

1. En avril 2024, l'ancienne vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, a annoncé le début des travaux pour renouveler la vision maritime du Québec, **Avantage Saint-Laurent (Communiqué MTMD, 2024)**.

a) **Veuillez préciser les étapes déjà complétées et celles à compléter en détaillant le volet consultation**

Le renouvellement de la stratégie maritime comportait quatre grandes étapes.

1. Élaboration de portraits sectoriels et priorisation des enjeux;
2. Consultation des parties prenantes;
3. Développement d'une stratégie et d'un plan d'action préliminaire;
4. Rédaction de la stratégie et budget.

Les deux premières étapes ont été complétées alors que la troisième a été entamée.

Les activités suivantes ont été réalisées dans le cadre de la **consultation des parties prenantes** :

- Consultations bilatérales avec les ministères et organismes concernés par le transport maritime.
- Mise en place d'un comité consultatif composé d'une vingtaine de partenaires externes du secteur maritime.
- Mise en ligne d'un document de consultation s'adressant aux partenaires du secteur maritime et aux citoyens sur les enjeux et les priorités de la prochaine stratégie.
- Appel à mémoire.

b) **Un document de consultation a-t-il été produit ? Si la consultation est terminée, un bilan de cette consultation a-t-il été produit? Si oui, veuillez les déposer**

Un document de consultation (en annexe) a été mis en ligne en avril et mai 2024 pour permettre à quiconque (partenaires et citoyens) de se prononcer sur les enjeux et les priorités de la prochaine stratégie maritime. Aucun bilan des consultations n'a été publié par le Ministère.

c) **Une cible de croissance du trafic maritime a-t-elle été soumise pour discussion dans le cadre cette consultation ?**

Non, aucune cible relative à la croissance du trafic maritime n'a été discutée à l'interne ou soumise à la consultation.

2. **Pour l'analyse des demandes de financement de projets dans le cadre du Programme d'investissement dans les infrastructures maritimes, vous avez précisé vous appuyer sur une analyse financière. Le site web du programme précise que cette analyse vise à « déterminer le montant selon la rentabilité du projet » (Soutien aux infrastructures maritimes et intermodales en transport des marchandises (volet 1) | Gouvernement du Québec). Lorsqu'un projet se qualifie et que l'analyse financière démontre que des aides financières du Québec et du Canada sont nécessaires**

pour rentabiliser le projet, comme ce fut le cas pour le projet (DB1, p. 3pdf), est-ce que le financement des dépenses admissibles se limite au montant nécessaire pour rentabiliser le projet ?

Non, le montant de l'aide financière correspond habituellement à un pourcentage des dépenses admissibles prévues au programme. Pour le volet 1 du Programme d'investissement en infrastructures maritimes, le montant de l'aide financière pour un organisme qui n'est pas une administration portuaire canadienne correspond à 50 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 20 M\$. Ce pourcentage variera selon le type d'organisme admissible et le volet.

Par ailleurs, ce montant doit également respecter la règle de cumul prévue au programme. Selon ce critère, le cumul des aides financières reçues directement ou indirectement des ministères et organismes des gouvernements du Canada ou du Québec, ainsi que des entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme, ne peut excéder un pourcentage donné (celui-ci varie selon le volet du programme) du total des dépenses admissibles directement liées au projet.

L'analyse de la rentabilité est effectuée en se basant, notamment, sur l'aide financière déterminée en fonction des critères d'admissibilité et de calcul énoncés ci-dessus.

3. Dans votre réponse à la question écrite de la commission sur les éléments retenus dans votre analyse du projet concernant les effets du projet sur le camionnage au Québec, vous évoquez deux effets considérés soit 1) l'accroissement du volume de tonnage transporté par camion à partir du site du nouveau terminal et 2) la réduction du camionnage entre le quai Saint- Joseph-de-Sorel et l'entrepôt de QSL de la zone industrialo-portuaire (48 000 km selon l'initiateur) (DQ5.1, p. 4). En séance, le MTMD a précisé qu'une des raisons pour laquelle le gouvernement du Québec s'est doté d'une stratégie maritime est : « de favoriser le type de transport le plus adéquat qui génère le moins de gaz à effet de serre et de rapprocher la marchandise de son [...] bénéficiaire, [...] donc de l'utilisateur » (DT2, p. 24 et 25). Lors de l'analyse du projet, avez-vous évalué si le projet permettrait de rapprocher les marchandises de ses bénéficiaires ou utilisateurs, réduisant le trafic routier, et si oui, comment ?

Le MTMD ne connaît pas les origines et destinations finales des marchandises transbordées à Sorel-Tracy, il n'est donc pas en mesure de faire une analyse détaillée des flux de transport de ces marchandises. Cependant, l'hypothèse de départ est que le choix de transborder des marchandises à Sorel-Tracy plutôt qu'à un autre port rapproche les marchandises de leurs lieux d'origine et de destination parce que c'est avantageux économiquement. En règle générale, lorsque le transport maritime fait partie de la chaîne d'approvisionnement d'un produit, il est moins coûteux d'utiliser ce mode de transport sur la plus longue distance possible avant de le transférer vers le camionnage, plus cher au kilomètre. Si les marchandises sont plutôt transbordées dans des ports plus éloignés comme ce fut le cas dans le passé à cause des temps d'attente au port de Sorel-Tracy, il est fort probable que cela augmente le nombre de kilomètres parcourus en camion, et par conséquent, les coûts de transport.

4. Concernant l'analyse réalisée pour octroyer le financement du projet dans le cadre du Programme d'investissement dans les infrastructures maritimes, le MTMD a précisé en séance : « [...] dans le cas du projet de QSL, effectivement, il y avait quand même des temps d'attente des navires, donc ancrés, qui étaient pas négligeables, donc dans le fond ça, ça fait partie effectivement des objectifs du programme. Donc, ça avait été un des facteurs qui a été considéré, notamment. » (DT2, p. 26). À la suite d'un questionnaire écrit de la commission,

l'initiateur a fourni des données de 2021 à 2025 qui montrent une réduction significative du temps d'attente depuis 2023. Il précise également que 2021 était une année avec des « volumes exceptionnellement élevés ». L'initiateur fournit des explications concernant cette baisse, dont la réorientation temporaire de clients à la suite des temps d'attente, et plus largement la baisse de la fréquentation de son quai à Saint-Joseph-de-Sorel (DQ1.3).

a) Sur quelles données de temps d'attente le MTMD s'est appuyé lors de l'analyse

Le MTMD s'est appuyé sur les temps d'attente de 2021 communiqués par QSL dans sa demande d'aide financière déposée en 2023. Ces temps d'attente sont les mêmes que ceux présentés à la réponse à la question 7 du document DQ1.3. Dans sa demande, QSL a également présenté des données confirmant la croissance des tonnages d'acier, de vrac et de cargo général transbordés entre 2015 et 2021. Les effets de cette congestion étaient également mentionnés, soit le transfert de certains navires vers d'autres ports de son réseau comme Québec, Bécancour, Montréal, Trois-Rivières et Valleyfield.

b) Quelle appréciation de la pertinence du projet faites-vous au regard des nouvelles données partagées concernant le nombre de navires et les temps d'attente au quai de l'initiateur à Saint-Joseph-de-Sorel ?

À la lecture des données présentées par l'initiateur, on constate effectivement une baisse significative du nombre de navires et des tonnages transbordés par QSL depuis 2021 au port de Sorel-Tracy. Cependant, selon l'évolution de la conjoncture économique, il n'est pas impossible que le port de Sorel-Tracy connaisse une nouvelle période de croissance des tonnages dans les dernières années. De plus, la réduction récente des temps d'attente récente et la réalisation potentielle du projet de terminal en cours pourraient aussi inciter certains expéditeurs à revenir à Sorel-Tracy dans les prochaines années. Comme ce type de projet doit être évalué dans une perspective à moyen et long terme, le Ministère ne remet pas en question sa pertinence.

Le projet comportait également d'autres avantages intéressants du point de vue des critères du programme. Ce nouveau terminal :

- Constitue une nouvelle alternative de transport pour l'acheminement de marchandises transportées par navire, incluant pour le transport maritime de courte distance. Selon l'initiateur, cette nouvelle option est localisée à proximité des utilisateurs d'engrais et de l'industrie agro-alimentaires de la Montérégie. Le terminal est aussi situé à proximité de la voie ferrée du Canadien National et de l'autoroute 30.
- Permettra d'améliorer l'efficacité des installations du port de Sorel-Tracy en offrant une capacité permettant de répondre à une augmentation de la demande future;
- Pourra favoriser le développement du secteur Saint-Laurent de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy.

5. L'étude de circulation conclut que l'exploitation du port n'aura pas d'impact significatif sur les déplacements sur le réseau routier (PR3.6, p. 279 PDF). Le projet induirait toutefois une augmentation du camionnage sur les axes routiers où des résidences sont présentes (route Marie-Victorin et Chemin du Golf) estimé entre 4,7% et 4,8% (PR3.6, p. 277 et 278 PDF). Pour la route Marie-Victorin, cette situation correspondrait à une augmentation d'environ 46% du nombre de camions à la pointe du matin et de 70% à la pointe du soir.

a) Comment le MTMD qualifie-t-il cette augmentation au regard de la présence de résidences et d'une voie cyclable ?

Les données du tableau 2-2 de l'étude de circulation d'AtkinsRéalis indiquent que le nombre actuel de véhicules aux heures de pointe AM et PM est plutôt faible sur la route Marie Victorin (incluant les camions). Les débits attendus par le projet (environ 10 camions/h additionnels) n'amèneront que peu de changements à cette situation, d'où l'importance de ne pas considérer uniquement les pourcentages.

Le même constat s'applique au chemin du Golf, soit aux intersections de ce chemin avec les bretelles de l'échangeur A-30 et avec la rue Industrielle. Selon les tableaux 2-4 et 2-5 de l'étude précitée, le nombre actuel de véhicules aux heures de pointe AM et PM (incluant les camions) est plutôt faible et les débits attendus dans le cadre du projet (tableaux 3-1 et 3-2) n'amèneront qu'une faible augmentation pour certains mouvements seulement (jusqu'à 11 véhicules/h additionnels).

Compte tenu de ce qui précède, puisqu'il y a déjà du camionnage sur les routes précitées et sur le site de QSL, les enjeux actuels de cohabitation devraient généralement se maintenir.

b) Quels sont les possibles effets de cette cohabitation ?

Puisqu'il y a déjà du camionnage sur les routes concernées et que selon notre compréhension, le site du projet comporte déjà des accès au réseau routier, les points de conflit actuels seront généralement maintenus. Cependant, les débits véhiculaires générés par le projet pourraient entraîner une augmentation de la fréquence des conflits en ces points.

c) Quelles sont les mesures d'atténuation possibles ?

Dans un premier temps, un diagnostic des problématiques et des conflits devrait être réalisé afin de déterminer les endroits où des améliorations seraient nécessaires.

Par exemple, voici quelques mesures d'atténuation possibles :

- S'assurer que les triangles de visibilité aux intersections et aux accès sont conformes et qu'ils demeurent dégagés en tout temps de toute obstruction visuelle potentielle.
- S'assurer que la géométrie des intersections et des accès industriels est adaptée, particulièrement aux véhicules lourds et aux cyclistes, de façon à :
 - assurer une bonne visibilité des cyclistes par les camionneurs;
 - valider si des mesures de protection additionnelles seraient souhaitables pour les cyclistes aux intersections et aux accès en raison des angles morts des véhicules, notamment des camions;
 - réaliser des aménagements conformes aux attentes des usagers et qui permettent une délimitation claire des différents usages.
- Valider le dispositif de contrôle requis aux intersections.

De plus, l'aménagement, le marquage et la signalisation de la route, des accotements cyclables et des passages pour piétons ou cyclistes doivent respecter les normes applicables, notamment celles prévues au Tome V – Signalisation

routière. Une attention particulière doit être portée à la visibilité du marquage sur la chaussée afin de permettre aux usagers de la route de bien identifier les aménagements cyclables.

6. Selon le tableau 2-1 de l'étude de circulation de l'initiateur, la vitesse affichée sur la route Marie-Victorin est de 70 km/h, alors qu'elle est de 50 km/h sur les autres tronçons du secteur (PR3.6, p. 268 PDF). Considérant la cohabitation entre des usages industriels et résidentiels, la présence d'une piste cyclable ainsi que la relative importance de la circulation de véhicules lourds, bien que cette route soit de compétence municipale, le MTMD peut-il indiquer, sur la base de son expertise, dans quelles circonstances une réduction de la limite de vitesse pourrait constituer une mesure pertinente? Une telle mesure serait-elle par exemple susceptible de favoriser la sécurité des usagers vulnérables et de contribuer à l'atténuation de certaines nuisances, notamment le bruit généré par le camionnage? Le choix de la vitesse sur l'axe routier qu'est la route Marie-Victorin dans le tronçon d'intérêt entre le terminal projeté de QSL au 12125 route Marie-Victorin et les intersections avec les rues Joseph Simard et la rue des Chantiers est-il une responsabilité de la Municipalité ?

La vitesse affichée doit être en adéquation avec l'environnement routier traversé pour favoriser autant que possible l'adhésion des usagers de la route. La seule réduction de la limite de vitesse, sans réaménagement de la route ni opérations de contrôle, n'a souvent pas d'effet significatif sur la vitesse pratiquée par les usagers de la route.

Une réduction de la limite de vitesse dans des secteurs où cette dernière ne serait pas cohérente avec l'environnement routier, sans autre mesure, pourrait ne pas améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Comme une limite de vitesse de 50 km/h est généralement associée aux agglomérations urbaines, l'abaissement de la vitesse affichée d'une route nécessiterait donc le réaménagement de celle-ci et de ses abords de façon à lui donner les caractéristiques urbaines attendues (p. ex : présence de trottoirs ou de bordures, densité d'accès et d'intersections, densité d'utilisation du sol aux abords, éclairage routier, plantations, etc.).

Le choix de la vitesse sur la route Marie Victorin relève de la responsabilité de la Municipalité ([Modification d'une limite de vitesse sur le réseau routier municipal | Gouvernement du Québec](#)).

7. En séance publique, vous indiquiez que « lorsqu'il y a du camionnage en grande proportion [...] une des façons d'améliorer la sécurité des cyclistes » consisterait à aménager une surlargeur au niveau de l'espace cycliste (DT3, p. 54).

a) Pouvez-vous qualifier ce qui est considéré comme une « grande proportion » de camionnage dans un contexte de cohabitation avec des pistes cyclables ?

Il n'y a pas de proportion de camions établie.

b) Comment cette définition s'applique-t-elle à la situation projetée sur la route de camionnage du projet selon les données présentées aux tableaux 3-1 et 3-2 de l'étude de circulation de QSL (PR3.6, p. 276 PDF)? Qu'en est-il par rapport à la situation actuelle de camionnage présentée aux tableaux 2-4 et 2-5 de la même étude (PR3.6, p. 273 PDF) ?

La desserte routière de tout le secteur industriel (et non seulement le projet QSL) est et sera concentrée sur le chemin du Golf aux intersections de ce chemin avec les bretelles de l'échangeur A-30 et avec la rue Industrielle, d'où la présence de véhicules lourds.

Le réseau cyclable national de la Route Verte est aménagé sur les accotements pavés du chemin du Golf. Les cyclistes doivent donc traverser les trois (3) intersections précitées.

Comme mentionné au tableau 3-4 de l'étude de circulation, la configuration routière actuelle de l'intersection du chemin du Golf et de la rue Industrielle présente certaines lacunes qui pourraient amener des enjeux. Un diagnostic de la situation actuelle pourrait permettre de cibler les besoins et les améliorations à apporter, notamment celles énumérées à la question 5c (s'il y a lieu).

c) Le débit cyclable est-il également pris en compte pour justifier l'installation ou le déploiement de surlargeur ou la seule présence d'une piste cyclable identifiée justifie également la mesure ?

Les débits cyclables et piétonniers sont utilisés pour effectuer la conception des aménagements actifs (p. ex : largeur des pistes ou des sentiers).

Les débits de circulation, la vitesse et l'environnement routier sont utilisés pour déterminer le type d'aménagement actif le plus approprié et, au besoin, la protection nécessaire.

FORMULAIRE DE CONSULTATION

RENOUVELLEMENT DE LA VISION MARITIME AVANTAGE SAINT-LAURENT

Identification

1. Prénom et nom
2. Adresse courriel
3. Est-ce que vous répondez en tant que
 - a. Citoyen(ne)
 - b. Représentant(e) d'une organisation
4. J'autorise le ministère des Transports et de la Mobilité durable à communiquer avec moi ou mon organisation
 - a. Oui
 - b. Non

Le renouvellement de la stratégie en transport maritime constitue une occasion pour le Ministère de proposer une vision en mobilité, en développement économique et en environnement sur 10 ans (2035), ainsi qu'un nouveau cadre stratégique permettant de mettre en évidence certains enjeux actuels, tout en continuant d'aborder les enjeux traditionnels.

Par exemple, le développement économique, la carboneutralité, la mobilité des personnes, l'adaptation aux changements climatiques, etc.

5. Quelles devraient être les trois priorités de la future stratégie gouvernementale en transport maritime à l'horizon 2035?

Questions sur les enjeux en transport maritime

Les questions de cette section visent à mieux connaître les enjeux qui vous préoccupent ou qui préoccupent votre organisation, ainsi que les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour y répondre.

La mobilité des personnes, les populations riveraines et la protection des écosystèmes

Les communautés riveraines du Québec entretiennent pour la plupart des liens étroits avec leur milieu maritime, que ce soit pour la mobilité des personnes et des marchandises, le développement économique régional, l'accès aux plans d'eau ou la protection de l'environnement et du littoral. Mentionnons à ce sujet que le caractère riverain des communautés et les avantages de celui-ci, notamment pour l'utilisation de transports maritimes pour la mobilité durable des personnes, ne sont pas toujours exploités de manière optimale. L'inverse est aussi possible, soit que des activités maritimes peuvent nuire à certaines communautés (par exemple par l'érosion des berges ou l'émission de bruits et de poussières).

6. Quels sont les principaux enjeux auxquels fait face votre communauté par rapport à son caractère riverain et à son environnement maritime, notamment dans les domaines du transport maritime et de la protection des écosystèmes?

7. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour faire en sorte que les activités maritimes puissent tendre à avoir un effet positif sur le développement de votre communauté?

Questions sur les enjeux en transport maritime

La fluidité des marchandises

La fluidité du transport des marchandises est tributaire de plusieurs facteurs, notamment de l'efficacité des infrastructures (qui doivent être en bon état et avoir une capacité suffisante et adaptée aux effets des changements climatiques), de la qualité des interconnexions entre les modes de transport, de la fiabilité et de la résilience des services de transport, du bon échange d'informations et de données entre les différents partenaires, de l'existence d'une main-d'œuvre suffisante et qualifiée et de la présence d'une réglementation adéquate.

8. Quels sont les principaux enjeux auxquels fait face le Québec sur le plan de la fluidité du transport maritime de marchandises?
9. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour atténuer ces obstacles et améliorer la fluidité du transport maritime des marchandises?

Questions sur les enjeux en transport maritime

Transport maritime de courte distance

Le transport maritime de courte distance (TMCD) est lié à tout transport de marchandises ou de passagers qui se fait sans traverser l'océan, soit principalement le long du fleuve Saint-Laurent, sur les Grands Lacs et le long de la côte est américaine.

L'intégration d'un segment maritime dans les chaînes d'approvisionnement régionale, nationale ou continentale permet d'offrir aux expéditeurs et à la société des solutions de transport qui sont avantageuses sur le plan des coûts sociaux, notamment en réduisant les répercussions du transport routier sur la sécurité, l'état des infrastructures, le bruit et la qualité de l'air.

10. Quels sont les principaux enjeux au transfert modal du routier ou du ferroviaire vers le transport maritime?
11. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être prises pour encourager le transport maritime de courte distance?

Questions sur les enjeux en transport maritime

La décarbonation du secteur maritime

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable, en conformité avec la Politique de mobilité durable – 2030 et le Plan pour une économie verte 2030, juge nécessaire la réduction des gaz à effet de serre (GES) et la décarbonation dans le secteur maritime à l'horizon 2050.

La décarbonation passe par un ensemble de solutions comprenant l'amélioration de l'efficacité énergétique, l'utilisation de carburants et de propulsions de remplacement, la compensation des émissions ou encore la séquestration du carbone. Divers outils peuvent être mis en place, dont des aides financières, des mesures écofiscales, etc.

12. Quels sont les principaux enjeux liés à la décarbonation du secteur du transport maritime?

13. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour atténuer ces enjeux et vous appuyer dans la décarbonation des activités de votre organisation?

Questions sur les enjeux en transport maritime

Transformation numérique et accès aux données

La transformation numérique, l'accès à des données en temps réel et l'utilisation de modules d'intelligence artificielle sont des outils qui peuvent, par exemple, augmenter l'efficacité des activités maritimes, renforcer la sécurité maritime ou encore assurer la préservation des écosystèmes. Ces éléments sont également essentiels à la prise de décisions éclairées sur les différents enjeux touchant le transport maritime, autant pour les citoyens que pour les organisations.

Le Ministère a fait un premier pas pour appuyer la transformation numérique du secteur maritime dans le Plan d'action 2020-2025 d'Avantage Saint-Laurent, y jetant les bases de la mise en place d'un corridor économique intelligent (CEI). Le CEI favorise l'implantation de systèmes technologiques structurants et fédérateurs, lesquels visent à améliorer la compétitivité et à réduire l'empreinte environnementale de la filière du transport maritime. Plusieurs projets ont été appuyés par cette mesure.

14. Quels sont les principaux enjeux rattachés à la transformation numérique et à l'accès aux données dans le secteur du transport maritime?

15. Quelles actions pourraient être mises en place par le gouvernement du Québec pour favoriser l'accélération de la transformation numérique du secteur du transport maritime et l'amélioration de l'accès aux données?

16. Quels bénéfices concrets vous ou votre organisation pourriez tirer de tels outils technologiques?

Questions sur les enjeux en transport maritime

La main-d'œuvre et la formation

Comme c'est le cas dans plusieurs autres sphères de l'économie, le secteur maritime fait face à une importante pénurie de main-d'œuvre spécialisée, qui touche tant le personnel navigant que le personnel terrestre. De même, les compagnies maritimes doivent composer avec cette rareté de main-d'œuvre qualifiée, qui s'ajoute au défi de retenir leurs effectifs, notamment en raison de la nature du travail en mer. En raison des exigences sécuritaires et réglementaires de Transports Canada, le manque d'un membre du personnel navigant peut se traduire par le maintien d'un navire à quai, ce qui entrave le transport des marchandises. De plus, la formation et l'expertise doivent s'adapter pour pouvoir répondre adéquatement aux défis de demain en matière de développement technologique, de nouveaux carburants, etc.

17. Quels sont les principaux enjeux concernant la formation, le recrutement et la rétention des ressources en transport maritime?

18. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour à la fois atténuer ces obstacles, améliorer l'accessibilité à la formation et faciliter le recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée et possédant les qualifications requises pour répondre adéquatement à la transformation du transport maritime?

Questions sur les enjeux en transport maritime

La recherche et le développement en transport maritime

Comme dans tous les domaines, la recherche et le développement s'avèrent essentiels pour relever les défis actuels et futurs touchant le transport maritime, sur le plan économique, environnemental et social.

Il y aurait lieu de se pencher, par exemple, sur l'acquisition de connaissances visant l'amélioration de la compétitivité du transport maritime et la réduction de ses conséquences sur les communautés riveraines et les écosystèmes, ainsi que sur les mesures d'atténuation potentielles (réhabilitation des milieux, aménagement et protection des berges).

19. Quels sont les enjeux en matière d'acquisition de connaissances et d'identification de moyens d'action visant l'amélioration de la compétitivité du transport maritime et l'atténuation des conséquences de la navigation commerciale et des activités portuaires sur les écosystèmes?
20. Quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être mises en place pour maximiser les retombées des projets de recherche et du développement en transport maritime?

Questions sur les enjeux en transport maritime

Programmes d'aide financière en transport maritime

Avantage Saint-Laurent et le ministère des Transports et de la Mobilité durable proposent divers programmes d'aide financière liés au transport maritime.

Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées aux programmes d'aide suivants du Ministère, qui sont destinés au transport maritime (vous pouvez cliquer sur les liens hypertextes pour consulter les modalités de chaque programme)?

21. **Programme d'investissement en infrastructures maritimes (PIIM)** - Le Programme d'investissement en infrastructures maritimes (PIIM) vise à augmenter la performance, la compétitivité et la pérennité des ports ainsi qu'à favoriser le recours au transport maritime courte distance pour les marchandises et les personnes.
22. **Corridor économique intelligent (CÉI)** - Le Corridor économique intelligent (CEI) vise la mise en place de systèmes et d'outils des technologies de l'information et de communication cohérents et structurants, destinés à améliorer la compétitivité du secteur du transport maritime québécois et à en réduire l'empreinte environnementale.

Autres enjeux

23. Est-ce qu'il y a d'autres enjeux que la prochaine stratégie maritime devrait prendre en compte?
24. Si oui, quelles sont les solutions gouvernementales qui pourraient être apportées à ces autres enjeux?

Informations complémentaires

25. Avez-vous d'autres informations que vous souhaitez communiquer au Ministère dans le contexte du renouvellement d'Avantage Saint-Laurent?