

Chambre de commerce
et d'industries de
Trois-Rivières



Commentaires

de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières

Dans le cadre de la consultation

de la Fédération des chambres de commerce du Québec

sur la Stratégie maritime

présentée par le gouvernement du Québec

Trois-Rivières

Août 2014



Introduction

Dans l'ensemble, la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières accueille favorablement la Stratégie maritime proposée par le Parti libéral du Québec lors de la dernière élection provinciale. En effet, Trois-Rivières est une ville portuaire dont le développement économique et social est étroitement lié à la voie maritime du Saint-Laurent. Nous sommes donc interpellés au premier plan par la Stratégie que propose le gouvernement.

Toutefois, avant de transformer cette Stratégie en véritable politique gouvernementale, la Chambre est heureuse que la période de consultation prévue par le ministre délégué aux Transports et à l'implantation de la Stratégie maritime, monsieur Jean D'Amour, permette d'apporter des modifications et des bonifications à certains égards. C'est dans ce contexte que la Chambre a transmis ses commentaires à propos de la Stratégie maritime à la Fédération des Chambres de commerce du Québec, qui doit présenter un mémoire à ce sujet au ministre d'ici le 15 septembre prochain.

Commentaires généraux

La Chambre croit que la Stratégie maritime du gouvernement a le potentiel d'être un levier de développement important pour toutes les régions du Québec, et non seulement pour les régions qui sont limitrophes au Saint-Laurent ou les grands centres. Il s'agit d'une stratégie rassembleuse qui permettra sûrement de répondre à plusieurs objectifs, bien que certains points doivent être bonifiés. Les commentaires de la Chambre vont d'ailleurs en ce sens et portent sur des points qui touchent directement la région trifluvienne.

Axe 1 : Saisir les multiples occasions offertes par le transport maritime

La Stratégie maritime souligne que le gouvernement s'assurera que le Québec perçoive sa juste part dans le plan Chantiers Canada, notamment pour les infrastructures portuaires.

À cet égard, la Chambre soulève qu'il faut également s'assurer de la flexibilité dans le traitement des demandes auprès du programme Chantiers Canada afin que ce ne soit pas seulement les grands pôles (Québec, Montréal ou Sept-Îles) qui puissent en bénéficier, mais également les administrations portuaires situées en région. Les planchers des projets doivent donc être raisonnables pour inclure les projets d'investissements des ports de plus petite taille.

Axe 2 : Développer un pôle logistique à haute valeur ajoutée

Plutôt que de cibler un projet et un endroit précis, la Stratégie devrait soutenir les initiatives de développement de pôles logistiques dans plusieurs régions stratégiques du Québec selon les projets présentés, notamment dans la région de Trois-Rivières qui offre des caractéristiques idéales pour l'établissement d'entreprises de logistique intermodales.

Cela aura pour effet de maximiser la force du réseau, de promouvoir la mise en place de transports maritime de courte distance et de favoriser le développement d'un réseau de pôles logistiques stratégiques en province, ce qui sera bénéfique pour toutes les entreprises trifluviennes. Ainsi, ce sont non seulement les villes portuaires qui pourront en bénéficier, mais également toutes les régions qui doivent acheminer des marchandises aux quatre coins du Québec, dans le reste du Canada et aux États-Unis.

Axe 4 : Favoriser le transport maritime des marchandises

La Chambre souhaiterait que cet axe soit précisé en mettant davantage l'emphase sur le développement d'un véritable service de transport maritime de courte distance qui serait partie prenante du transport global des marchandises. Avec la mise en place d'un tel service, les entreprises de toutes les régions du Québec pourront bénéficier des avantages de transports réguliers, porte à porte, et qui intègrent les différents modes de transport (maritime, routier et ferroviaire).

Certains incitatifs devraient être mis en place afin de soutenir le développement d'un service de transport maritime courte distance :

- Soutien au démarrage de nouveaux services de transports compétitifs utilisant le fleuve, sous la forme de projet pilote;
- Soutien à l'investissement dans les infrastructures et les équipements portuaires afin de faciliter l'intermodalité.

Intégrer les différents modes de transports et soutenir le développement du transport maritime de courte distance seraient avantageux sur plusieurs plans, et permettra entre autres :

- de développer pleinement le potentiel économique de chacune des régions grâce à des partenariats entre les entreprises du Nord et du Sud;
- d'atténuer le manque de travailleurs au Nord et utiliser la main-d'œuvre disponible dans les différentes régions limitrophes au fleuve;
- d'exploiter de façon efficace les infrastructures existantes;
- d'améliorer le bilan environnemental du Québec;
- de réduire le trafic routier vers le nord, ce qui entraînera une meilleure sécurité sur la route et des économies dans l'investissement en entretien des infrastructures routières (et maritimes dans le cas de la traversée de Tadoussac, déjà utilisée à pleine capacité);
- d'aider le transport routier à relever le défi du remplacement de la main-d'œuvre.

Axe 8 : Moderniser le tourisme maritime

Plusieurs efforts ont été faits dans les dernières années par les régions bordant le Saint-Laurent afin de développer une offre touristique de croisières de qualité. La Stratégie propose de bonnes initiatives en ce sens. Il faudra plus particulièrement qu'elle assure :

- le maintien des efforts de commercialisation et de promotion entrepris par l'Association des croisières du Saint-Laurent, qui commencent déjà à porter leurs fruits. Il faut continuer à positionner et démontrer aux compagnies de croisières que nous avons une belle offre touristique de mai à octobre qui résulte de l'arrivée de nouvelles lignes chaque été; la mise en place d'une politique d'accueil dans les neuf (9) ports d'escale afin que les différents sites du Québec soient les sites avec le meilleur accueil disponible. À cet égard, il faut s'assurer de bien consolider les infrastructures déjà en place, considérant les investissements passés, et d'assurer leur développement au besoin;
- Un appui dans les démarches des villes possédant des ports d'escales auprès du gouvernement fédéral afin notamment :
 - d'assouplir la loi du cabotage dans le fleuve pour les croisières internationales afin de faciliter la mise en place d'itinéraires « open jaw »¹ et ainsi favoriser les neuf ports d'escales de la destination Saint-Laurent;
 - d'obtenir le financement pour la mise en place d'infrastructure d'accueil de qualité supérieure (dans le cas de Trois-Rivières, une salle multifonctionnelle / pavillon d'accueil dans le Parc portuaire).

Axe 10 : S'inscrire dans le courant de l'économie bleue

La Stratégie maritime du gouvernement du Québec prévoit la création d'un Centre de développement en bio-marine. Il faudra s'assurer que cette nouvelle institution ne concerne pas seulement la portion « marine » (eau salée) du fleuve Saint-Laurent, mais également la portion « fluviale » (eau douce). L'Université du Québec à Trois-Rivières possède déjà des infrastructures de recherche de qualité dans ce domaine, notamment grâce à sa proximité géographique avec la réserve de la biosphère du Lac-St-Pierre. Le professeur Pierre Magnan, de l'UQTR, est d'ailleurs directeur du Groupe de recherche interuniversitaire en limnologie (GRIL), un regroupement stratégique du Fonds de recherche du Québec – Nature et technologies (FQRNT), et titulaire de la Chaire de recherche du Canada en écologie des eaux douces.

¹ L'« open jaw » est un itinéraire ouvert d'un navire de croisière, soit le contraire d'un trajet aller-retour. Le port d'embarquement et de débarquement sont deux destinations différentes pour cet itinéraire.