



FÉDÉRATION  
QUÉBÉCOISE DES  
MUNICIPALITÉS

# STRATÉGIE MARITIME

Consultations dans le cadre du renouvellement de la stratégie maritime Avantage  
Saint-Laurent

3 juillet 2024

## MÉMOIRE



## LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

Depuis sa fondation en 1944, la Fédération québécoise des municipalités (FQM) fait entendre la voix des régions du Québec. Convaincue que la force du nombre peut faire la différence, la FQM accorde une priorité absolue à ses 1 000 membres répartis sur l'ensemble du territoire québécois et à la défense de leurs intérêts politiques et économiques. Elle favorise l'autonomie municipale, travaille activement à accroître la vitalité des régions et offre un large éventail de services aux municipalités et MRC. Le dynamisme, la créativité, ainsi que l'esprit de concertation et d'innovation qui animent les élus-es municipaux inspirent ses réflexions et façonnent ses actions au quotidien.

### MISSION

Défendre les intérêts politiques et économiques des régions, en fournissant aux organisations municipales, dans un but non lucratif, un pôle d'expertises leur permettant de s'acquitter pleinement de toutes leurs responsabilités actuelles et futures.

### VISION

Faire du Québec de demain le Québec de toutes les régions en permettant aux municipalités du territoire d'offrir des milieux de vie dynamiques et prospères à leurs citoyens, en leur donnant accès à des services de qualité, dans le respect des réalités régionales.

### VALEURS

Dans le but de réaliser notre mission et notre vision, la Fédération, nos administrateurs et chaque membre de notre équipe sont guidés par les valeurs suivantes :

#### L'intégrité

La réussite de l'organisation est fondée sur la confiance que nous accordent les municipalités locales et régionales. Pour conserver celle-ci, nos décisions sont prises dans le respect de la mission, de la vision et des valeurs de notre organisation.

#### L'imagination

Face aux situations inhabituelles et dans un esprit d'entreprise, nous concevons et proposons à nos collègues et partenaires des solutions innovantes permettant de sortir des sentiers battus et de nous distinguer, tout en respectant nos valeurs.

#### La rigueur

Nous agissons de façon professionnelle en utilisant l'ensemble de nos connaissances, en considérant tous les aspects d'une situation et en respectant la parole donnée.

#### La proactivité et le travail d'équipe

Notre agilité et nos connaissances nous permettent d'anticiper les situations nouvelles et de résoudre activement les problèmes de notre organisation ou ceux de nos partenaires, et ce, grâce à la complémentarité de notre équipe et la collaboration qui nous anime.

#### L'engagement

L'action de chacun des membres de notre équipe est motivée par la passion et guidée par la volonté de réussir notre mission ainsi que par la vision de l'organisation



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	4
1. Commentaires généraux .....	5
2. Infrastructures portuaires .....	6
2.1 Ports commerciaux et intermodalité .....	6
2.2 Infrastructures dédiées aux pêches commerciales .....	7
2.3 Transport maritime courte distance .....	8
3. Développement des communautés maritimes .....	10
3.1 Tourisme nautique .....	10
3.2 Construction et réparation navale .....	10
3.3 biotechnologies et technologies marines .....	11
4. synergie interministérielle .....	12
Conclusion .....	14
Résumé des recommandations .....	15



## INTRODUCTION

En 2015, le Québec s'est doté d'une première stratégie maritime qui avait pour objectifs de créer 30 000 emplois et de mobiliser des investissements de plus de 9 milliards de dollars d'ici 2030 et ce, autour du développement du Saint-Laurent. Cette première stratégie a pris fin en mars 2020 et la nouvelle vision maritime *Avantage Saint-Laurent* lui a succédé quelques mois plus tard.

Trois grandes orientations ont guidé la mise en place du premier plan d'action d'*Avantage Saint-Laurent* pour la période 2020-2025 qui contenait 12 mesures. Les trois orientations sont les suivantes :

- doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives;
- assurer, sur le Saint-Laurent, une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes;
- offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables.

Ce plan d'action, muni au départ d'une enveloppe de 926,9M\$, prendra fin le 31 mars 2025. C'est dans cette optique que le 8 mai dernier, le ministère des Transports et de la Mobilité durable a lancé une période de consultations dans le but de nourrir la réflexion qui mènera au renouvellement du plan d'action de la stratégie maritime *Avantage Saint-Laurent*.

La Fédération québécoise des municipalités (FQM) est heureuse de pouvoir contribuer à cette réflexion et remercie le ministère des Transports et de la Mobilité durable de l'opportunité qui lui est offerte. Nous sommes persuadés que les préoccupations soulevées et les propositions incluses dans ce mémoire seront considérées avec attention par le ministère et viendront bonifier le plan d'action qui sera publié.

## 1. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Le Saint-Laurent a façonné l'histoire du Québec. Encore aujourd'hui, de la Côte-Nord aux basses terres du Saint-Laurent, des dizaines de municipalités dépendent économiquement de ce corridor maritime riche et complexe. À cet égard, la FQM a constaté que plusieurs de ses membres sont fréquemment saisis avec des enjeux en lien avec le secteur maritime, et tout autant avec les impacts naturels de la présence de cet important système hydrographique.

En novembre dernier, la Fédération a d'ailleurs décidé de présenter un tout premier document d'orientation à propos des pêches commerciales, au nom des membres qu'elle représente, dans le but de soutenir et contribuer à un développement durable et prospère du secteur des pêches commerciales au Québec.

En matière d'adaptation aux changements climatiques, le service d'ingénierie de la FQM est entre autres intervenu lors de la planification des travaux de recharge de la plage du site historique de La Grave aux Îles-de-la-Madeleine et dans plusieurs autres projets de ce genre.

Ces différentes interventions de la Fédération démontrent bien la dépendance économique et sociale de plusieurs communautés-membres installées le long du Saint-Laurent. À titre de porte-parole des régions, il est donc primordial pour la FQM que les communautés maritimes se fassent entendre à l'échelle nationale.

Afin de rédiger ce mémoire, la FQM a consulté plusieurs de ses membres et partenaires. Plusieurs enjeux ont été soulevés en lien avec le renouvellement de la stratégie maritime et ceux-ci se retrouvent dans les pages suivantes.

Bien qu'il s'agisse d'une stratégie structurante pour le Québec, la Fédération juge que certaines modifications et améliorations doivent être apportées pour une meilleure prise en compte des défis et des réalités auxquels sont confrontées les municipalités, leurs partenaires et leurs citoyens.



## 2. INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

### 2.1 PORTS COMMERCIAUX ET INTERMODALITÉ

La première orientation de la nouvelle vision maritime du Québec était de doter le Saint-Laurent d'infrastructures portuaires modernes et compétitives. Dans le cadre du renouvellement de la stratégie maritime, la FQM est d'avis que le gouvernement doit poursuivre ses investissements dans les infrastructures portuaires.

Plusieurs ports ont connu de forte croissance en lien avec le tonnage annuel manutentionné. Selon le rapport *État du transport maritime au Québec 2023* produit par Innovation maritime et la Société de développement économique du Saint-Laurent, pour la période 2018-2022, les ports de Saguenay, Sept-Îles, Bécancour, de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie et de Port-Daniel ont affiché des hausses variant de 25 à 112%.

Il est donc important de s'assurer de la complémentarité du réseau portuaire d'ouest en est, en passant par la Saguenay. Une répartition géographique bien pondérée des investissements gouvernementaux est également essentielle dans le but d'éviter un déséquilibre au niveau de l'entretien et du développement des infrastructures maritimes.

Dans la mise en place de ses programmes d'investissement liés à Avantage Saint-Laurent, le gouvernement doit aussi prendre en compte les capacités organisationnelles parfois réduites des gestionnaires et propriétaires d'infrastructures portuaires à répondre aux exigences établies. L'ajout d'agents de développement industriel pourrait venir soutenir ces organisations dans la planification des dépôts de leurs projets et ainsi accélérer les processus d'analyse.

Quelques partenaires de la FQM ont rappelé que les travaux relatifs aux infrastructures portuaires sont souvent complexes et longs, tout comme les processus d'analyse précédant le lancement de ceux-ci. La prise en compte de l'indexation des coûts au moment du dépôt des projets est capitale afin de ne pas ralentir le déploiement de ces imposants chantiers. De plus, la complémentarité des programmes d'investissements fédéraux et provinciaux doit être améliorée afin d'optimiser les montages financiers derrière les projets.

Le transport intermodal interrives dans l'est du Québec doit aussi faire partie des priorités d'Avantage Saint-Laurent particulièrement avec l'objectif de la carboneutralité d'ici 2050 et le développement à venir, entre autres, des « mégaparcs » éoliens d'Hydro-Québec et de potentiels nouveaux barrages hydroélectriques.

La mise à niveau des infrastructures portuaires qui seront utilisées est primordiale afin d'optimiser la logistique de transport derrière l'importante chaîne d'approvisionnement qui sera établie. Plus



spécifiquement, le remplacement d'un équipement comme le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel, propriété du CN et d'une capacité de 26 wagons standards offrant quotidiennement le trajet Baie-Comeau-Matane, doit s'inscrire dans la réflexion gouvernementale qui mènera au nouveau plan d'action de la stratégie maritime.

## 2.2 INFRASTRUCTURES DÉDIÉES AUX PÊCHES COMMERCIALES

Les ports dédiés à la pêche commerciale sont aussi névralgiques pour le développement économique des municipalités côtières du Québec. En 2021, la valeur des débarquements de produits marins a atteint 460 973 000 \$ dans ces ports du Québec. Ces infrastructures sont devenues au fil du temps des écosystèmes industriels à part entière. Plusieurs d'entre elles ont été transférées à des entités privées au fil du temps et des orientations gouvernementales.

La FQM demande au gouvernement du Québec de mieux définir son champ d'intervention à l'égard des infrastructures et des équipements portuaires pour les pêches commerciales, excluant ceux appartenant au gouvernement du Canada. Sans s'y limiter, les cales de halage, les grues-portiques, les parcs d'hivernage de bateaux et les ports de propriété locale (OSBL, organismes municipaux, entreprises privées) doivent être sous la responsabilité d'un ministère déterminé et être soutenus par des budgets concordant aux besoins des collectivités.

La FQM propose que la stratégie maritime devienne le bras financier dédié au renouvellement de ces équipements collectifs. Il est important que le gouvernement prenne en compte la réalité financière de ces organismes dans l'élaboration d'un programme ou d'une mesure particulière.

Dans le cadre de la préparation de ce mémoire, la résilience climatique des infrastructures portuaires ainsi que l'électrification des ports sont aussi deux enjeux importants qui ont été identifiés par les partenaires de la FQM, tant pour les ports commerciaux, de pêches commerciales que d'activités nautiques. Dans une étude réalisée par Innovation maritime et commandée par MeRLIN et la Technopole maritime du Québec, les travaux ont démontré que le Québec possède des éléments appréciables pour s'engager davantage dans la voie de l'électrification à quai. Il apparaît donc important que le plan d'action renouvelé de la stratégie maritime inclût cette orientation.



### 2.3 TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Dans le rapport *État du transport maritime au Québec 2023*, on notait qu'en 2022, « environ 24 % des mouvements [des navires transitant sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay] ont été réalisés entre les ports québécois afin de transporter majoritairement du vrac liquide (hydrocarbures, etc.) et du vrac solide (minerais et autres). La majorité de ces transits interports [était] associée à du transport maritime courte distance ».

Devant ces données et à la suite des échanges avec ses membres et partenaires, la FQM demande au gouvernement de poursuivre les efforts et les investissements dans le but de développer cette solution de rechange au transport routier. L'accroissement du transport maritime de courte distance permettra entre autres de diminuer ou minimalement stabiliser les impacts du fret sur le réseau routier québécois. Pour les régions où des liens autoroutiers ne sont pas présents, le transport maritime courte distance peut ralentir la dégradation accélérée de certaines routes et diminuer l'achalandage de véhicules lourds circulant dans les cœurs villageois.

#### Recommandation n°1

**Que le gouvernement du Québec poursuive ses investissements dans les infrastructures portuaires, tout en s'assurant d'une répartition géographique bien pondérée des sommes investies.**

#### Recommandation n°2

**Que le gouvernement fasse l'ajout de personnel de type agent de développement industriel afin de soutenir les organisations dans la planification des dépôts de leurs projets d'infrastructures maritimes et ainsi accélérer les processus d'analyse.**

#### Recommandation n°3

**Que les programmes d'Avantage Saint-Laurent prennent en compte l'indexation des coûts au moment du dépôt des projets afin de ne pas ralentir le déploiement des chantiers d'infrastructure une fois les dossiers autorisés.**





#### **Recommandation n°4**

**Que le transport intermodal interrives dans l'est du Québec fasse partie des priorités d'Avantage Saint-Laurent particulièrement avec les imposants chantiers énergétiques à venir sur la Côte-Nord et dans le nord du Québec, tout comme les infrastructures maritimes qui y seront affectées.**

#### **Recommandation n°5**

**Que la stratégie maritime devienne le bras financier dédié au renouvellement des équipements et infrastructures collectifs dédiés aux pêches commerciales, excluant ceux appartenant au gouvernement du Canada, soit sans s'y limiter, les cales de halage, les grues-portiques, les parcs d'hivernage de bateaux et les ports de propriété locale.**

#### **Recommandation n°6**

**Que le plan d'action renouvelé de la stratégie maritime inclût des mesures pour l'électrification des ports, tant pour les ports commerciaux, de pêches commerciales que d'activités nautiques.**

#### **Recommandation n°7**

**Que le gouvernement poursuive ses efforts et ses investissements dans le développement du transport maritime courte distance, via Avantage Saint-Laurent.**

### 3. DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS MARITIMES

Avec la première mouture d'Avantage Saint-Laurent, le gouvernement du Québec visait à offrir aux communautés maritimes des possibilités de développement prometteuses et durables. Il était question de développer les zones industrialo-portuaires, moderniser l'industrie des chantiers maritimes québécois, développer les biotechnologies marines et favoriser l'accès au fleuve grâce au transport collectif des personnes par voie maritime. Ces priorités doivent demeurer, mais certains aspects méritent une plus grande attention selon les partenaires et les membres consultés.

#### 3.1 TOURISME NAUTIQUE

Dans le cadre du renouvellement du plan d'action de la stratégie maritime, la FQM souhaite y voir une meilleure intégration du développement touristique lié au Saint-Laurent. Selon les données de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec, l'industrie nautique génère, au Québec, 1,8 \$ milliards de revenus, une contribution de 915 \$ millions au produit intérieur brut (PIB) ainsi que 12 960 emplois.

Les ports de loisirs et les marinas liés directement au Saint-Laurent, infrastructures de base pour l'industrie nautique, sont des atouts touristiques importants de plusieurs localités côtières. Ils nécessitent cependant des investissements importants, sans pour autant miser sur le support financier gouvernemental. Les aides financières non remboursables sont plutôt rares pour ce type de projet, mais elles sont souvent nécessaires pour mener les projets l'étape de concrétisation des travaux. Un meilleur soutien financier doit donc être mis à la disposition des organismes qui en sont propriétaires.

#### 3.2 CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALE

Toujours dans le but de favoriser le développement des communautés maritimes, Avantage Saint-Laurent doit favoriser l'essor des plus petits chantiers navals à travers son plan d'action. Le Québec compte sur plusieurs chantiers navals de petite et moyenne envergures qui contribuent pour beaucoup au développement et à la diversification économique de plusieurs communautés.

Plusieurs d'entre eux sont localisés en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine et sont des employeurs importants dans les MRC où ils sont établis. Les clients desservis vont des capitaines-propriétaires du côté de la pêche commerciale à des organisations majeures comme la Garde côtière canadienne, la Société des traversiers du Québec et Transports Canada.



Avec le momentum créé par les quelque 840 millions de dollars investis pour moderniser les installations du constructeur DAVIE à Lévis, la présence de la Vallée de l'aluminium au Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'écosystème de la filière des technologies maritimes dans l'est du Québec ainsi que du développement accéléré de la filière batterie, le Québec a une opportunité en or de devenir un pôle d'expertise important dans le développement du bateau du futur à toutes les échelles.

### 3.3 BIOTECHNOLOGIES ET TECHNOLOGIES MARINES

La FQM croit aussi que le gouvernement doit accélérer le développement des filières des biotechnologies marines et des technologies marines, particulièrement bien en selle dans l'est.

Les champs d'application de la biotechnologie marine sont multiples. Elle alimente différents secteurs, tels que les industries des biocarburants, pharmaceutique, nutraceutique et alimentaire, cosmétique et biomédicale.

Le Québec peut miser sur un écosystème en plein essor. Cet écosystème possède aussi un accès privilégié à des biomasses de produit importantes grâce à la présence du Saint-Laurent. 27 entreprises en biotechnologies ont été répertoriées par la Technopole maritime du Québec (TMQ), en plus de 15 centres universitaires et de recherche, générant plus de 700 emplois.

La filière des technologies marines est aussi riche en opportunités. Il est question ici de tout ce qui a trait aux systèmes de navigation électronique et de communication maritime, aux systèmes d'acquisition et de gestion de données, à l'intégration de systèmes et de technologies de l'information maritime ainsi qu'à la cartographie et les applications en géomatique marine.

Toujours selon la TMQ, le Québec compte sur plus de 400 professionnels dans cette filière, présents dans environ 28 entreprises et 8 centres d'enseignement et de recherche.

Dans une perspective de faire une plus grande place au développement de l'économie bleue au Québec, il est nécessaire de continuer d'enrichir notre savoir maritime et ces secteurs de pointe via des investissements plus importants de la part d'Avantage Saint-Laurent.

#### Recommandation n°8

**Que la stratégie maritime mette à disposition des propriétaires de ports de loisirs et de marinas liés directement au Saint-Laurent des aides financières non remboursables pour mettre à niveau et développer leurs infrastructures.**



### Recommandation n°9

**Que le plan d'action d'Avantage Saint-Laurent inclut des mesures ciblées afin de favoriser l'essor des plus petits chantiers navals du Québec afin de devenir un pôle d'expertise important dans le développement du bateau du futur à toutes les échelles, tout en diversifiant les économies locales.**

### Recommandation n°10

**Que le gouvernement accélère et accroît ses investissements dans les filières des biotechnologies marines et des technologies marines dans une perspective de faire une plus grande place au développement de l'économie bleue au Québec.**

## 4. SYNERGIE INTERMINISTÉRIELLE

Avec les propositions d'intégration de certains secteurs à la stratégie maritime (ex. : infrastructures dédiées aux pêches commerciales et au tourisme nautique), la FQM croit qu'une véritable synergie interministérielle doit s'installer pour favoriser le développement des projets et accélérer les investissements sur le terrain via Avantage Saint-Laurent.

Plusieurs parties prenantes gouvernementales, que ce soit le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère du Tourisme, le ministère de l'Enseignement supérieur ou le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, doivent être en lien direct avec le ministère porteur de la stratégie maritime.

Les communautés côtières et leurs acteurs socioéconomiques doivent sentir une présence intégrée de la stratégie Avantage Saint-Laurent dans les ministères directement impliqués dans le développement du Saint-Laurent.

La FQM souhaite d'ailleurs organiser une rencontre annuelle avec les principaux dirigeants de la stratégie maritime à travers sa commission dédiée au territoire ou à l'économie. Un rendez-vous annuel avec les membres de l'une ou l'autre commission permettrait de porter les requêtes des municipalités à l'égard du secteur maritime à une échelle nationale et mieux promouvoir la valeur socioéconomique des différentes filières maritimes pour les MRC côtières du Québec. Sans être

limitatif, des représentants d'autres ministères impliqués dans des enjeux, ou susceptibles d'être interpellés, pourraient être présents.

#### **Recommandation n°11**

**Que les ministères de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, du Tourisme, de l'Enseignement supérieur et de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques deviennent des parties prenantes véritables de la stratégie maritime Avantage Saint-Laurent.**

#### **Recommandation n°12**

**Qu'un rendez-vous annuel avec les membres de l'une ou l'autre des commissions soit organisé afin de porter les requêtes des municipalités à l'égard du secteur maritime à une échelle nationale et dans le but de mieux promouvoir la valeur socioéconomique des différentes filières maritimes pour les MRC côtières du Québec.**



## CONCLUSION

Le Saint-Laurent, par son tronçon fluvial, son estuaire et son golfe, offre à la société québécoise des opportunités infinies de développement et des avantages comparatifs nombreux. Le gouvernement du Québec a donc mis sur pied une stratégie afin de faire du Saint-Laurent un puissant moteur économique pour les communautés côtières.

Dans le but de maximiser les impacts socioéconomiques de la présence du Saint-Laurent dans certaines régions maritimes, la FQM demande au gouvernement d'aller plus loin dans certaines actions déjà en place et d'élargir sa vision de la stratégie maritime pour rendre admissibles des atouts essentiels présents dans plusieurs localités, mais parfois laissés pour compte en termes de support financier public. Il est essentiel que les portions du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent soient mieux intégrées à la stratégie par une reconnaissance beaucoup plus accrue des différentes filières maritimes.

Dans le contexte des changements climatiques et d'adaptation aux transformations environnementales accélérées, la résilience de nos infrastructures maritimes, le développement durable des communautés côtières et une navigation efficace et respectueuse des écosystèmes doivent demeurer des assises importantes de la stratégie afin d'assurer la préservation du Saint-Laurent pour les générations à venir.

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

### Recommandation n°1

**Que le gouvernement du Québec poursuive ses investissements dans les infrastructures portuaires, tout en s'assurant d'une répartition géographique bien pondérée des sommes investies.**

### Recommandation n°2

**Que le gouvernement fasse l'ajout de personnel de type agent de développement industriel afin de soutenir les organisations dans la planification des dépôts de leurs projets d'infrastructures maritimes et ainsi accélérer les processus d'analyse.**

### Recommandation n°3

**Que les programmes d'Avantage Saint-Laurent prennent en compte l'indexation des coûts au moment du dépôt des projets afin de ne pas ralentir le déploiement des chantiers d'infrastructure une fois les dossiers autorisés.**

### Recommandation n°4

**Que le transport intermodal interrives dans l'est du Québec fasse partie des priorités d'Avantage Saint-Laurent particulièrement avec les imposants chantiers énergétiques à venir sur la Côte-Nord et dans le nord du Québec, tout comme les infrastructures maritimes qui y seront affectées.**

#### **Recommandation n°5**

**Que la stratégie maritime devienne le bras financier dédié au renouvellement des équipements et infrastructures collectifs dédiés aux pêches commerciales, excluant ceux appartenant au gouvernement du Canada, soit sans s’y limiter, les cales de halage, les grues-portiques, les parcs d’hivernage de bateaux et les ports de propriété locale.**

#### **Recommandation n°6**

**Que le plan d’action renouvelé de la stratégie maritime inclût des mesures pour l’électrification des ports, tant pour les ports commerciaux, de pêches commerciales que d’activités nautiques.**

#### **Recommandation n°7**

**Que le gouvernement poursuive ses efforts et ses investissements dans le développement du transport maritime courte distance, via Avantage Saint-Laurent.**

#### **Recommandation n°8**

**Que la stratégie maritime mette à disposition des propriétaires de ports de loisirs et de marinas liés directement au Saint-Laurent des aides financières non remboursables pour mettre à niveau et développer leurs infrastructures.**

#### **Recommandation n°9**

**Que le plan d’action d’Avantage Saint-Laurent inclut des mesures ciblées afin de favoriser l’essor des plus petits chantiers navals du Québec afin de devenir un pôle d’expertise important dans le développement du bateau du futur à toutes les échelles, tout en diversifiant les économies locales.**



#### **Recommandation n°10**

**Que le gouvernement accélère et accroît ses investissements dans les filières des biotechnologies marines et des technologies marines dans une perspective de faire une plus grande place au développement de l'économie bleue au Québec.**

#### **Recommandation n°11**

**Que les ministères de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, du Tourisme, de l'Enseignement supérieur et de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques deviennent des parties prenantes véritables de la stratégie maritime Avantage Saint-Laurent.**

#### **Recommandation n°12**

**Qu'un rendez-vous annuel avec les membres de l'une ou l'autre des commissions soit organisé afin de porter les requêtes des municipalités à l'égard du secteur maritime à une échelle nationale et dans le but de mieux promouvoir la valeur socioéconomique des différentes filières maritimes pour les MRC côtières du Québec.**