



**Chantal Rouleau  
Ministre déléguée aux Transports  
Gouvernement du Québec**



L'engagement de Chantal Rouleau pour le Saint-Laurent remonte à plus d'une décennie. Entre 2002 et 2008, elle a participé activement au projet d'assainissement et de nettoyage du fleuve dans l'Est de l'île de Montréal, ainsi qu'au développement de sites d'accès aux berges pour la population. En reconnaissance de la réussite de ce projet, la Canadian Geographic lui décerne en 2008 le Prix canadien de l'environnement - Réseau Prix d'action communautaire.

C'est sa passion pour le Saint-Laurent qui la pousse à faire le saut en politique en juin 2010. Elle devient alors mairesse de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles. Elle est réélue lors du scrutin de novembre 2013 et devient alors membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable du dossier de l'eau et des infrastructures de l'eau.

En octobre 2018, elle est élue au sein du gouvernement du Québec. À titre de ministre déléguée aux Transports, elle reçoit le mandat de proposer une vision maritime qui soit en adéquation avec les besoins de l'industrie et des populations côtières. En juin 2021, elle dévoile *Avantage Saint-Laurent*, la toute nouvelle stratégie maritime qui vise à faire du fleuve un corridor économique prospère, dans le respect des écosystèmes. Depuis, elle est résolument engagée à faire vivre cette stratégie en appuyant les différents acteurs dans leurs projets pour faire du Québec un chef de file de l'économie bleue.

**Question 1 : La vision maritime Avantage Saint-Laurent, que vous avez présentée, en juin 2021, met l'emphase sur le transport maritime, entre autres, grâce à des programmes gouvernementaux visant la réfection et la modernisation des infrastructures portuaires.**

Avec Avantage Saint-Laurent, le gouvernement entend aller plus loin et faire du Saint-Laurent l'un des corridors économiques les plus performants en Amérique du Nord. La prémisse à ceci est sans nul doute la mise à niveau, la modernisation et la résilience de ses infrastructures portuaires.

**Est-ce que, selon vous, notre réseau portuaire est moderne et résilient? Pourquoi miser sur ce type de programmes dans le cadre d'une stratégie gouvernementale?**

Car nous le savons tous, la compétitivité de l'ensemble des chaînes d'approvisionnement tient d'abord à la capacité des ports à réaliser rapidement et efficacement la manutention et le réacheminement des marchandises. Elles doivent pour ce faire disposer d'installations et d'infrastructures adéquates.

**Réponse 1 :** Le réseau portuaire stratégique du Québec est composé d'une vingtaine de ports situés dans le golfe et le long du fleuve Saint-Laurent.

C'est pourquoi notre vision du développement maritime, à travers Avantage Saint-Laurent, vise à accélérer les investissements nécessaires pour financer les projets de mise à niveau et d'optimisation d'infrastructures maritimes et portuaires.

La plupart de ces ports requièrent des investissements importants, car d'une part, ils figurent parmi les plus âgés au Canada, et, d'autre part, ils ont cumulé un important déficit d'investissements au cours des dernières décennies.

C'est d'ailleurs l'une des raisons qui a poussé, en 2018, le gouvernement du Québec à faire l'acquisition des installations portuaires de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros-Cacouna.

Nous souhaitons doter le Saint-Laurent d'un réseau portuaire sécuritaire, fonctionnel et performant. Pour ce faire nous aurons besoin de mobilisation et d'engagements financiers importants émanant tant du secteur privé que du public, incluant le gouvernement fédéral.



**Question 2 :** En avril 2018, l'Organisation maritime internationale s'est fixé comme objectif d'éliminer progressivement les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux par la réduction des émissions de CO2 d'au moins 40% d'ici 2030 et la réduction du volume total des émissions de GES annuelles d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008.

**Quel peut être l'apport du gouvernement du Québec pour soutenir l'industrie maritime dans cette volonté d'innover et de se tourner vers des technologies permettant de réduire son empreinte environnementale?**

**Réponse 2 :** En janvier 2022, le Forum de concertation sur le transport maritime a créé le Groupe de travail sur les changements climatiques et la décarbonation de l'industrie maritime. Son mandat est d'approfondir la réflexion sur la faisabilité d'implantation de solutions vertes.

Déjà, le recours aux carburants du futur comme l'hydrogène, l'éthanol, le biocarburant ou même le gaz naturel liquéfié se présente comme des options plausibles. Il en est de même pour les solutions de branchement électrique à

quai, qui se déploient déjà dans certains de nos ports mais, qui devraient être généralisés considérant notre potentiel hydro-électrique.

Pour supporter ces initiatives, le ministère des Transports offrira prochainement le Programme en efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, doté d'un budget de 40,1 M\$ sur cinq ans et issu du Plan pour une économie verte.

Également, avec Avantage Saint-Laurent, dans le cadre du Corridor économique intelligent, des projets technologiques pourront contribuer à l'atteinte de nos cibles environnementales.

De plus, il est important de rappeler que le transport maritime fait déjà bonne figure au niveau environnemental, que ce soit à travers les travaux ou initiatives évoquées plus haut mais aussi grâce à son efficacité énergétique avantageuse. Rappelons à ce sujet que, pour une tonne de marchandise transportée par kilomètre parcouru, le transport par train et celui par camion émettant respectivement 22% et 450% plus de GES que le transport maritime. Compte tenu de la géographie de notre territoire et de son immensité, nous avons tout intérêt à accroître l'utilisation du transport maritime au Québec.



**Question 3 : Le développement et le déploiement du corridor économique intelligent occupent une place centrale dans la dernière vision maritime.**

**Avec une enveloppe gouvernementale de 24,1 M\$ et une contribution attendue de l'industrie maritime et des autres acteurs gouvernementaux de 175 M\$, quels devraient être les priorités d'actions à court, moyen et long terme afin d'assurer la réussite de ce corridor?**

**Réponse 3 :** Afin d'assurer la réussite du CEI, quatre priorités ont été identifiées :

**Priorité 1)** Mettre en place une gouvernance multipartite pour assurer que le projet correspond aux attentes de ses utilisateurs

Les parties prenantes doivent se mobiliser et se donner une compréhension commune et des axes d'intervention prioritaires.

C'est pourquoi nous avons annoncé la création de la table québécoise du corridor économique intelligent qui nous permettra de bien coordonner nos actions.

**Priorité 2)** Créer un lien de confiance pour favoriser le partage des données.

Le CEI assurera la mise en place des solutions technologiques qui contribueront à améliorer la compétitivité de la filière du transport maritime et d'en réduire

l'empreinte environnementale.

Parallèlement, le ministère soutiendra un travail de fond visant à mettre en place une démarche concertée de partage des données qui peut favoriser l'innovation et s'opérer dans le respect des spécificités de l'industrie privée.

**Priorité 3)** Développer les outils technologiques et issus de l'intelligence artificielle pour optimiser les opérations portuaires et les parcours de navigation

D'ici 2025, nous avons espoir que des solutions technologiques concrètes seront déployées et que nous pourrions déjà en voir les gains. L'industrie et les partenaires connaissent l'importance d'effectuer un virage technologique. Chef de file en matière d'intelligence artificielle, le Québec a tous les atouts pour assurer une navigation intelligente sur le fleuve et optimiser nos opérations portuaires. Je suis très optimiste que nous y parviendrons.

**Priorité 4)** Étendre l'utilisation de ces outils à l'ensemble de la chaîne logistique afin de bénéficier de gains d'efficacité et d'accroître la compétitivité du Québec.

Le CEI est un projet qui arrivera à maturité dans 10 ou 15 ans. Il est raisonnable de penser qu'il touchera alors une gamme élargie d'activités qui se réalisent sur le fleuve ainsi que les différentes composantes de la chaîne logistique.



**Question 4 : Qu'il soit question d'intelligence artificielle, de robotique ou de navires autonomes, les experts en formation et en emploi s'entendent pour dire que 85% des emplois de 2030 n'existent pas encore. L'industrie maritime doit s'y préparer dès maintenant.**

**Cependant, elle est confrontée à des enjeux administratifs et réglementaires ayant un impact immédiat sur le recrutement et la rétention d'une main-d'œuvre qualifiée.**

**Selon vous, quelles devraient être les actions à court, moyen et long terme pour atténuer l'impact immédiat de la rareté de la main-d'œuvre tout en se préparant à l'arrivée prochaine des métiers du futur?**

**Réponse 4 :** Je l'ai répété au cours de la dernière année, je suis préoccupée par la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur maritime. Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'industrie et pour toute la chaîne d'approvisionnement des biens et services.

C'est d'ailleurs pour permettre la recherche de solutions concrètes que mon collègue le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS), Jean Boulet, et moi-même, avons demandé la réactivation de la Table de concertation sur l'adéquation formation-emploi du secteur maritime.

Les travaux de la Table viseront la formation continue et réglementée, la valorisation du secteur et l'immigration.

Mon collègue, Jean Boulet qui est aussi ministre de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration, est conscient que le recours à l'immigration atténuerait les impacts, à court terme, de la pénurie de main-d'œuvre. Nous sommes donc disposés à travailler de concert avec l'industrie et les autres partenaires du gouvernement fédéral dans le but de faciliter les processus administratifs et ceux de reconnaissance des compétences acquises pour les marins étrangers.

À moyen et long terme, il faudra à coup sûr adapter les programmes de formation aux nouvelles pratiques qui seront dictées, notamment, par un recours accru aux nouvelles technologies. Ici encore, l'innovation devra jouer un rôle majeur et je suis convaincue que les travaux entourant le Corridor économique intelligent pourront nous guider à ce niveau.

Le développement de nouvelles compétences est assurément nécessaire si l'industrie souhaite relever les défis auxquels elle sera de plus en plus confrontée en termes de transitions numérique et énergétique.





Enfin, il va sans dire que la valorisation des carrières maritimes reste une action cruciale pour votre secteur d'activités. La méconnaissance des perspectives de carrière dans le domaine maritime et portuaire est un frein à son développement. Des efforts soutenus devront être maintenus en la matière au cours des prochaines années.

Le ministère des Transports du Québec élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport dans le but d'assurer une mobilité durable et sécuritaire des personnes et des marchandises et contribuant ainsi au développement du Québec.

**Pour suivre la ministre Rouleau :**

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Instagram](#)

[LinkedIn](#)

