

## Proposition

---

**Date :** 9 mars 2026

**Destinataire :** M. Christian Dea

Chef économique et directeur général de la section de l'Analyse économique sur les questions de transports, Transport Canada

**Expéditeurs :** M. Mathieu St-Pierre

Président-directeur général

Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)

**Objet : Proposition d'organisation de rencontres stratégiques en lien sur les priorités économiques fédérales et l'écosystème maritime et logistique québécois**

---

### 1. Mise en contexte

Au cours des dernières années, le gouvernement du Canada a publié plusieurs stratégies économiques visant à renforcer la résilience et la sécurité des chaînes d'approvisionnement, soutenir la transition énergétique, développer les filières de minéraux critiques et consolider la capacité industrielle stratégique du pays.

Ces orientations ont des implications directes pour le secteur maritime et logistique québécois. Les ports, les infrastructures intermodales, les corridors de transport et les capacités industrielles associées jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre de ces priorités.

Dans ce contexte, il apparaît pertinent de structurer un dialogue stratégique avec les acteurs de la chaîne d'approvisionnement afin :

- D'évaluer les impacts concrets des orientations fédérales sur les opérations logistiques;
- D'identifier les investissements et les adaptations nécessaires;
- De dégager des pistes d'action permettant de renforcer la compétitivité et la résilience des corridors maritimes canadiens.

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), qui fédère l'écosystème maritime et logistique québécois, est bien positionnée pour coordonner cette démarche.

### 2. Objectifs de la démarche

La démarche proposée vise à :

1. Analyser les impacts des stratégies économiques fédérales sur :
  - Les infrastructures portuaires et intermodales;
  - Les corridors logistiques stratégiques;

- La construction navale et les capacités industrielles;
  - L'innovation, la transition énergétique et la décarbonation;
  - La main-d'œuvre et la compétitivité sectorielle.
2. Identifier les besoins d'adaptation réglementaire, financière et opérationnelle nécessaires à la mise en œuvre efficace de ces stratégies;
  3. Mettre en lumière des projets structurants susceptibles de soutenir les priorités fédérales en matière de sécurité économique et de résilience des chaînes d'approvisionnement;
  4. Formuler des recommandations stratégiques visant à renforcer la contribution du secteur maritime aux objectifs économiques et géopolitiques du Canada;
  5. Favoriser un dialogue direct entre le gouvernement fédéral et les acteurs du terrain, permettant une compréhension partagée des enjeux et des opportunités.

### **3. Format et démarche proposée**

La démarche proposée s'inspire du modèle du Forum de concertation sur le transport maritime, mis en place en 2001 par le gouvernement du Québec et l'industrie maritime afin de structurer un dialogue permanent entre les acteurs du secteur.

Ce modèle repose sur :

- Une représentation équilibrée des différentes composantes de la chaîne logistique;
- Un cadre de discussion favorisant les échanges ouverts et la recherche de consensus;
- Une capacité à produire des recommandations structurées destinées aux décideurs publics.

La démarche pourrait comprendre :

1. Une rencontre stratégique principale :
  - Réunissant les principaux acteurs de la chaîne d'approvisionnement maritime et logistique afin d'examiner les impacts des stratégies fédérales et d'identifier les priorités sectorielles.
2. Des tables sectorielles ciblées :
  - Selon les besoins, certaines thématiques pourraient être approfondies dans le cadre de tables sectorielles ou de groupes de travail :
    - Infrastructures portuaires et intermodales;
    - Corridors logistiques et fluidité des chaînes d'approvisionnement;
    - Transition énergétique et décarbonation;
    - Construction navale et capacité industrielle;
    - Innovation, données et numérisation.
3. Un processus structuré de synthèse et de validation :
  - Les constats et recommandations issus des discussions seraient consolidés dans un document stratégique destiné à Transports Canada.

### **4. Livrables**

La démarche permettrait de produire les livrables suivants :

1. Un rapport stratégique présentant :
  - Les principaux constats issus des discussions;
  - Les enjeux identifiés par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement;
  - Les opportunités de développement.
2. Une série de recommandations stratégiques visant à renforcer la contribution du secteur maritime aux priorités économiques et industrielles du Canada;

3. Une cartographie préliminaire de projets structurants susceptibles de soutenir les objectifs fédéraux en matière de corridors logistiques, de sécurité économique et de transition énergétique;
4. Un résumé exécutif destiné aux décideurs gouvernementaux.

## 5. Échéancier indicatif

1. Hiver 2026 :
  - Planification de la démarche et identification des participants;
  - Préparation des rencontres, documentation stratégique et cadrage des discussions.
2. Printemps 2026 :
  - Tenue de la première rencontre stratégique réunissant les principaux acteurs de la chaîne d’approvisionnement maritime et logistique.
3. Printemps – Automne 2026 :
  - Organisation de tables sectorielles complémentaires visant à approfondir certains enjeux spécifiques (corridors logistiques, infrastructures, transition énergétique, capacité industrielle, données et innovation).
4. Automne 2026
  - Analyse des travaux et rédaction du rapport stratégique;
  - Validation des constats et des recommandations avec les partenaires participants;
  - Diffusion du rapport final auprès des partenaires gouvernementaux et de l’industrie.
5. Perspectives de continuité :
  - Selon l’intérêt des partenaires et la valeur stratégique des échanges, cette démarche pourrait constituer la première phase d’un mécanisme de dialogue stratégique récurrent, permettant d’assurer un suivi des priorités économiques fédérales et de maintenir un espace structuré de concertation entre le gouvernement du Canada et les acteurs de la chaîne d’approvisionnement maritime.

## 6. Budget estimatif

Le budget proposé couvre les coûts liés à la coordination, à l’animation des discussions et à la production des livrables stratégiques.

<b>Poste budgétaire</b>	<b>Estimation</b>
Coordination stratégique et gestion du projet	45 000 \$
Organisation des rencontres et animation	30 000 \$
Analyse stratégique et rédaction du rapport	35 000 \$
Communications et diffusion	<u>10 000 \$</u>
Total estimé :	120 000 \$

## 7. Valeur ajoutée de la Sodes

La Sodes occupe une position unique au sein de l’écosystème maritime québécois.

Organisation neutre et fédératrice, elle regroupe l’ensemble des acteurs de la chaîne maritime et logistique, incluant administrations portuaires, armateurs, expéditeurs, fournisseurs de services et partenaires institutionnels.

Cette position lui confère une capacité reconnue de mobilisation et de concertation, ainsi qu'une compréhension fine des enjeux opérationnels du secteur.

La Sodes possède également une expérience éprouvée dans l'animation de mécanismes de dialogue sectoriel, notamment à travers le Forum de concertation sur le transport maritime.

Par ailleurs, l'organisation pilote actuellement une initiative structurante visant à favoriser l'échange et le partage de données au sein de la chaîne logistique maritime. Cette approche collaborative et neutre vise à améliorer la fluidité des opérations, la prévisibilité logistique et la résilience des corridors commerciaux.

Dans ce contexte, la Sodes constitue un interlocuteur crédible pour structurer un dialogue stratégique entre Transports Canada et les acteurs clés de la chaîne d'approvisionnement.

## **8. Éléments complémentaires à considérer**

Afin de maximiser les retombées de la démarche, certains éléments pourraient être intégrés :

- Participation ciblée de ministères fédéraux concernés (Innovation, Sciences et Développement économique Canada, Défense nationale, Ressources naturelles Canada, Transport Canada);  
Mise en perspective avec les initiatives nord-américaines en matière de sécurité économique et de corridors logistiques;
- Identification d'indicateurs permettant d'évaluer les progrès réalisés dans le renforcement de la résilience des chaînes d'approvisionnement.

## **9. Conclusion**

Dans un contexte de transformations rapides des chaînes d'approvisionnement mondiales et de montée des enjeux de sécurité économique, une concertation structurée avec les acteurs du secteur maritime et logistique apparaît essentielle.

Coordonnée par la Sodes, cette démarche offrirait au gouvernement du Canada une lecture concertée des enjeux et des opportunités liés aux corridors logistiques maritimes et contribuerait à renforcer la compétitivité, la résilience et la valeur stratégique du secteur maritime et logistique canadien.