

Québec, le 7 octobre 2021

Projet d'agrandissement des installations portuaires de Trois-Rivières  
Agence d'évaluation d'impact du Canada  
901-1550, avenue d'Estimauville  
Québec (Québec) G1J 0C1

**Objet : Mémoire de la Société de développement économique du Saint-Laurent - Projet  
d'agrandissement des installations portuaires de Trois-Rivières**

Madame,  
Monsieur,

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) est un organisme sans but lucratif dont le mandat est de protéger et de promouvoir les intérêts économiques du Saint-Laurent. Elle représente la communauté maritime, ce qui inclut des intervenants privés et publics dont les activités ont un impact direct ou indirect sur l'économie du fleuve, et ce, dans toutes les régions du Québec. La Sodes se veut l'interlocutrice privilégiée des gouvernements en ce qui a trait au développement et à la vie économique du Saint-Laurent, que ce soit en matière de transport des marchandises et des passagers, de développement régional ou d'environnement.

L'industrie maritime québécoise constitue une force économique incontestable : 110 millions de tonnes de marchandises transbordées annuellement, une contribution de 2,3 milliards au produit intérieur brut (PIB) du Québec, une filière de près de 400 entreprises, plus de 24 000 emplois et un milliard de dollars versés en salaire. Dans les faits, ce sont 80 % des marchandises qui sont transportées par navire, que ce soit pour favoriser les exportations de nos entreprises d'ici ou pour importer des biens de consommation indispensables dans la vie des Québécois.

Jumelé aux Grands Lacs, le Saint-Laurent se caractérise par son système de transport intermodal très développé et offre ainsi de multiples combinaisons que ce soit par navire, rail ou camion pour faciliter le transport des marchandises entre les ports, les consommateurs et les différentes industries du continent nord-américain.

Plus particulièrement et en complémentarité au réseau portuaire, le Québec offre un réseau routier connecté directement aux systèmes autoroutiers ontarien et américain, cinq (5) postes frontaliers par lesquels transite la majorité du camionnage vers les États-Unis, plusieurs réseaux ferroviaires, et trois (3) aéroports internationaux, dont un, dédié exclusivement au fret.

Ce réseau est considéré d'une importance stratégique pour le maintien et le développement des échanges commerciaux entre le Canada, les États-Unis et le reste du monde, éléments qui deviennent d'autant plus importants dans un contexte de reprise économique post-Covid-19.

De plus, l'industrie maritime favorise non seulement les emplois directement dans le secteur riverain, débardeurs, employés des terminaux, opérateurs de navire, pilotes et camionneurs, mais près de 50% des emplois directs sont occupés par des métallurgistes, des mineurs et d'autres industries qui dépendent du transport maritime des marchandises et qui seraient probablement voués à disparaître si le réseau de navigation n'existait pas.

L'emplacement des aciéries, des alumineries, des forestières ainsi que des mines de minerai de fer, de sel et d'alumine à proximité des ports et des terminaux maritimes vient souligner l'importance de ce système de transport en acheminant les matières premières dans l'économie industrielle des différentes régions canadiennes.

Comme vous avez particulièrement pu le constater au cours des derniers mois, l'industrie maritime est essentielle au développement économique du Canada et, surtout, à l'approvisionnement de biens essentiels destinés à la population canadienne.

Sur le plan environnemental, considérant qu'un navire équivaut à 301 wagons de train et 963 camions et qu'avec un litre de carburant pour une tonne de marchandise transportée, un navire parcourt 358 km, le train 225 km et le camion, 41 km, il est incontestable que le transport maritime est le mode de transport le plus efficace.

D'ailleurs, grâce à la proactivité de l'industrie maritime québécoise et par sa volonté de vouloir réduire son empreinte environnementale, elle a été un leader dans la création et la mise sur pied du programme de l'Alliance verte. Ce programme volontaire incite ses participants à mettre en œuvre des mesures concrètes au-delà des exigences législatives et réglementaires et d'amélioration continue au point de vue de la performance environnementale.

Plus spécifiquement, le projet d'agrandissement des installations portuaires de Trois-Rivières s'inscrit parfaitement dans cette volonté d'offrir aux entreprises locales et régionales une porte vers le monde.

Avec des retombées économiques de plus de 220 M\$, le Port de Trois-Rivières a un impact réel dans l'économie de la Mauricie et du Centre-du-Québec. 60 % de tout ce qui y est transbordé est destiné à des organisations situées dans un rayon de 200 km.

Le projet du Port de Trois-Rivières vient ainsi maximiser l'utilisation du transport maritime et vient remplacer les mouvements « camion porte-à-porte » par des mouvements « camion-navire-camion ».

Ce concept présente d'ailleurs plusieurs avantages :

- Réduction des risques d'accident;
- Amélioration de la qualité de l'air;
- Diminution des coûts d'entretien des infrastructures routières;
- Réduction des nuisances liées au trafic de camions, telles que le bruit et la congestion.

En espérant avoir contribué favorablement à votre réflexion, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

<Original signé par>

Mathieu St-Pierre  
Président-directeur général