



Faire du corridor Saint-Laurent – Grands Lacs un moteur de  
souveraineté économique, d'efficacité et de transition  
énergétique

Mémoire de la  
Société de développement économique du Saint-Laurent  
(Sodes)

Consultation prébudgétaire en prévision du budget fédéral  
2026-2027

Septembre 2026

## Nos recommandations :

### **Priorité 1 – Accroître la productivité par l’intelligence maritime**

**Recommandation 1** : Que le gouvernement du Canada confirme, dans le prochain budget, une contribution de 5 135 803 \$ au projet Corridor intelligent Saint-Laurent–Grands Lacs, dans le cadre du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, afin de déployer une gouvernance neutre et un environnement sécurisé de partage des données entre les acteurs maritimes, portuaires, ferroviaires et routiers du corridor.

### **Priorité 2 – Faire du Saint-Laurent une infrastructure stratégique d’intérêt national**

**Recommandation 2** : Que le gouvernement du Canada reconnaisse officiellement le corridor du Saint-Laurent-Grands Lacs comme une infrastructure stratégique d’intérêt national et établisse, au sein des mécanismes de financement des corridors commerciaux, une enveloppe pluriannuelle destinée aux projets visant à renforcer sa capacité, sa résilience, sa fluidité et sa diversification commerciale.

### **Priorité 3 – Donner au secteur maritime les moyens d’accélérer sa transition énergétique**

**Recommandation 3** : Que le gouvernement du Canada rende explicitement admissibles aux crédits d’impôt à l’investissement pour l’économie propre les infrastructures portuaires nécessaires à la transition énergétique, notamment les infrastructures d’avitaillement en carburants à faibles émissions, d’alimentation électrique à quai et d’autoproduction d’énergie, et qu’il soutienne les investissements visant l’efficacité énergétique de l’ensemble de la chaîne logistique.

### **Priorité 4 – Conditions de succès : Accélérer les investissements stratégiques**

**Recommandation 4** : Que le gouvernement du Canada mette en œuvre rapidement les engagements découlant de l’entente de principe conclue avec le gouvernement du Québec en matière d’évaluation environnementale, afin d’éliminer les doublons, de réduire les délais et d’offrir un cadre prévisible pour la réalisation des projets portuaires, maritimes et logistiques stratégiques.

**Recommandation 5** : Que le gouvernement du Canada entreprenne la modernisation de la Loi maritime du Canada et de son cadre réglementaire afin de donner aux acteurs du corridor, notamment aux administrations portuaires, la latitude financière, réglementaire et opérationnelle nécessaire pour investir dans la transition énergétique, l’intermodalité des transports, la transformation numérique et la résilience, et pour agir de façon concertée à l’échelle du corridor.

Québec, le 8 septembre 2026

Comité permanent des finances  
131, rue Queen, sixième étage  
Chambre des communes  
Ottawa (ON) K1A 0A6

**Objet : Le Saint-Laurent : une infrastructure nationale au service de la souveraineté économique du Canada**

Membres du comité,

Depuis plus de quarante ans, la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) joue un rôle central dans la concertation et le développement de l'écosystème maritime et logistique du Saint-Laurent. Elle est la seule organisation au Québec à réunir autour d'une même table les administrations portuaires, les armateurs, les terminaux, les transporteurs, les expéditeurs, les manufacturiers, les centres de recherche, les établissements d'enseignement et les partenaires publics. Cette position unique lui permet de transformer la concertation en projets concrets et transférables, pouvant appuyer des démarches de mise en œuvre à l'échelle québécoise et canadienne.

La Sodes a notamment piloté des initiatives telles que le Système d'information maritime (SIM), le Plan de décarbonation de l'industrie maritime québécoise et coordonne aujourd'hui le déploiement du Corridor intelligent Saint-Laurent–Grands Lacs : gouvernance neutre des données maritimes et logistiques. Ces projets démontrent la capacité de notre organisation à mobiliser des acteurs diversifiés, à bâtir des consensus et à livrer des solutions concrètes en matière de performance logistique, de transition énergétique et d'innovation.

Cette capacité est aujourd'hui mise au service d'enjeu qui dépasse largement le secteur maritime, soit la souveraineté économique du Canada.

Le corridor Saint-Laurent- Grands Lacs relie les marchés internationaux au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Il soutient l'approvisionnement des entreprises canadiennes, l'exportation de nos ressources et nos produits manufacturés et la circulation de marchandises essentielles à notre économie.

Dans un contexte de tensions commerciales, de réorganisations des chaînes d'approvisionnement et de concurrence accrue pour les investissements, la capacité du Canada à contrôler, diversifier et sécuriser ses voies d'accès aux marchés devient un enjeu de souveraineté.

Le Saint-Laurent doit être considéré non seulement comme une voie navigable, mais comme une infrastructure économique stratégique.

Un actif économique qui soutient la croissance des régions et de l'économie canadienne.

Au Québec, l'industrie maritime regroupe près de 400 entreprises et 25 000 emplois, et elle contribue à près de 18 % des exportations maritimes du Canada. Elle s'appuie sur un réseau stratégique de 20 ports répartis sur l'ensemble du territoire, qui transbordent en moyenne 160 millions de tonnes de marchandises par année.

Le Saint-Laurent soutient des chaînes de valeur qui s'étendent dans toutes les régions du Québec, et au-delà, notamment les ressources naturelles, l'énergie, la fabrication, l'agroalimentaire et la logistique.

La performance du corridor détermine donc directement la capacité de nombreuses entreprises canadiennes à produire, exporter et accéder aux marchés.

Investir dans le Saint-Laurent, c'est investir dans la compétitivité des entreprises qui l'utilisent ainsi que dans le développement économique des régions qu'il dessert.

Le renforcement du corridor permet aux entreprises établies à l'extérieur des grands centres d'accéder aux marchés mondiaux dans des conditions plus compétitives. Il contribue ainsi à la diversification économique régionale, à l'attraction d'investissements et au maintien de chaînes de valeur stratégique au Canada.

#### 1. Transformer les données en gains de productivité

La compétitivité du corridor Saint-Laurent–Grands Lacs ne dépend pas uniquement de la capacité physique de ses infrastructures. Elle dépend aussi de la capacité de ses acteurs à travailler comme un système intégré.

Aujourd'hui, les différents modes de transport disposent de données essentielles à la planification et à la coordination des opérations, mais ces données demeurent fragmentées entre les organisations et les modes.

Cela réduit la visibilité sur les flux, limite la capacité de synchroniser les opérations et augmente l'incertitude pour les entreprises qui utilisent le corridor.

La Sodes estime que ces inefficacités représentent entre 350 et 750 millions de dollars par année.

Il existe donc une occasion exceptionnelle : améliorer la performance d'une infrastructure stratégique sans devoir commencer par construire de nouvelles infrastructures lourdes, celle du Corridor intelligent Saint-Laurent–Grands Lacs.

Ce projet vise à mettre en place une gouvernance neutre et un environnement sécurisé permettant le partage et l'utilisation de données entre les acteurs maritimes, portuaires, ferroviaires et routiers, concrètement :

- Mieux synchroniser les opérations;
- Améliorer la prévisibilité des chaînes logistiques;
- Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes;
- Réduire les temps d'attente et les inefficacités;
- Accroître la résilience des chaînes d'approvisionnement;
- Améliorer la compétitivité des entreprises canadiennes.

Cette initiative représente un investissement total de 15,4 millions de dollars, auquel la Sodes demande une contribution fédérale de 5 135 803 \$ dans le cadre du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Le gouvernement du Québec est également sollicité pour une contribution équivalente.

Cette demande constitue un investissement ciblé dans la productivité d'une infrastructure stratégique, avec des retombées qui dépassent largement le secteur maritime québécois.

La Sodes recommande donc au gouvernement du Canada de confirmer sa participation financière dans le prochain budget. Un investissement fédéral de 5,1 millions de dollars permettrait de s'attaquer à des inefficacités évaluées à plusieurs centaines de millions de dollars par année.

## 2. Faire du Saint-Laurent un actif de souveraineté économique

La diversification des marchés ne peut être dissociée de la capacité du Canada à déplacer efficacement les marchandises qui alimentent son économie et ses exportations.

Le corridor Saint-Laurent–Grands Lacs constitue à cet égard un actif unique.

Il donne accès aux marchés internationaux tout en desservant directement le cœur industriel nord-américain. Il constitue une porte d'entrée pour les importations essentielles et une porte de sortie pour les exportations canadiennes.

Dans un contexte où le Canada cherche à diversifier ses marchés et à réduire ses dépendances, cette capacité prend une importance nouvelle.

Le corridor doit être planifié comme un système économique intégré, plutôt que comme une succession d'infrastructures portuaires et de projets indépendants.

La Sodes recommande la création d'une enveloppe pluriannuelle dédiée aux projets structurants du corridor visant à favoriser les projets qui :

- Augmentent la capacité et la fluidité des échanges;
- Renforcent la résilience des chaînes d'approvisionnement;
- Facilitent la diversification des marchés;
- Améliorent l'intermodalité;
- Soutiennent le développement économique des régions;
- Contribuent à la transition énergétique;
- Augmentent la productivité des infrastructures existantes.

Une telle approche offrirait aux promoteurs la prévisibilité nécessaire pour planifier des investissements complémentaires à l'échelle du corridor plutôt que de manière isolée, port par port.

Elle permettrait également au gouvernement fédéral de maximiser l'effet de levier de ses investissements.

La souveraineté économique ne repose pas uniquement sur ce que le Canada produit. Elle repose aussi sur sa capacité à acheminer ce qu'il produit vers les marchés.

### 3. Accélérer la transition énergétique sans créer de nouveaux programmes

La décarbonation du secteur maritime constitue un autre chantier stratégique.

Les navires, les ports et les infrastructures logistiques devront progressivement intégrer de nouvelles sources d'énergie et de nouvelles technologies : carburants à faibles émissions, alimentation électrique à quai, électrification, production d'énergie sur site et mesures d'efficacité énergétique.

Le défi n'est toutefois pas uniquement technologique.

Les investissements requis sont importants et leur rentabilité s'inscrit souvent sur de longues périodes. Le cadre fiscal doit donc contribuer à réduire le risque et à accélérer les décisions d'investissement.

Le gouvernement dispose déjà d'un outil particulièrement efficace : les crédits d'impôt à l'investissement dans l'économie propre.

La Sodes propose donc une mesure simple et prévisible : clarifier et élargir l'admissibilité de certaines infrastructures portuaires essentielles à la transition énergétique.

Cela comprendrait notamment:

- Les infrastructures d'avitaillement en carburants à faibles émissions;
- Les infrastructures d'alimentation électrique à quai;
- Les équipements et infrastructures d'autoproduction d'énergie;
- Les infrastructures nécessaires à l'intégration de nouvelles filières énergétiques;
- Les investissements visant l'efficacité énergétique des chaînes logistiques.

Cette approche ne nécessite pas la création d'un nouveau programme et elle permet de mieux utiliser les outils fiscaux déjà en place.

Elle contribuerait simultanément à trois objectifs :

- Réduire les émissions;
- Renforcer la sécurité énergétique;
- Et maintenir la compétitivité des entreprises canadiennes.

### 4. Accélérer les projets stratégiques par une réglementation plus prévisible

La compétitivité du Canada dépend également de sa capacité à réaliser ses projets stratégiques dans des délais raisonnables.

Pour les projets portuaires, maritimes et logistiques, l'incertitude réglementaire et les chevauchements administratifs peuvent augmenter les coûts, retarder les investissements et affecter les décisions des promoteurs.

La Sodes recommande donc que le gouvernement du Canada mette rapidement en œuvre les engagements découlant de l'entente de principe conclue avec le gouvernement du Québec en matière d'évaluation environnementale.

L'objectif n'est pas de réduire les exigences environnementales. Il est de réduire les doublons tout en maintenant la rigueur des évaluations.

Un processus mieux coordonné permettrait de :

- Réduire les délais;
- Améliorer la prévisibilité;
- Diminuer les coûts administratifs;
- Accélérer les investissements;
- Renforcer la capacité du Canada à réaliser ses projets stratégiques.

Pour les investisseurs, la prévisibilité constitue une composante de la compétitivité au même titre que les infrastructures et les coûts de transport.

#### 5. Donner aux acteurs du corridor les moyens d'agir à l'échelle du corridor

Le Saint-Laurent constitue une infrastructure économique stratégique pour le Canada. Sa performance repose sur l'action coordonnée d'un écosystème maritime et logistique complet : administrations portuaires, transporteurs maritimes, terminaux, réseaux ferroviaires et routiers, chargeurs, producteurs et fournisseurs d'énergie, chantiers navals et autres infrastructures et entreprises qui assurent la circulation des marchandises et soutiennent les chaînes de valeur canadiennes.

Ces acteurs doivent aujourd'hui répondre simultanément à des enjeux de capacité, d'intermodalité, de transition énergétique, de transformation numérique, de résilience et de compétitivité internationale.

Or, plusieurs des investissements nécessaires à cette transformation dépassent les limites physiques, administratives ou organisationnelles d'une infrastructure ou d'un acteur donné.

Les nouvelles réalités du commerce international exigent une vision de corridor, capable de dépasser les silos institutionnels et de soutenir les investissements qui renforcent la performance de l'ensemble de la chaîne logistique.

Dans cette perspective, les administrations portuaires constituent des infrastructures structurantes. Elles doivent pouvoir développer des infrastructures complémentaires, coordonner leurs investissements avec les autres composantes du corridor et contribuer à une proposition de valeur intégrée pour les utilisateurs.

La modernisation de la Loi maritime du Canada devrait ainsi permettre de mieux adapter le cadre réglementaire et financier à cette réalité, tout en favorisant une plus grande capacité d'action et de collaboration entre les différents acteurs du corridor.

Il ne s'agit pas simplement de donner davantage de latitude aux ports. Il s'agit de donner au corridor les moyens de s'adapter plus rapidement aux transformations de l'économie canadienne.

Une capacité accrue d'investir et d'agir dans les domaines de l'électrification, de la production et de la distribution d'énergie, de la connectivité logistique, de l'intermodalité, des infrastructures numériques et de la modernisation des équipements permettrait de renforcer la résilience et la compétitivité de l'ensemble de la chaîne maritime et logistique du Saint-Laurent.

Le cadre fédéral doit évoluer d'une logique centrée sur les infrastructures prises individuellement vers une approche permettant de soutenir la performance du corridor dans son ensemble.

### **Un engagement pour la compétitivité et la souveraineté économiques du Canada**

Le Canada est engagé dans une période où la souveraineté économique, la diversification commerciale, l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement deviennent indissociables.

Le corridor Saint-Laurent–Grands Lacs doit être considéré pour ce qu'il est réellement, soit une infrastructure stratégique qui relie le Canada aux marchés mondiaux, soutient ses régions, alimente ses industries et contribue à sa souveraineté économique.

La Sodes propose une série de mesures ciblées permettant de mieux utiliser les infrastructures existantes, d'accélérer les investissements privés, d'améliorer l'efficacité et de renforcer la résilience du corridor.

Le premier geste peut être posé dès le prochain budget. Le gouvernement du Canada doit confirmer la contribution fédérale de 5 135 803 \$ au Corridor intelligent Saint-Laurent–Grands Lacs.

Le gouvernement peut ensuite inscrire cette initiative dans une vision plus large soit celle d'un corridor reconnu comme une infrastructure stratégique d'intérêt national et soutenu par des politiques cohérentes en matière d'investissement, d'énergie, de réglementation et de transformation numérique. Le Saint-Laurent possède déjà les infrastructures, les entreprises, les travailleurs et les savoir-faire nécessaires pour jouer ce rôle.

La Sodes est convaincue que le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs peut contribuer de façon déterminante à la prospérité du Canada. Elle réitère sa volonté de collaborer avec le gouvernement du Canada afin de faire de ce corridor stratégique un moteur de croissance durable, d'innovation et d'efficacité au bénéfice de l'ensemble du pays.

Veuillez agréer, Mesdames et Messieurs les membres du Comité, l'expression de nos salutations distinguées.



Mathieu St-Pierre  
Président-directeur général