

TERMINAUX PORTUAIRES DU QUÉBEC

« Terminaux portuaires du Québec » est une entreprise qui effectue principalement le déchargement et le chargement des navires. Elle offre ce service depuis plus de 30 ans au Port de Bécancour.

Terminaux portuaires du Québec fait partie du groupe Arrimage Québec dont je suis vice-présidente, développement corporatif et communications. Arrimage Québec et ses filiales opèrent 21 terminaux portuaires entre Sydney, Nouvelle-Écosse, et Chicago, Illinois. Elle dessert la plupart des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, avec plus de 1 300 employés chargeant ou déchargeant annuellement plus de 1 000 navires sous pavillons étrangers, en plus de ceux servant au cabotage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. (pièces jointes)

LA SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE BÉCANCOUR

La mission de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour est de promouvoir le développement économique du Québec. Le Port de Bécancour, au-delà de la Société des traversiers et de ses installations, est la seule présence du gouvernement du Québec dans le domaine généralement fédéral de la « navigation et de l'expédition par eau ». La Société du parc industriel et portuaire de Bécancour est un mandataire du gouvernement du Québec. Le Port de Bécancour est l'un des ports importants du Québec.

MISE EN SITUATION

L'Assemblée nationale, au cours de la dernière année, a à l'unanimité adopté une motion déclarant le Saint-Laurent patrimoine national du Québec. Préalablement, le gouvernement actuel a fait sienne la Politique de transport maritime et fluvial adoptée à l'unanimité sous le gouvernement antérieur et qui porte essentiellement sur le Saint-Laurent. (pièce jointe)

Cette politique a été adoptée suite à de multiples consultations publiques auxquelles ont participé des députés de l'Assemblée nationale provenant de ses deux côtés, des fonctionnaires de plusieurs ministères, des représentants de municipalités et d'entreprises impliquées dans le transport maritime.

Plusieurs dizaines de mémoires ont été soumis et analysés en profondeur par les autorités gouvernementales, administratives et politiques.

Les orientations qui s'en sont dégagées pour devenir la politique maritime du gouvernement du Québec sont :

1. D'accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport environnemental et de commerce;
2. D'utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec;
3. D'accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent;
4. De favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois.

Ces orientations devaient être concrétisées et sont partiellement concrétisées par la mise en place :

1. D'un forum de concertation sur le transport maritime coprésidé par le Ministre des Transports du Québec;
2. D'un programme de soutien à des projets maritimes;
3. D'un réseau stratégique de ports québécois;
4. D'un programme de promotion du fleuve et des activités maritimes;
5. D'un soutien actif à la formation et à la recherche.

Le statut juridique du Port de Bécancour n'a jamais été remis en question à l'occasion de ce travail colossal. Au contraire, on y a reconnu son caractère éminemment stratégique. Il est stratégique en soi, stratégique parce qu'il est sous l'autorité immédiate du gouvernement du Québec, et surtout, stratégique pour le Québec et son avenir. Le Port de Bécancour est un fleuron du Saint-Laurent.

L'article 268 du projet de loi 130 veut remettre en question son rôle de mandataire de l'état et sa structure.

LE PORT DE BÉCANCOUR EST STRATÉGIQUE

Le Port de Bécancour a été retenu comme port stratégique au sens de la Politique de transport maritime et fluvial du Québec.

Le Parc industriel de Bécancour est à l'évidence un succès exemplaire pour le Québec; il est un modèle pour les parcs industriels du Québec. Décennies après décennies, il est le lieu d'installation de nos plus grandes industries appartenant le plus souvent à des investisseurs étrangers. Cet essor s'est fait à l'aide d'avantages évidents dont la présence d'un port en eau profonde.

Jusqu'à maintenant, l'évolution du Parc industriel et de son port s'est faite en mettant en évidence son appartenance au Gouvernement du Québec et son rôle de mandataire de l'état. Il a été, à toutes les étapes de la réalisation des projets passés, utile de mettre en évidence l'apport potentiel et direct des différents bras du gouvernement du Québec, qu'il s'agisse de ses ministères ou des autres sociétés d'État susceptibles d'être utiles. La stabilité offerte par l'appartenance du Parc industriel et de son port ont toujours été des éléments sécurisants pour les investisseurs. Le port et l'appartenance à l'état ont maintes fois été déterminants.

Enfin, fort de son appartenance au gouvernement, le port a su développer une spécialisation unique pour les intérêts du Québec en ce qui concerne la desserte maritime du nord québécois et canadien. On y a développé les techniques les plus efficaces permettant le chargement de marchandises ayant des caractéristiques volumétriques hors de l'ordinaire par opposition à des caractéristiques de poids. On y a développé des stratégies de chargement permettant un débardage efficace dans une multitude de points de destination ne bénéficiant pas d'équipements portuaires adéquats.

Le port est stratégique en soi pour le parc; il l'est aussi pour le nord québécois; il l'est parce qu'il appartient au Gouvernement du Québec.

LE PORT DE BÉCANCOUR EST STRATÉGIQUE PARCE QUE MANDATAIRE DE L'ÉTAT

La présence du gouvernement du Québec a été pour nous essentielle dans ce développement. L'appartenance gouvernementale est un élément majeur pour l'obtention du succès à l'occasion du démarchage international. Il va de soi qu'informer les investisseurs étrangers du fait que le port et le parc relèvent de l'état est un élément facilitateur.

Les investisseurs étrangers savent qu'ils pourront réaliser leurs projets avec l'implication immédiate de l'état et de ses mandataires. Ils savent qu'ils pourront directement et à un seul endroit régler l'ensemble des problèmes inhérents à tout projet d'envergure.

Il en va de même pour le travail effectué pour le nord canadien. Nous pouvons affirmer que du trafic maritime à destination de l'Arctique, autrefois expédié à partir de l'ouest et de son passage du nord, a été rapatrié chez nous, au Québec, à Bécancour, à cause, entre autres, de l'efficacité et du positionnement stratégique du Port de Bécancour. Au cours des dernières années, un volume de l'ordre des centaines de milliers de mètres cubes de cargaisons générales, et des milliers de conteneurs, à destination du nord, a été l'objet de débarquement à Bécancour.

La spécialisation que le port a développée dans la manutention de marchandises à destination du nord québécois et canadien, à cause de son appartenance à l'état, sera de la plus grande utilité pour la réalisation du « Plan nord » du Québec. Le Port de Bécancour est et sera de plus en plus le lieu de départ de toute expédition maritime à destination du nord québécois et canadien.

LE PORT DE BÉCANCOUR EST STRATÉGIQUE POUR L'ÉTAT

La propriété par le gouvernement du Québec du Port de Bécancour est stratégiquement très importante pour le gouvernement lui-même.

Premièrement, cela permet au gouvernement du Québec d'être un acteur et un témoin de premier plan dans l'industrie maritime, une industrie généralement perçue comme de juridiction exclusive fédérale. Cette présence contribue au maintien d'une expertise dans le domaine maritime auprès de plusieurs ministères, dont principalement celui des transports. Le maintien de l'expertise pour la fonction publique québécoise dans le domaine maritime est essentiel à la réalisation des objectifs de sa politique maritime et fluviale.

Deuxièmement, cela permet au gouvernement du Québec d'assumer plus facilement ses responsabilités nordiques. Il est certain qu'il est plus facile pour l'état de transiger entre ses différents organismes lorsqu'un problème se soulève que de faire affaire à des tiers, que cela

soit une autorité municipale ou fédérale. L'efficacité nécessaire à la réalisation du « Plan nord » dépend grandement de la facilité de communication entre les différents organismes gouvernementaux.

Troisièmement, nous soumettons que le maintien de l'article 268 du projet de loi 130 donnera au monde maritime le signe d'un désintéressement du gouvernement du Québec à l'égard de leur industrie, laissant ainsi le gouvernement fédéral comme seul interlocuteur perçu comme valable dans le domaine.

CONCLUSION

Le projet de loi 130 semble trouver son fondement premièrement dans la réduction et le contrôle des dépenses du gouvernement du Québec. Cet objectif ne trouve pas son application ici; la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour est une société d'état profitable. Elle ne demande aucune aide financière de l'état et n'en a pas eu depuis plus d'une décennie.

Ce projet de loi 130 semble deuxièmement trouver son fondement dans la simplification administrative par l'intégration de sociétés d'état au sein de ministères. Non seulement on ne simplifie pas les choses ici, mais on les complique en ajoutant un intermédiaire en confiant la responsabilité du parc et du port à une autorité municipale.

C'est justement, selon notre expérience, la proximité entre la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour et le gouvernement qui a contribué au succès que l'on connaît.

Nous soumettons que le gouvernement du Québec doit être aussi présent sur le Saint-Laurent que celui-ci ne l'est dans l'identité québécoise.

En conséquence, nous suggérons de retirer l'article 268 du projet de loi 130.