cloudy sky. A blue rounded rectangle with white text is overlaid on the image.

**UNE ENVELOPPE
DE 394,3 MILLIONS
DE DOLLARS POUR
LES COMMUNAUTÉS
MARITIMES**

TROISIÈME PARTIE

OFFRIR AUX COMMUNAUTÉS MARITIMES DES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT PROMETTEUSES ET DURABLES

Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement veut offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.

Chaque port et chaque région portuaire constitue un véritable écosystème, avec ses réalités et son potentiel de développement.

Grâce aux possibilités qu'offre le fleuve, le gouvernement vise à faire prospérer une économie régionale forte et dynamique, dans le respect des réalités locales. La mise en œuvre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** permettra ainsi de mobiliser les communautés maritimes autour du fleuve et d'élever le niveau de richesse des régions éloignées.

Une enveloppe de 394,3 millions de dollars sera réservée à cette fin.

TABEAU 4

Offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables Cadre financier 2020-2025

(en millions de dollars) – Montants initialement prévus dans le cadre du budget 2020-2021 du gouvernement du Québec

MESURE	INTERVENTION PLANIFIÉE	IMPACT FINANCIER
Développer des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques	166,3	37,1
Moderniser l'industrie des chantiers maritimes québécois	200,0	–
Développer les biotechnologies marines	7,0	7,0
Favoriser l'accès au fleuve grâce au transport collectif des personnes par voie maritime	21,0	21,0
Sous-total – Gouvernement du Québec	394,3	65,1

DÉVELOPPER DES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES ET DES PÔLES LOGISTIQUES

Le gouvernement soutiendra le développement des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques. Ainsi, dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, **une enveloppe de 166,3 millions de dollars sera consacrée à ces zones et à ces pôles.**

De ce total, 150 millions de dollars proviendront de l'enveloppe du Fonds de développement économique et seront utilisés en appui aux entreprises. Une somme de 14,6 millions de dollars est réservée à la réalisation de plans et devis relatifs à la construction d'infrastructures multiusagers ainsi qu'à la certification de terrains industriels prêts à construire. De plus, un montant de 1,7 million de dollars permettra de soutenir la conception d'outils divers en soutien aux zones industrialo-portuaires.

UN NOUVEL ÉLAN POUR LES ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES ET LES PÔLES LOGISTIQUES

Au cours des dernières années, des efforts ont été consentis pour développer des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques prêts à être utilisés le long des rives du Saint-Laurent. De multiples enjeux freinent toutefois leur développement.

Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement entend donner un nouvel élan aux zones industrialo-portuaires et aux projets de pôles logistiques, le tout en adoptant une vision renouvelée.

LE MAINTIEN DU CONCEPT DE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Le gouvernement est convaincu que le concept de zone industrialo-portuaire doit être maintenu.

LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Une zone industrialo-portuaire est un espace littoral associant à la fois des fonctions industrielles et portuaires, spécialement équipée et localisée en tout ou en partie sur l'eau et au bord de l'eau. Cet espace comprend :

- un port permettant d'accueillir des navires marchands de grande dimension;
- un ou des parcs industriels, connectés au port et à un réseau de transport multimodal (routier, ferroviaire).

Les entreprises situées dans ces parcs industriels peuvent miser sur une logistique intégrant des services portuaires pour recevoir leurs intrants ou expédier leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux.

Les zones industrialo-portuaires permettent de valoriser les atouts de certains ports, en arrimant la présence d'infrastructures portuaires à des vocations industrielles et à un réseau de transport situé à proximité. L'approche retenue doit cependant prendre en considération les réalités du terrain, très différentes selon les sites, et les occasions de développement et d'investissements susceptibles de se présenter.

Le gouvernement soutiendra les zones industrialo-portuaires en fonction du potentiel de chacune d'entre elles. De ce fait, une réactualisation des zones industrialo-portuaires existantes sera réalisée à court terme afin, notamment, de tenir compte de leur potentiel d'attraction d'industries.

Leur délimitation territoriale sera également revue pour n'inclure que les zones ou secteurs industriels :

- situés à proximité des installations portuaires;
- à fort potentiel de développement (terrains industriels disponibles);
- qui possèdent un lien logistique (ferroviaire ou routier) avec les installations portuaires situées au sein du périmètre;
- dont l'usage prévu est compatible avec le développement d'une zone industrialo-portuaire, soit l'attraction d'investissements industriels pour lesquels la proximité des installations portuaires représente un avantage important (utilisateurs du transport maritime).

La délimitation des zones industrialo-portuaires devra notamment prendre en considération le développement de zones d'innovation¹ afin d'éviter, lorsque cela est possible, de potentiels chevauchements.

Par ailleurs, les comités locaux des zones industrialo-portuaires seront maintenus, mais dans une formule renouvelée et plus souple. Lorsque cela sera requis, des représentants d'Investissement Québec International et du réseau régional d'Investissement Québec participeront aux rencontres des comités locaux.

1. Les zones d'innovation sont des territoires géographiques délimités (terrains limitrophes situés à l'intérieur d'une municipalité ou de plusieurs municipalités voisines) où des acteurs de la recherche, de l'innovation, de l'industrie et de l'entrepreneuriat sont regroupés et collaborent de manière à insuffler une culture d'innovation, tout en mettant en valeur les avantages concurrentiels durables de ces territoires ou régions.

Ainsi, en plus d'accueillir une concentration suffisante d'entreprises comme le font les parcs industriels ou technologiques, les zones d'innovation comprennent des infrastructures de recherche et d'innovation, des incubateurs et des accélérateurs d'entreprises, des infrastructures de transport et de communication efficaces et évolutives favorisant les échanges à l'intérieur et à l'extérieur desdites zones, de même que des milieux de vie attrayants (offre de logements et zones résidentielles, commerces, loisirs, arts et culture, espaces verts, etc.).

LES PÔLES LOGISTIQUES

Dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement entend également appuyer le projet d'implantation d'au moins un pôle logistique à proximité du fleuve.

Un pôle logistique est un parc industriel relié aux différents modes de transport et regroupant des entreprises et de grands centres de distribution. Un pôle logistique se distingue d'une zone industrialo-portuaire par la présence de services logistiques fournis par de grands centres de distribution. Il peut être situé à proximité d'une zone industrialo-portuaire et y être relié.

Un appui financier sera disponible pour soutenir les projets d'entreprises à l'intérieur des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques.

MODERNISER L'INDUSTRIE DES CHANTIERS MARITIMES QUÉBÉCOIS

Le gouvernement soutiendra la modernisation de l'industrie des chantiers maritimes québécois.

UNE MODERNISATION NÉCESSAIRE

Il faut que les chantiers maritimes établis le long du Saint-Laurent soient en mesure de contribuer à assurer l'entretien et la réparation des navires utilisant le fleuve et, plus globalement, à créer des emplois et de la richesse au profit des communautés où ils sont implantés.

DES SERVICES ESSENTIELS POUR LA FLUIDITÉ DES ÉCHANGES

Les chantiers maritimes sont directement liés aux services essentiels permettant d'assurer l'efficacité et la fluidité des échanges sur le Saint-Laurent.

En assumant cette fonction, les chantiers maritimes contribuent directement à la prospérité des communautés dans lesquelles ils sont intégrés. Les chantiers maritimes offrent des emplois spécialisés et bien rémunérés. Plusieurs d'entre eux sont très actifs sur les marchés étrangers, participant ainsi à la valorisation et à l'exportation du savoir-faire québécois.

UN BESOIN DE CAPITAUX POUR LA RÉALISATION DE GRANDS PROJETS

Le Québec compte une dizaine de chantiers maritimes répartis le long du Saint-Laurent, y compris dans la péninsule gaspésienne et l'archipel des Îles-de-la-Madeleine. Les chantiers maritimes du Québec construisent, réparent et entretiennent des navires de tailles et d'usages variés, pour les marchés québécois, canadien et international.

Certains chantiers maritimes font face à un manque de capitaux pour assurer la réalisation de grands projets. Les chantiers maritimes doivent s'adapter aux changements technologiques qui font en sorte que la valeur d'un navire du futur résidera davantage dans sa plate-forme technologique que dans sa coque ou ses équipements usuels.

UNE ENVELOPPE DE 200 MILLIONS DE DOLLARS POUR DES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

Dans le cadre d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement prendra des participations dans des projets de chantiers maritimes.

Le financement de grands projets intensifs en capital comme la construction navale est un enjeu constant, qui limite la capacité des chantiers québécois de réaliser des projets porteurs. Le gouvernement souhaite offrir à tous les chantiers maritimes québécois la possibilité de réaliser leurs projets à l'intérieur d'une structure de financement plus souple et accessible.

Pour ce faire, une enveloppe de 200 millions de dollars sera disponible pour des prises de participation minoritaires dans des projets de chantiers maritimes québécois. Les projets sélectionnés devront avoir des retombées économiques au Québec, démontrer leur rentabilité et offrir des perspectives de rendement suffisantes au gouvernement.

DÉVELOPPER LES BIOTECHNOLOGIES MARINES

Le gouvernement appuie le développement des biotechnologies marines, lesquelles ont le potentiel de devenir une nouvelle activité économique phare et structurante pour créer de la richesse au Québec.

Les biotechnologies marines sont un secteur scientifique en évolution rapide, offrant des solutions alternatives de diversification en proposant la mise en valeur et le développement de produits à valeur ajoutée à partir de résidus issus de la transformation industrielle des produits de la pêche commerciale, des algues et des microalgues disponibles dans le fleuve Saint-Laurent.

LE SOUTIEN DE LA COMMERCIALISATION DE PRODUITS ISSUS DES BIOTECHNOLOGIES MARINES

Le gouvernement soutiendra la commercialisation de produits issus des biotechnologies marines et en fera la promotion par la création d'un programme destiné aux entreprises actives dans le domaine. **Une enveloppe financière de 7 millions de dollars est prévue pour ce secteur.**

Des ressources de 4,7 millions de dollars seront investies dans la poursuite du programme Biotechnologies marines Propulsion administré par le Consortium de recherche et innovations en bioprocédés industriels au Québec.

Une enveloppe financière de 1 million de dollars permettra de soutenir le Centre de recherche sur les biotechnologies marines, et ce, pour la caractérisation de la biomasse marine et la création ou l'optimisation des procédés d'extraction. Cette initiative vise à répondre au manque de connaissances actuelles sur la biomasse marine québécoise.

Une somme de 1 million de dollars sera versée à Merinov, Centre d'innovation de l'aquaculture et des pêches du Québec, pour le développement d'une chaîne d'approvisionnement en matières premières à partir de la biomasse marine.

Un appui de 0,3 million de dollars sera versé à l'organisme Technopole maritime du Québec pour la prise en charge de l'animation de la filière québécoise des biotechnologies marines.

FAVORISER L'ACCÈS AU FLEUVE GRÂCE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES PAR VOIE MARITIME

Le fleuve Saint-Laurent fait partie intégrante de l'identité québécoise et constitue la principale ressource naturelle du Québec. Il traverse les régions les plus peuplées du territoire et continue aujourd'hui de jouer un rôle prépondérant dans l'économie, le transport, le tourisme, la culture et les loisirs. L'accès au fleuve représente plus que jamais un élément cher aux yeux de la population du Québec.

UNE SOLUTION INNOVANTE EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Les territoires très urbanisés sont confrontés à un engorgement endémique de la circulation automobile, et la région métropolitaine de Montréal n'échappe pas à cette réalité. Le gouvernement souhaite ainsi recourir au fleuve Saint-Laurent pour réduire la congestion routière dans cette région.

Le gouvernement prévoit d'analyser les structures opérationnelles nécessaires aux navettes fluviales en tant que mode complémentaire de transport collectif intégré aux réseaux de transport collectif terrestres de la région de Montréal. Un projet de navettes fluviales entre Boucherville et Montréal est d'ailleurs envisagé et étudié à titre de mesure de mitigation dans le cadre du projet majeur de réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Les navettes fluviales pourraient dès lors devenir des outils concrets de lutte contre la congestion en marge de grands chantiers d'infrastructures ou d'une congestion routière structurelle.

UN RÉSEAU DE NAVETTES FLUVIALES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Des études sont en cours, en collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, pour le développement d'un réseau de navettes fluviales dans la région métropolitaine de Montréal.

Des itinéraires seront proposés sur les axes offrant le plus de potentiel, notamment pour relier la rive sud et l'est de l'île au centre-ville de Montréal. Ce projet prometteur donnera la possibilité aux citoyens de se rendre au travail ou à l'école et de se déplacer pour d'autres occupations telles que les loisirs. De plus, le projet permettra d'arrimer les dessertes de transport collectif récréotouristique maritime existantes aux réseaux de transport en commun terrestres.

UN ACCUEIL POSITIF

Des projets récents ont permis d'évaluer l'accueil de cette solution par la population. En 2018, une navette fluviale de type utilitaire, reliant le quai Saint-Jean-Baptiste, à Pointe-aux-Trembles, et le quai Jacques-Cartier, dans le Vieux-Port de Montréal, a été mise à l'essai durant la période estivale.

UN DEUXIÈME PROJET PILOTE

En raison des résultats prometteurs du projet d'essai, un nouveau projet pilote de navette fluviale, cette fois sur une plus longue période, a été déployé pour la saison 2019 afin d'évaluer le potentiel d'un futur service permanent. Des passagers ont été transportés sept jours sur sept tout au long de la saison d'activité 2019.

Au total, 59 551 clients ont utilisé la navette fluviale. Plus de 2 700 traversées ont été effectuées pendant les 106 jours d'activité. Un taux d'occupation moyen de près de 50 % et près de 600 clients par jour en moyenne ont été enregistrés.

**DANS LE BUDGET 2020-2021,
LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
A PRÉVU, POUR CETTE INTERVENTION,
DES CRÉDITS DE 21 MILLIONS DE DOLLARS
POUR LES EXERCICES FINANCIERS
2020-2021 À 2024-2025.**

AVANTAGE SAINT-LAURENT

UNE STRATÉGIE ARRIMÉE AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

La Politique de mobilité durable – 2030 vise à soutenir les acteurs de la chaîne logistique dans la mise en place de services de transport performants, et ce, par l'établissement de réseaux multimodaux intégrés et interconnectés, en appui aux chaînes logistiques dans un système de transport multimodal faible en carbone. L'efficacité du transport maritime est l'une des conditions essentielles à la réduction des gaz à effet de serre.

Il en va de même pour le Plan pour une économie verte 2030, qui mise sur l'électrification des transports, la contribution optimale de chacun des modes et l'intermodalité pour la réduction des gaz à effet de serre.

Plusieurs des mesures proposées par **AVANTAGE SAINT-LAURENT** constituent une réponse concrète à ces objectifs gouvernementaux, dont :

- l'instauration d'infrastructures et de terminaux portuaires plus performants et efficaces;
- l'augmentation du transport maritime courte distance;
- l'établissement de liens plus étroits avec les partenaires en matière de logistique;
- la mise en œuvre de projets amorçant une plus grande connectivité avec les autres modes et réseaux de transport continentaux;
- l'optimisation des parcours de navigation et l'intégration des bases de données multimodales.

Grâce à ces mesures, **AVANTAGE SAINT-LAURENT** favorisera :

- l'optimisation des chaînes logistiques et de l'intermodalité au profit d'un système de transport multimodal ayant une faible empreinte carbone;
- le développement du transport maritime courte distance afin de faciliter le transfert modal de la route vers le maritime pour certaines régions;
- la réduction des déplacements de marchandises par camion.

Ainsi, les mesures d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** sont cohérentes et complémentaires à la Politique de mobilité durable – 2030 et au Plan pour une économie verte 2030. En misant sur l'optimisation du transport maritime, l'intermodalité et la connectivité, ces mesures contribuent aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés dans la Politique de mobilité durable – 2030 et le Plan pour une économie verte 2030.

ÉVALUATION

L'exercice d'évaluation des résultats et des effets d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** permettra notamment de mesurer les éléments suivants :

- la contribution d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** à l'électrification de l'économie du Québec;
- la contribution d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** à l'objectif de réduction de 37,5 % des gaz à effet de serre en ce qui a trait aux transports, lequel est énoncé dans le Plan pour une économie verte 2030 et la Politique de mobilité durable - 2030;
- la contribution à la cible d'augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec;
- l'amélioration de la coordination du transport maritime et du transfert modal vers d'autres modes de transport afin de réduire les gaz à effet de serre;
- le solde des émissions de gaz à effet de serre issues de l'accroissement désiré du trafic maritime par rapport à la réalisation des mesures d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT**, dont les effets se traduiront, notamment, par une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

CONCLUSION

Avec **AVANTAGE SAINT-LAURENT**, le gouvernement rend publique sa nouvelle vision maritime, grâce à laquelle il fera du Saint-Laurent un puissant vecteur de développement économique, social et environnemental.

Pour réaliser les objectifs retenus, et afin de doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives, des investissements de 300 millions de dollars seront consacrés :

- au nouveau terminal de conteneurs de l'Administration portuaire de Montréal, à Contrecœur;
- à des projets d'infrastructures maritimes visant la relance économique et le développement des divers marchés de transport maritime sur le Saint-Laurent;
- à la mise en place d'un nouveau programme d'investissement dans les infrastructures et les équipements maritimes.

De plus, afin d'assurer que la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est efficace et respectueuse des écosystèmes, une enveloppe de 232,6 millions de dollars, financée par le gouvernement du Québec et ses partenaires, permettra au gouvernement de faire du Saint-Laurent un corridor économique intelligent, le tout en veillant à la gestion des risques maritimes et à la protection des écosystèmes.

Le développement des communautés maritimes faisant aussi partie des visées du gouvernement du Québec, des avenues de croissance prometteuses et durables seront ouvertes, notamment par le développement des zones industrialo-portuaires et des pôles logistiques et par la modernisation de l'industrie des chantiers maritimes québécois, ainsi qu'en favorisant la croissance des biotechnologies marines et la mise en valeur du transport collectif maritime. Une enveloppe de 394,3 millions de dollars sera réservée au déploiement de tous ces possibles.

La vision d'**AVANTAGE SAINT-LAURENT** sera arrimée à la Politique de mobilité durable - 2030 et au Plan pour une économie verte 2030, et sa mise en œuvre sera évaluée à partir de plusieurs éléments clairement identifiés et identifiables.



**LE SAINT-LAURENT PORTE UNE PART
IMPORTANTE DE L'AVENIR DU QUÉBEC.**

**GRÂCE À AVANTAGE SAINT-LAURENT,
LE GOUVERNEMENT ENTEND S'APPUYER
SUR CE FLEUVE EXCEPTIONNEL
POUR AUGMENTER LA RICHESSE
COLLECTIVE DES QUÉBÉCOIS
ET OUVRIR UNE NOUVELLE VOIE
DE PROSPÉRITÉ ET DE CROISSANCE.**

