



Québec

Cap sur la croissance

Plan de relance du secteur du transport et de la logistique

Version finale

Juin 2021





INTRODUCTION

Une démarche collaborative pour propulser Québec à la suite de la crise sanitaire

Par le projet **Québec : Cap sur la croissance**, Québec International a entrepris une vaste réflexion régionale auprès de la communauté d'affaires de la région, et ce, afin d'accélérer la relance économique et la transformation des entreprises en vue de l'ère post-COVID-19. Dans ce contexte, des rencontres d'échanges ont été organisées entre les partenaires économiques et les dirigeants d'entreprises de divers secteurs d'activité clés de la région. Ces consultations nous ont permis de prendre le pouls du terrain, mais surtout d'orienter les actions à mettre de l'avant pour assurer la vitalité économique et la prospérité de la région à court et moyen terme.

Forte d'une économie diversifiée, la région de Québec ne cesse de progresser, mais les perturbations causées par la pandémie ont aussi eu un impact sur sa vigueur économique. Aujourd'hui, en misant sur la complémentarité, sur la concertation et sur l'efficacité, Québec International, en collaboration avec des partenaires et des acteurs économiques, souhaite amener la région encore plus loin.

Québec : Cap sur la croissance est le fruit d'une mobilisation d'acteurs de la région, et je tiens à remercier tout particulièrement notre principal collaborateur dans cette démarche; la Chambre de commerce et d'industrie de Québec.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble de nos partenaires privés ainsi que le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la Ville de Québec, qui nous ont témoigné de leur confiance, mais surtout de leur oreille attentive aux besoins des entreprises et des organisations depuis mars 2020.

En terminant, je suis convaincu qu'en développant ensemble une vision innovante, la région de Québec se donne les moyens de propulser son économie à un niveau supérieur, pour le bénéfice de tous et chacun.

Carl Viel

Président-directeur général

Québec International





INTRODUCTION

Rassembler pour créer une relance économique intelligente

La Chambre de commerce et d'industrie de Québec est très fière de faire partie du projet *Québec : Cap sur la croissance*. Un projet qui s'imbrique directement dans la mission même de la CCIQ, soit d'unir les forces de la communauté d'affaires de Québec pour maintenir notre excellence.

La dernière année n'a pas été de tout repos pour notre milieu économique qui a pris plus d'un coup. Nos secteurs névralgiques comme le tourisme, l'hôtellerie et la restauration ont été complètement mis sur pause et devront jongler avec les hauts et les bas d'une relance progressive. Nous pouvons cependant être fiers de notre communauté d'affaires qui a fait preuve de résilience plus que jamais auparavant. La collaboration des derniers mois a été remarquable et témoigne d'un désir commun de relancer l'économie de la région rapidement et intelligemment.

C'est dans cette optique que la Chambre de commerce et d'industrie de Québec a emboîté le pas dans ce projet qui deviendra le phare d'une relance économique efficace, intelligente et durable. Grâce à ces consultations, la majorité de nos secteurs d'activités pourront prêter main-forte pour forger notre idéal de la reprise de notre économie. Notre travail des prochaines années sera indéniablement un travail d'équipe.

J'ai confiance que la force de caractère qui forge notre milieu économique depuis plusieurs années primera sur cette période difficile que nous venons de vivre. Notre communauté brillera de nouveau par la même fougue et la même détermination qui ont longtemps fait sa renommée. Ensemble, nous en sommes à rassembler pour créer nos plus beaux jours.

Steve Lavoie
Président et chef de la direction,
Chambre de commerce et d'industrie de Québec



S'inscrire dans l'industrialisation 4.0 pour la productivité, l'environnement et l'attraction de talents

Nos priorités

1. Répondre aux besoins des entreprises en matière de talents et de compétences

2. Embrasser l'industrialisation 4.0

Se mettre en action

1.
 - Apprendre de la pandémie pour améliorer les conditions et les lieux de travail
 - S'ouvrir à la requalification et aux travailleurs expérimentés
 - Améliorer la collaboration avec les institutions d'enseignement
 - Simplifier les processus d'immigration
 - Attirer une main-d'œuvre montréalaise et canadienne
 - Offrir des formations en lien avec les besoins de l'industrie
 - Poursuivre les campagnes marketing ciblées sur la jeune génération en mettant en valeur l'électrification des transports et les technologies de pointe
 - Appuyer le Réseau de Transport de la Capitale dans l'optimisation de ses effectifs et redéployer les travailleurs dans les entreprises avec besoins de main-d'œuvre
 - Jumeler des étudiants du CIRRELT avec des entreprises de camionnage

2.
 - Bonifier les budgets du centre d'expertise en industrialisation 4.0 pour aider davantage d'entreprises à adopter les technologies de pointe
 - Créer une expérience sensorielle en réalité virtuelle pour démontrer les bénéfices liés aux projets d'industrialisation 4.0
 - Mettre en œuvre la zone d'innovation Littoral Est
 - Regrouper les données massives au sein d'une infrastructure numérique commune et embaucher des spécialistes de données pour en extraire de la valeur

Résultats visés

- Mise en valeur de nos forces actuelles
- Optimisation du bassin de main-d'œuvre
- Ajout au bassin actuel

- Augmentation des investissements et intégration des technologies et procédés de pointe dans les pratiques
- Naissance d'innovations
- Commercialisation de nouveaux produits et services innovants
- Accroissement de la rentabilité
- Réduction de l'empreinte carbone

Les grands projets d'infrastructure comme tremplin pour la relance

Nos priorités

3. Doter Québec des infrastructures modernes nécessaires à un secteur de transport et de logistique performant

4. Atténuer les éléments collatéraux négatifs et promouvoir le rôle névralgique pour la société

Se mettre en action

3.
 - Soutenir le développement du projet Laurentia au Port de Québec
 - Appuyer le développement du parc aéroportuaire et de la plateforme logistique intermodale à l'aéroport international Jean-Lesage
 - Accélérer la mise en œuvre du projet structurant de transport collectif et prévoir les prochaines phases
 - Optimiser l'utilisation des actifs sous-exploités des sociétés publiques de transport
 - Reprendre position publiquement sur la nécessité du projet de train à grande vitesse sur l'axe Québec-Toronto
 - Mettre en place un groupe de travail pour développer le cabotage
 - Mettre en place un groupe de travail pour développer le transport multimodal
 - Procéder à une révision en profondeur de l'offre de transport collectif actuelle
4.
 - Inciter les regroupements d'entreprises de camionnage à l'achat de véhicules électriques
 - Encourager les regroupements d'opérateurs de flottes d'autobus scolaires à l'achat de véhicules électriques
 - Regrouper les acteurs impliqués dans la livraison sur le dernier kilomètre pour lancer un projet novateur en phase avec les réalités urbaines et environnementales
 - Intégrer le transport de marchandises dans les modes de transport de personnes afin d'optimiser les actifs
 - Mener une campagne marketing afin d'informer le public quant à la plus faible empreinte environnementale du transport maritime et à sa contribution à l'atténuation de la congestion routière
 - Intégrer l'Internet sans fil haute-vitesse dans les autobus scolaires

Résultats visés

- Augmentation des volumes d'affaires
- Accroissement de l'efficacité et de la rentabilité
- Augmentation de l'achalandage en transport collectif et en taxis
- Réduction de l'empreinte carbone
- Création de nouveaux flux de revenus
- Création d'emplois
- Diminution de l'empreinte carbone
- Réduction des nuisances liées à la congestion routière et au bruit
- Accroissement de la rentabilité
- Amélioration de la perception sociale envers le secteur
- Rayonnement des entreprises

S'organiser afin d'être au-devant de la relance économique

OBJECTIFS

Le présent document constitue le plan de relance économique du secteur. L'objectif du plan est de structurer les priorités économiques propres à son écosystème de Québec en réponse à la conjoncture particulière de la crise sanitaire. Le plan s'adresse à tous les acteurs du secteur, autant privés que publics, et comprend deux grands volets:

La priorisation des enjeux issus de la conjoncture particulière créée par la crise sanitaire

Les orientations et actions retenues en concertation.

DÉMARCHE ET COLLABORATEURS

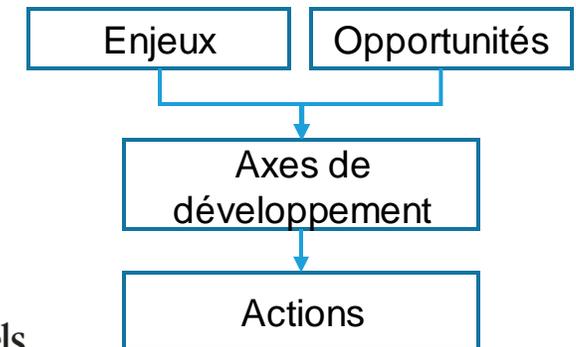
L'élaboration du plan inclut un diagnostic de l'impact économique de la crise sanitaire sur le secteur et différentes activités de concertation avec des acteurs du milieu. Entre les 1^{er} mars et 29 avril, entretiens, ateliers de travail et panels ont permis d'arrêter les réflexions du secteur sur ses priorités afin de le propulser vers un développement supérieur. La démarche a ainsi vu 84 participants actifs aux groupes de discussion et 21 panélistes chevronnés.

Ont aussi collaboré à la démarche les organismes suivants :



STRUCTURE DU DOCUMENT

Le plan de relance économique propose dans un premier temps de positionner le secteur dans l'économie de Québec et sa région et pose un diagnostic ciblé sur l'impact de la crise sanitaire. C'est la séquence suivante qui a conduit à l'élaboration d'actions ciblées.



La réalisation de cette démarche importante pour la relance de l'économie de Québec a été rendue possible par le support de nos trois précieux partenaires



Le transport et logistique et son importance économique à Québec

Le secteur des services de transport et de logistique comprend à la fois l'opération des divers modes de **transport de marchandises et de personnes**, mais également l'ensemble des **activités connexes nécessaires au fonctionnement** de la chaîne logistique, comme la manutention des marchandises, l'entreposage des biens et l'opération d'un aéroport ou d'un port.

Québec étant une **destination touristique** et une **ville d'envergure sur le plan international**, **établie sur la rive d'une voie navigable**, elle réunit de **grands joueurs** du secteur œuvrant dans les domaines du transport maritime comme le Port de Québec, du transport aérien avec l'aéroport international Jean-Lesage (YQB), et le transport collectif soit le Réseau de Transport de la Capitale.

Le secteur du transport et de la logistique de Québec se distingue, si on le compare par exemple à Montréal, par une **plus grande concentration dans les sous-secteurs de l'entreposage, du transport de personnes ainsi que du transport touristique et d'agrément**. Les activités de logistique comme la manutention de marchandises et les opérations aéroportuaires et portuaires sont proportionnellement moins importantes dans le tissu économique.

Des joueurs importants du secteur à Québec

Transport collectif	Transport par camion	Transport maritime	Soutien au transport aérien	Entreposage Logistique
	 	 	 	 



PIB de **1,8 G\$** en 2018 pour la RMR de Québec

3,8 % de l'économie de la RMR de Québec



Environ **10 000 emplois** dans l'agglomération

Le transport par camion compte le plus grand nombre d'entreprises et le quart des emplois du secteur

En plus des grands joueurs comme Transport Bernières, Transport Morneau et Transport Kingsway, on retrouve une panoplie de plus petites entreprises qui œuvrent dans le domaine du transport par camion, dont plusieurs se spécialisent dans le déménagement.

C'est toutefois le sous-secteur du transport terrestre de personnes qui compte le plus d'emplois, grâce aux 1 700 emplois du Réseau de Transport de la Capitale

- Les entreprises de transport scolaire, de transport par autocar et les taxis emploient les autres travailleurs de ce sous-secteur.

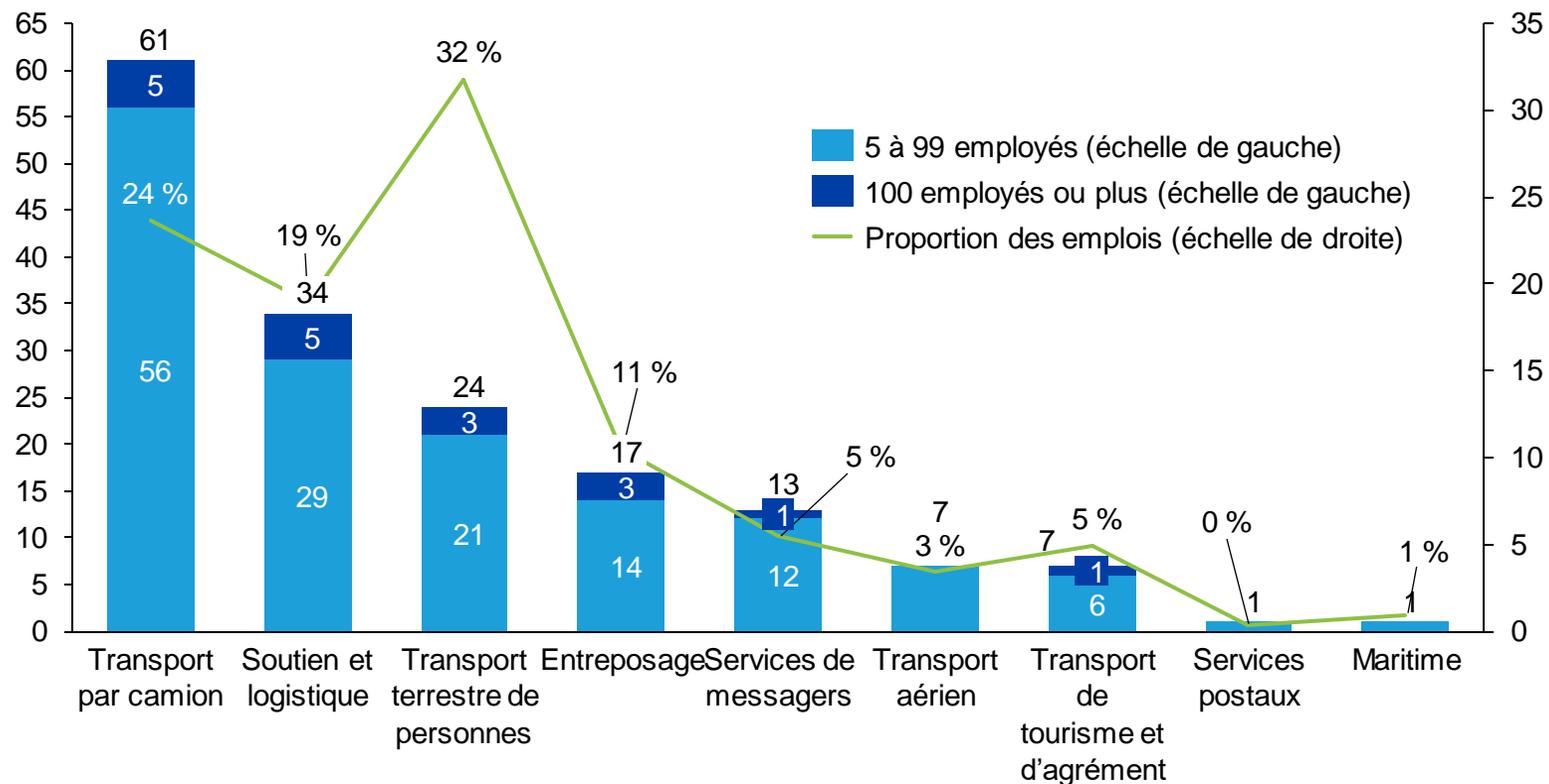
Finalement, bien que le sous-secteur transport et logistique soit moins important qu'à Montréal, il représente près de 20 % des emplois

- QSL Canada est la plus importante entreprise dans le sous-secteur du soutien logistique

- Le sous-secteur est également composé de l'administration portuaire de Québec, de l'aéroport Jean-Lesage, d'entreprises d'arrimage, de remorquage maritime et terrestre.

Nombre d'entreprises par sous-secteur selon la taille, et proportion des emplois du secteur transport et logistique

Agglomération de Québec, 2020; en milliers



L'économie de Québec a été durement touchée par la crise sanitaire et reprend son rythme inégalement



La mise en pause volontaire de l'économie a fait reculer le PIB et l'emploi à Québec. Il s'agit de chutes historiques

- Le PIB réel a diminué de 6,5 % en 2020 par rapport à l'année précédente
- La baisse pour l'emploi a été encore plus accentuée à 7,6 %.

La baisse de l'emploi représente l'ensemble des gains de toute la décennie 2010

- Ce sont 35 000 emplois qui ont été perdus en une seule année
- Le nombre de chômeurs a doublé à 30 000 individus.

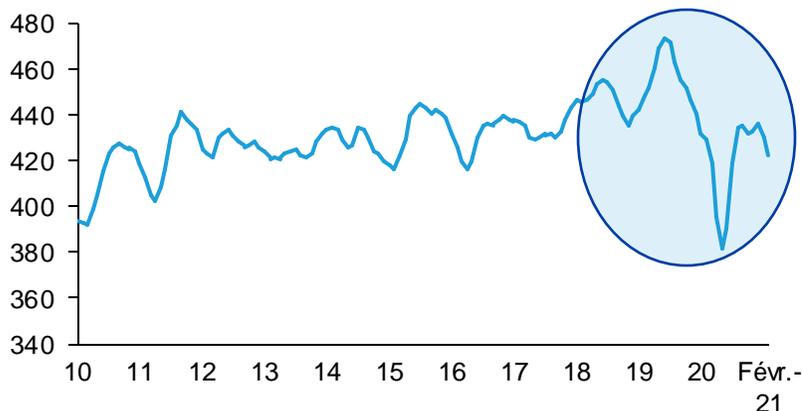
Québec est l'une des RMR au Canada qui a été la plus durement touchée

- Tout l'Est canadien a mieux fait que Québec.

Toutefois, la reprise à Québec est amorcée alors que l'emploi n'a reculé que de 1,6 % entre les mois de février de 2019 et 2020.

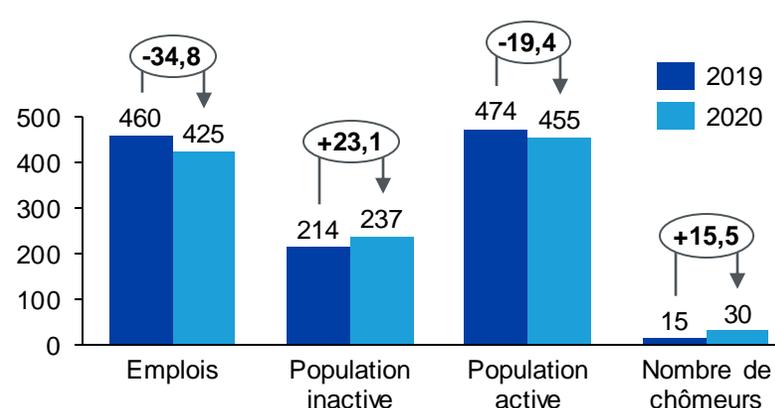
Emploi total mensuel

RMR de Québec, 2010-2021; en milliers



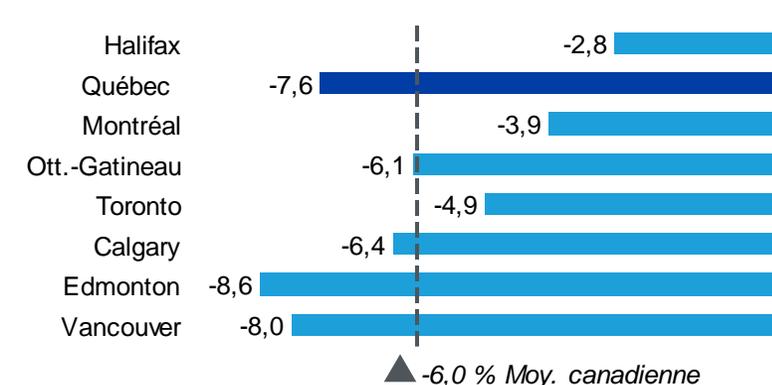
Indicateurs de l'emploi

RMR de Québec, 2019 et 2020; en milliers



Variation de l'emploi en 2020 selon la RMR

RMR canadiennes, 2020 p/r à 2019; en %



La crise sanitaire et la reprise qui s'est amorcée n'ont pas les mêmes effets entre les différents secteurs de l'économie

Globalement, le secteur transport et logistique de Québec s'en est mieux sorti qu'ailleurs



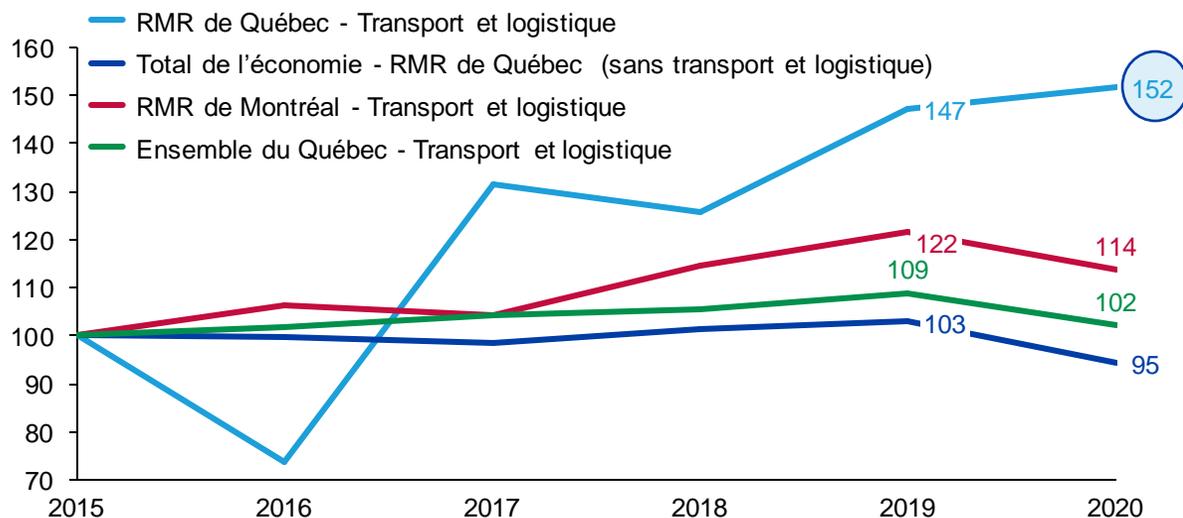
Après avoir mieux fait au cours des cinq dernières années que l'ensemble de l'économie de la RMR de Québec et que le secteur transport et logistique montréalais, le nombre d'emplois en transport et logistique à Québec s'est apprécié de +3,1 % en 2020

- La résilience à la pandémie peut s'expliquer par l'importance du Réseau de Transport de la Capitale parmi les employeurs du secteur à Québec, et par le fait que les emplois de l'organisation sont majoritairement protégés par des conventions collectives
- On note également une plus faible présence des sociétés aériennes dans le tissu économique de Québec par rapport à d'autres grands centres canadiens.

D'autres villes canadiennes d'envergure avec une forte présence de sociétés aériennes et d'activités aéroportuaires ont vu des reculs marqués de l'emploi dans le secteur du transport et logistique

- Vancouver, dont les liens commerciaux et sociaux avec l'Asie sont les plus forts au Canada, affiche le pire bilan avec une contraction de -15,2 %
- Toronto, qui compte pour près du tiers du trafic aérien de passagers au Canada, a quant à elle subi un recul de l'emploi de -12,7 %
- De son côté, la RMR de Trois-Rivières a bénéficié d'un volume de marchandises transbordées record au port de Bécancour pour enregistrer une croissance de l'emploi de +18,5 %.

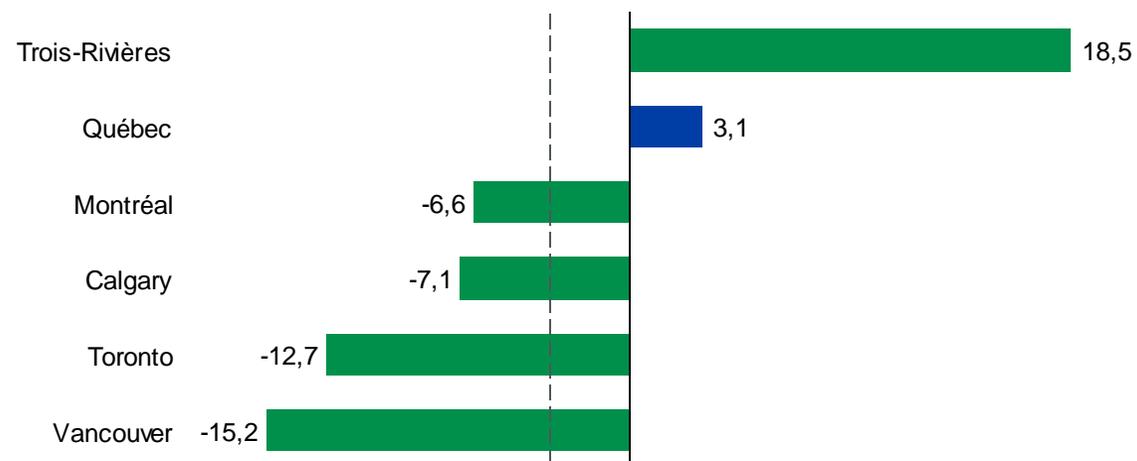
Évolution de l'emploi dans le secteur transport et logistique entre 2015 et 2020
Ensemble du Québec, 2015 à 2020, en indice (2015 = 100)



Sources: Statistique Canada, Analyses Aviseo Conseil (2021).

Variation de l'emploi dans le secteur transport et logistique en 2020 selon la RMR

RMR canadiennes, 2020 p/r à 2019; en %



Un impact asymétrique entre les secteurs du transport de personnes et de marchandises

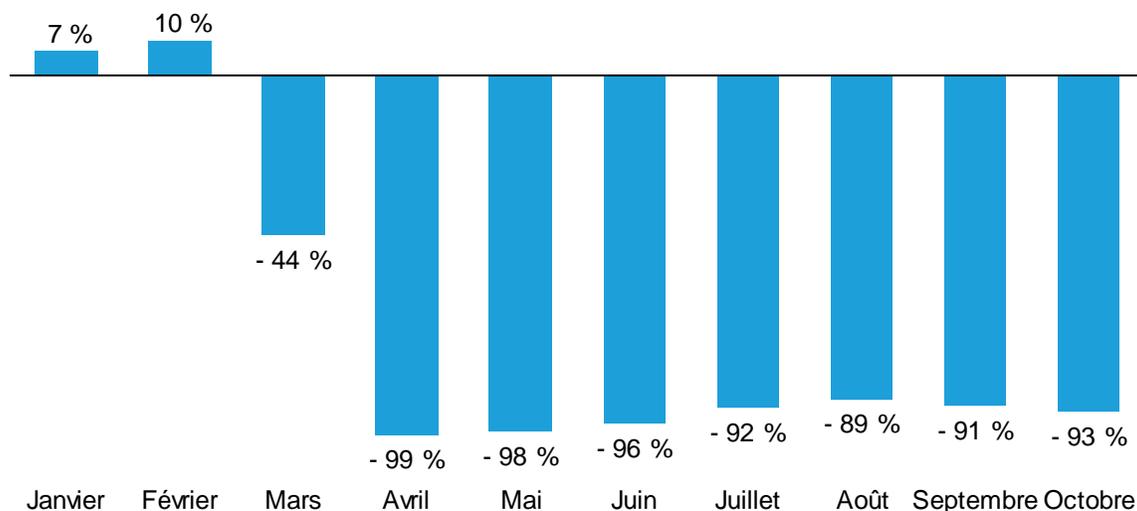


La croissance de l'emploi dans le secteur transport et logistique à Québec en 2020 masque un enjeu bien réel qui pourrait s'avérer très problématique à plus long terme, qui est celui des lourds déficits enregistrés par les entreprises de transport de personnes

- Par exemple, le trafic aérien de passagers à l'aéroport de Québec a fondu presque totalement au printemps 2020 et est encore loin de son niveau pré-pandémique
- Le Réseau de Transport de la Capitale a vu un recul de 45 % de son achalandage
- La sécurité d'emploi au sein du Réseau de Transport de la Capitale a permis de minimiser les pertes, mais des défis financiers demeurent à moyen terme.

Trafic aérien de passagers à l'aéroport YQB

Québec, 2020 p/r à 2019; en %

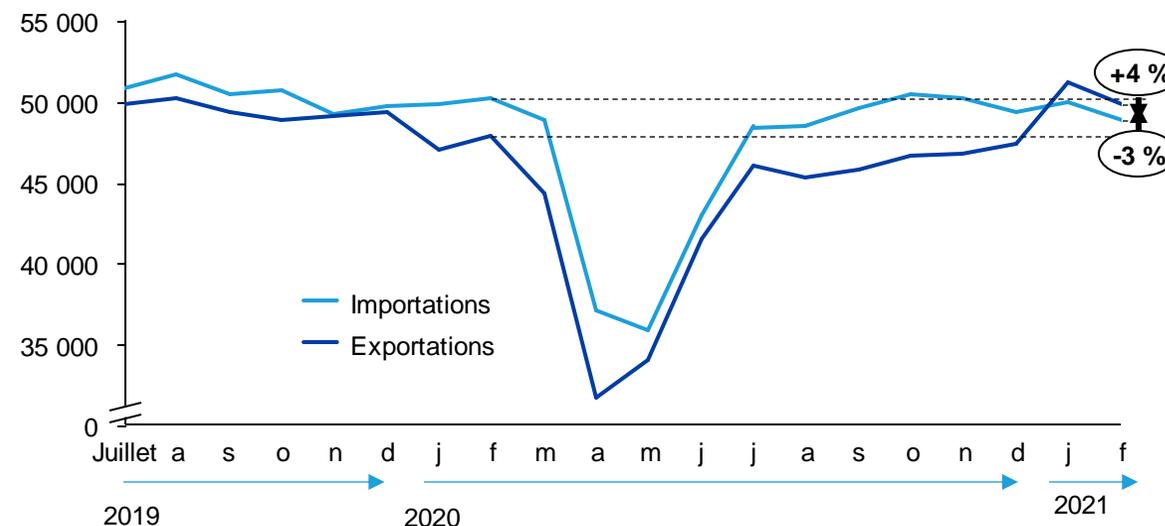


Du côté du transport de marchandises, les reculs ont été, bien qu'historiques, moins sévères et surtout temporaires

- Le commerce international de marchandises au Canada a reculé de 30 % entre février et mars 2020, mais la reprise fut rapide
- Dès l'été, les niveaux étaient revenus pratiquement à la normale, si bien qu'en février 2021, le niveau des importations était plus élevé qu'en février 2020 et le niveau des exportations seulement 3 % plus faible
- L'impressionnante montée du commerce électronique contribue également à la vigueur des services de transport domestique.

Commerce international

Ensemble du Québec, 2015 à 2020, en indice (2015 = 100)



Des leçons apprises

Le secteur du **transport des marchandises** a montré une fois de plus qu'il était **vulnérable aux aléas des cycles économiques**. Seulement, cette fois, se sont ajoutées aux difficultés les fermetures successives et non synchronisées des économies, lesquelles ont court-circuité les chaînes d'approvisionnement. Comme si ce n'était pas suffisant, des événements exceptionnels comme les conditions météorologiques extrêmes au Texas et l'enlisement d'un bateau cargo dans le canal de Suez ont perturbé de manière importante les chaînes de transport et logistique.

Néanmoins, la crise aura rappelé la **dimension névralgique** de l'industrie, notamment pour le transport des fournitures médicales, des vaccins et des denrées alimentaires. De plus, la **montée du commerce électronique offre de nouvelles occasions** pour l'industrie qui devra toutefois poursuivre sur son **élan de modernisation et de décarbonisation**. Les attentes à cet égard sont plus élevées qu'elles ne l'étaient avant la pandémie. Au surplus, le raccourcissement des chaînes de valeur pourrait générer une mutation des parcours des marchandises et des modes utilisés.

Du côté du **transport de personnes**, la crise fut historique principalement en raison des mesures de confinement et de distanciation physique, lesquelles ont anéanti l'achalandage touristique. Une telle situation n'avait pas eu cours depuis le début du vingtième siècle et a causé des **dommages financiers sévères non seulement aux croisiéristes**, sociétés de services de transport aérien ou de transport en autocar, mais également aux sociétés publiques de transport collectif et aux administrations aéroportuaires. Les organisations de transport de personnes avaient malheureusement **peu de contrôle sur leur destinée** pendant la crise et peu de moyens de s'y préparer, sinon que d'avoir **un bilan financier sain** avant l'éclosion de la pandémie. Une certaine **créativité pour diversifier leurs revenus** de manière urgente et en lien avec les nouveaux besoins créés par la situation sanitaire, par exemple de mettre les actifs à contribution, pourrait également faire partie de la solution, mais les alternatives peuvent s'avérer limitées.



Prendre appui sur les services névralgiques rendus au cours de la pandémie pour revaloriser le secteur auprès de la population et lui faire emprunter un virage moderne axé sur les technologies de pointe, les connaissances avancées et la venue de nouveaux talents.





La démarche a permis d'identifier de nombreux enjeux dont quatre à prioriser

Délais dans la réalisation des projets publics

Main-d'œuvre

Vulnérabilité aux cycles économiques

Chute du tourisme

Difficultés à suffire à la demande de transport des marchandises à court terme

Achalandage pour le transport des personnes

Congestion routière

Numérisation

Infrastructures de transport des marchandises

Intégration de l'intelligence artificielle

Coûts croissants des mesures d'atténuation de l'empreinte carbone

Recours aux données massives

Perception sociale

Automatisation

Productivité

Accroître en quantité et en qualité la main-d'œuvre



Une rareté durable

Depuis 10 ans, la croissance de la population active (0,9 %) a été légèrement plus élevée que celle de la population (0,8 %)

- La tranche des 15-64 ans est toutefois demeurée stable depuis 10 ans
- C'est cette dynamique qui explique les tensions

L'indice de remplacement suggère que cette situation perdurera si la tendance se maintient

- Le nombre de personnes de 20 à 29 ans ne sera pas suffisant pour remplacer celles de 55 à 64 ans.

Indice de remplacement par 1000 habitants			
2006	2016	2026	2036
1 120	903	911	841

Le nombre d'immigrants internationaux à Québec a été globalement en hausse depuis 10 ans mais peine à dépasser les 3000 personnes

Un impact pour le secteur

Le secteur du transport et logistique ne bénéficie pas d'un rayonnement et d'une force attractive naturelle, particulièrement auprès de la jeune génération. Outre les emplois de chauffeur de camions, les diverses occupations peuvent s'avérer méconnues et le secteur pourrait avoir de la difficulté à attirer les travailleurs cherchant à se requalifier dans la foulée de la pandémie.

Au surplus, la pandémie aura eu un effet négatif sur l'offre de main-d'œuvre étrangère.

« La fermeture des frontières aux travailleurs étrangers et temporaires nous a privés d'une main-d'œuvre au moment de la reprise des activités. »

Un dirigeant d'entreprises du secteur des transports et de la logistique.

Des stratégies globales



Mettre en valeur nos forces actuelles

- Prendre soin des employés actuels
- Doter ses employés des bons outils, qu'ils soient informatiques ou techniques
- Développer sa marque employeur
- Offrir une rémunération compétitive
- Retenir plus longtemps les employés susceptibles de prendre leur retraite.



Optimiser le bassin de main-d'œuvre

- S'ouvrir à la requalification et à une population inactive
- Adapter le travail à différents types de main-d'œuvre, notamment des postes à temps partiel pour les travailleurs expérimentés.



Ajouter au bassin actuel

- Déployer des efforts sur le bassin montréalais
- Simplifier le processus d'immigration
- Augmenter l'immigration à Québec
- Attirer davantage une main-d'œuvre en provenance des provinces canadiennes.

Trois autres enjeux prioritaires pour la communauté de Québec

Achalandage pour le transport de personnes

- ▶ Les mesures de confinement et de distanciation sociale ont provoqué une chute brutale de l'achalandage dans les services de transport de personnes.
- ▶ Que ce soit les services de transport aérien, de transport collectif, de transport par autocar ou les services de croisières, tous ont vu une baisse drastique de leurs revenus et une détérioration de leur situation financière.
- ▶ La réticence de la population à voyager pour encore plusieurs mois et l'adoption du télétravail au-delà de la pandémie laissent croire que le retour à la normale n'est pas imminent.

Infrastructures de transport des marchandises

- ▶ Les acteurs du milieu du transport et de la logistique croient que les projets d'infrastructures publiques d'envergure qui sont dans les cartons depuis un moment tardent à se concrétiser et à générer leurs retombées positives.
- ▶ Que ce soit le projet de transport collectif structurant, le projet Laurentia du Port de Québec qui vise la mise en œuvre d'un terminal de conteneurs automatisé ou les grands projets de parc aéroportuaire, de centre de prédédouanement américain et de plateforme logistique intermodale de l'Aéroport international Jean-Lesage, l'incertitude plane toujours quant à leur échéancier de réalisation, voire à leur concrétisation.

Perception sociale

- ▶ Les services de transport de marchandises, bien qu'essentiels au bon fonctionnement de l'économie et aux besoins de base de la population comme l'approvisionnement en nourriture, ne bénéficient pas d'une réputation à la hauteur de la valeur qu'ils génèrent pour la société.
- ▶ L'empreinte carbone et les nuisances telles que le bruit et l'accroissement de la densité de l'achalandage routier inhérents au transport de marchandises constituent des irritants qui imprègnent davantage l'esprit des gens lorsqu'ils les côtoient ou en entendent parler.

Des principes directeurs pour guider nos actions



Un secteur du transport
et de la logistique
attractif de talents



Un secteur **moderne** sur
le plan technologique et
des connaissances



Un secteur en phase
avec les **attentes et**
exigences sociétales



Un secteur **résilient**

Quatre axes stratégiques pour le développement de notre secteur

- 1 Répondre aux besoins des entreprises en matière de talents et de compétences
- 2 Embrasser l'industrialisation 4.0
- 3 Doter Québec des infrastructures modernes nécessaires à des services de transport et logistique performants
- 4 Atténuer les éléments collatéraux négatifs et promouvoir le rôle névralgique pour la société

Transformer une crise en occasion de **se moderniser** et de générer des **bénéfices durables** pour **l'industrie et la société**

1. Répondre aux besoins des entreprises en matière de talents et de compétences – mesures transversales



Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
1.1 Mettre à profit les leçons apprises pendant la pandémie pour bonifier l'environnement et les conditions de travail, doter ses employés des bons outils, qu'ils soient informatiques ou techniques, développer sa marque employeur et offrir une rémunération compétitive	Mettre en valeur nos forces actuelles	2021	En continu	Un plus grand nombre de travailleurs et une meilleure rétention
1.2 S'ouvrir à la requalification, notamment avec les programmes offerts par le gouvernement	Optimiser le bassin de main- d'œuvre	2021		Maintenir plus de personnes au travail
1.3 Favoriser une plus grande collaboration avec les institutions d'éducation et l'industrie pour la mise en œuvre de programmes de type « dual »	Optimiser le bassin de main- d'œuvre	En continu		Favoriser l'acquisition d'expériences professionnelles en parallèle avec la réalisation des études
1.4 Simplifier les processus d'immigration, augmenter l'immigration et accroître l'efficacité de la reconnaissance des diplômes et des compétences des immigrants	Ajouter au bassin actuel	2021	En continu	Un plus grand nombre d'immigrants pouvant faire bénéficier Québec de leur formation

1. Répondre aux besoins des entreprises en matière de talents et de compétences – mesures transversales



Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
<i>1.5 Déployer des efforts pour attirer davantage une main-d'œuvre en provenance de Montréal, des provinces canadiennes et de l'international</i>	<i>Ajouter au bassin actuel</i>	<i>2021</i>		<i>Atténuer l'effet de la baisse du taux de croissance de travailleurs</i>
<i>1.6 Inciter les travailleurs expérimentés à rester/revenir sur le marché du travail (avec flexibilité dans les horaires, réduction des aspects dissuasifs de la fiscalité)</i>	<i>Augmenter le nombre de travailleurs expérimentés</i>	<i>En continu</i>		<i>Un plus grand nombre de travailleurs avec une expérience à mettre à profit</i>

1. Répondre aux besoins des entreprises en matière de talents et de compétences – mesures spécifiques



Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
1.7 Poursuivre les campagnes marketing ciblées sur la jeune génération et mettre en valeur l'électrification des transports et les technologies de pointe utilisées dans l'industrie	Ajouter au bassin de main-d'œuvre actuel	2021	2024	Atténuer l'effet de la baisse du taux de croissance de travailleurs
1.8. Appuyer le Réseau de Transport de la Capitale dans l'optimisation de ses effectifs et redéployer les travailleurs dans les entreprises avec des besoins de main-d'œuvre	Meilleure adéquation entre les besoins et l'offre de main-d'œuvre disponible	2021	2023	Meilleur bilan financier pour les sociétés de transport de personnes et accès à de nouveaux travailleurs pour les entreprises privées
1.9 Jumeler des étudiants aux cycles supérieurs de l'Université Laval, et supervisés par des professeurs membres du CIRRELT, avec des entreprises de camionnage pour des études s'attaquant à des enjeux concrets	Fournir une main-d'œuvre hautement qualifiée et accessible pour des projets de recherche et de développement	2021	En continu	Augmentation de l'efficience

2. Embrasser l'industrialisation 4.0

Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
<i>2.1 Bonifier les budgets du centre d'expertise en industrialisation 4.0 de Québec International pour l'accompagnement d'entreprises dans leur transition vers l'adoption des technologies de pointe</i>	<i>Ajouter des ressources et de l'expertise sur l'ensemble du parcours d'accompagnement afin de réduire les frictions et faire en sorte que les entreprises se rendent au bout du processus</i>	2021	2025	<i>Augmentation des investissements et du taux d'adoption des technologies liées à l'industrialisation 4.0 par les entreprises manufacturières</i>
<i>2.2 Créer une expérience sensorielle en réalité virtuelle pour démontrer les bénéfices liés aux projets d'industrialisation 4.0</i>	<i>Inciter davantage d'entreprises à entrer dans le parcours d'accompagnement de Québec International ou à mener leurs propres projets d'industrialisation 4.0</i>	2022	En continu	<i>Augmentation de l'adoption des technologies liées à l'industrialisation 4.0 par les entreprises manufacturières</i>
<i>2.3 Mettre en œuvre la zone d'innovation Littoral Est</i>	<i>Réunir les acteurs d'innovation de l'écosystème dans une zone géographique délimitée pour favoriser les échanges et la commercialisation des innovations.</i>	2021	2026	<i>Intégration des technologies et procédés de pointe dans les pratiques d'affaires, naissance et commercialisation d'innovations</i>
<i>2.4 Regrouper les données massives des entreprises de transport au sein d'une infrastructure numérique commune et embaucher des spécialistes de données pour en extraire de la valeur</i>	<i>Mettre les données massives à contribution pour optimiser les activités</i>	2021	En continu	<i>Meilleure rentabilité, efficacité, empreinte carbone</i>

3. Doter Québec des infrastructures modernes nécessaires à un secteur performant



Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
3.1 Soutenir le développement du projet Laurentia au Port de Québec	Se doter d'une capacité de transbordement de conteneurs au Port de Québec et générer des bénéfices pour l'industrie entière	2021	2025	Augmentation des volumes d'affaires, rayonnement de la région
3.2 Appuyer le développement du parc aéroportuaire et de la plateforme logistique intermodale à l'aéroport international Jean-Lesage	Accroître le volume de marchandises transitant par les voies aériennes et propager les bénéfices à l'industrie entière	2021	2026	Augmentation des volume d'affaires, efficience, rentabilité
3.3 Déployer la mise en oeuvre du projet de réseau structurant de transport collectif et mettre sur pied un comité en vue d'une seconde phase	Faire migrer les utilisateurs de véhicules personnels vers le transport collectif	2021	2026	Augmentation de l'achalandage en transport collectif, réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports
3.4 Optimiser l'utilisation des actifs des sociétés publiques de transport	Rentabiliser les actifs en place pour atténuer l'effet de la pandémie sur les résultats financiers (ex. campagne de vaccination, tournages télé ou de films, entreposage)	2021	2022	Nouveaux revenus, meilleure rentabilité
3.5 (Re)prendre position publiquement sur la nécessité du projet de train à grande vitesse sur l'axe Québec-Toronto	Offrir un nouveau moyen de déplacement nettement plus efficace dans le corridor d'affaires Québec-Toronto.	2021	En continu	Création d'emplois et hausse de l'achalandage dans les services de taxi et de transport collectif.

3. Doter Québec des infrastructures modernes nécessaires à un secteur performant



Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
<i>3.6 Mettre en place un groupe de travail pour développer le cabotage</i>	<i>Améliorer l'efficacité de la chaîne logistique tout en atténuant l'impact négatif du transport des marchandises sur l'environnement et la congestion routière</i>	2021	2024	<i>Réduction des coûts de transport des marchandises, réduction des impacts négatifs sur l'environnement</i>
<i>3.7 Mettre en place un groupe de travail pour optimiser le transport multimodal</i>	<i>Accroître le recours au transport multimodal pour améliorer l'efficacité et le bilan carbone</i>	2021	2024	<i>Réduction des coûts de transport des marchandises, réduction des impacts négatifs sur l'environnement</i>
<i>3.8 Prendre appui sur le projet de transport collectif structurant pour intégrer pleinement les technologies de pointe à l'offre</i>	<i>Saisir l'occasion d'un bris structurel majeur dans la demande pour le service afin d'optimiser les trajets et améliorer l'offre en général</i>	2021	2024	<i>Offre plus attrayante et axée sur les besoins des consommateurs, réduction des coûts de fonctionnement, réduction du bilan carbone</i>

4. Atténuer les éléments collatéraux négatifs et promouvoir le rôle névralgique pour la société

Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
<i>4.1 Inciter les regroupements d'entreprises de camionnage à l'achat de véhicules électriques.</i>	<i>Électrifier les flottes et en tirer des bénéfices réputationnels</i>	<i>2021</i>	<i>2023</i>	<i>Rayonnement du secteur, diminution de l'empreinte carbone et des nuisances liées au bruit.</i>
<i>4.2 Encourager les regroupements d'opérateurs de flottes d'autobus scolaires afin de bénéficier de meilleurs prix pour l'achat de véhicules électriques</i>	<i>Électrifier les flottes et en tirer des bénéfices réputationnels</i>	<i>2021</i>	<i>2023</i>	<i>Rayonnement du secteur, diminution de l'empreinte carbone et des nuisances liées au bruit.</i>
<i>4.3 Regrouper les acteurs impliqués dans la livraison sur le dernier kilomètre pour mettre en oeuvre un projet novateur et en phase avec les réalités urbaines et environnementales</i>	<i>Regrouper les forces pour mettre en oeuvre des solutions innovantes</i>	<i>2021</i>	<i>En continu</i>	<i>Rentabilité accrue, diminution de l'empreinte carbone et des nuisances liées au bruit.</i>
<i>4.4 Intégrer le transport de marchandises dans les modes de transport de personnes afin de mieux rentabiliser les actifs</i>	<i>Tirer parti des actifs de transport collectif (ex. autobus, futur tramway, etc.) de personnes pour effectuer des livraisons de marchandises</i>	<i>2021</i>	<i>En continu</i>	<i>Réduction de la congestion routière, efficacité, meilleure rentabilité</i>

4. Atténuer les éléments collatéraux négatifs et promouvoir le rôle névralgique pour la société

Priorités d'action	Opportunité poursuivie	Début	Fin	Bénéfices recherchés
<i>4.5 Mener une campagne marketing afin d'informer le public quant à la plus faible empreinte environnementale du transport maritime et à sa contribution à l'atténuation de la congestion routière</i>	<i>Informar la population des bénéfices liés au transport maritime et améliorer la perception de la société à l'égard de ce mode de transport</i>	<i>2022</i>	<i>2022</i>	<i>Meilleure perception sociale du secteur de transport et logistique</i>

Des réponses concrètes à nos enjeux

Main-d'oeuvre	Améliorer les conditions et les lieux de travail	S'ouvrir à la requalification et aux travailleurs expérimentés	Assurer une meilleure collaboration avec les institutions	Simplifier les processus d'immigration	Attirer une main-d'œuvre montréalaise et canadienne	Mener une campagne ciblée sur la jeune génération
Achalandage pour le transport de personnes	Offrir un appui technique pour l'optimisation des activités	Rentabiliser les actifs par de nouvelles utilisations	Intégrer le transport de marchandises aux activités	Mettre en œuvre le projet de train à grande vitesse	Procéder à une profonde révision du réseau de transport collectif	Accélérer le développement et prolonger le projet de transport structurant
Infrastructures de transport des marchandises	Accélérer le projet Laurentia	Accélérer le développement du parc aéroportuaire	Accélérer la mise en œuvre de la plateforme logistique intermodale	Construire une infrastructure numérique pour les données massives	Mettre en place un groupe de travail pour développer le cabotage	Développer le transport multimodal
Perception sociale	Procéder à des achats groupés de camions électriques	Procéder à des achats groupés d'autobus scolaires électriques	Intégrer l'Internet haute-vitesse dans les autobus scolaires	Mener une campagne marketing sur les avantages du transport maritime	Démarrer un projet novateur de livraison sur le dernier kilomètre	Mettre en place la zone d'innovation du Littoral Est

Des actions qui peuvent rejaillir sur d'autres secteurs économiques et aussi en émaner



Huit autres plans sectoriels de relance présentent également des actions concrètes. Ces secteurs peuvent être affectés par les mesures proposées en transport et logistique, ou proposer des mesures pouvant bénéficier au secteur transport et logistique.

Mesures du secteur transport & logistique affectant d'autres secteurs

Créer la zone d'innovation Littoral Est	SVTS Transport & logistique
Catalyser le développement du projet Laurentia au Port de Québec	Manufacturier Agroalimentaire
Mettre en place un groupe de travail pour optimiser le transport multimodal	Manufacturier Agroalimentaire
Mettre en place un groupe de travail pour développer le recours au cabotage	Manufacturier
Créer une expérience sensorielle en réalité virtuelle pour démontrer les bénéfices liés aux projets d'industrialisation 4.0	Industries créatives
(Re)prendre position publiquement sur la nécessité du projet de train à grande vitesse sur l'axe Québec-Toronto	Technologies propres Tourisme
Regrouper les acteurs impliqués dans la livraison sur le dernier kilomètre pour mettre en oeuvre un projet novateur et en phase avec les réalités urbaines et environnementales	Agroalimentaire Dynamisme urbain
Inciter les regroupements d'entreprises de camionnage et de transport en commun pour l'achat de camions et d'autobus électriques	Technologies propres

Mesures d'autres secteurs affectant le secteur transport & logistique

Tourisme	Consolider la position de Québec dans les événements d'affaires
Tourisme	Clarifier les critères et donner un échéancier sur la réouverture des frontières internationales
Tourisme	Assurer la desserte de l'aéroport de Québec et sa connexion sur des hubs internationaux
Tourisme	Mettre en place un certificat de vaccination numérique
Tourisme	Utiliser le caractère européen de Québec pour assurer son positionnement dans le Nord Est des États-Unis
Agroalimentaire	Construire un site d'entreposage réfrigéré
Agroalimentaire	Appuyer les entreprises quant à leur numérisation et logistique pour accélérer leur virage vers le commerce électronique
Dynamisme urbain	Accroître le support financier et technique aux petites entreprises locales quant à leur numérisation

LISTE DES
ORGANISATIONS
CONSULTÉES –
PANÉLISTES

Sciences de la vie et technologies de la santé et Technologies propres, bioéconomie et environnement

ORGANISATION	NOM	TITRE
BIOQuébec	Anie Perrault	Directrice générale
Econoler	Pierre Langlois	Président
IMV inc. et Québec International	Andy Sheldon	Président des conseils d'administration
Université Laval	Sophie D'Amours	Rectrice
WaterShed Monitoring	Sonja Behmel	Présidente – directrice générale

Dynamisme urbain et Économie sociale

ORGANISATION	NOM	TITRE
Corporation de développement économique communautaire (CDEC)	Isabelle Gilbert	Directrice générale
Groupe TAQ	Gabriel Tremblay	Directeur général
Institut de développement urbain (IDU)	Stéphane Dion	Directeur régional et président Paradigme Stratégies
Premières en affaires	Marie Grégoire	Communicatrice et éditrice
Un Monde Exquis	Vincent Lafortune	Président et éditeur

Agroalimentaire, Logistique et transport et Manufacturier

ORGANISATION	NOM	TITRE
Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT)	Yan Cimon	Membre et professeur titulaire Université Laval
Fumoir Grizzly	Laura Boivin	Propriétaire et présidente- directrice générale
Groupe Océan	Jean-Philippe Brunet	Vice-président exécutif, Affaires corporatives et juridiques
Optel	Louis Roy	Président fondateur

Tourisme et Industrie culturelle

ORGANISATION	NOM	TITRE
Centre des congrès de Québec	Pierre-Michel Bouchard	Président – directeur général
Croisières AML	Yan Hamel	Président – directeur général
Festival d'été de Québec	Anne Hudon	Directrice générale
Groupe Restos Plaisirs	Pierre Moreau	Président – directeur général et associé
Hôtel Le Bonne Entente	Alain April	Propriétaire et directeur général
Musée de la civilisation	Stéphan La Roche	Président – directeur général
Office du tourisme de Québec	Robert Mercure	Directeur général

LISTE DES
ORGANISATIONS
CONSULTÉES –
GROUPE DE DISCUSSION

Dynamisme urbain

ORGANISATION	NOM	TITRE
Action promotion Grande Allée	Jonathan Ollat	Président et Co-propiétaire de plusieurs établissements de restauration
Coopérative Quartier Petit Champlain	Sandra Turgeon	Directrice générale
SDC 3e Avenue	Isabel Madrid	Directrice générale
SDC Faubourg St-Jean-Baptiste	Julien Roy	Secrétaire Trésorier
	Marie-Noëlle Bellegarde-Turgeon	Directrice générale
SDC Montcalm – Quartier des arts	Jean-Étienne Billette	Administrateur et Propriétaire Sandwicherie Fastoche
	Jean-Pierre Bédard	Directeur général
SDC Saint-Sauveur	Mathieu Savard	Président et Propriétaire Le Coin créatif
	Marylou Boulianne	Directrice générale
SDC St-Roch	François Lebel	Président et Propriétaire de La place boutique gourmande
	Annie Vallée	Directrice générale

Manufacturier

ORGANISATION	NOM	TITRE
Corporation des parcs industriels du Québec (CPI)	Pierre Cassivi	Président – directeur général
	Alain Aubut	Directeur de projets spéciaux
Epsylone Concept inc.	Alain Lefrançois	Président – directeur général
OMY	Andrea Gomez	Fondatrice et Présidente-directrice générale
Preverco	Jean-François Dufresne	Président – directeur général
Telops	Jean Giroux	Fondateur et président-directeur général
Université Laval	Denis Hardy	Conseiller au vice-rectorat à la recherche et à l'innovation

Technologies propres, bioéconomie et environnement

Manufacturier

ORGANISATION	NOM	TITRE
2Degrés	Alexandre Guindon	Directeur général et co-fondateur
Econoler	Myriam LeBlanc	Directrice au développement
Ecosystem	Stéphane Michaud	Vice-président corporatif Innovation, développement de marchés et solutions
Solugen	André Beaulieu Blanchette	Président
Viridis Terra International	Martin Beaudoin Nadeau	Fondateur et Président-directeur général

ORGANISATION	NOM	TITRE
CIRRELT - Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport – Université Laval	Yan Cimon	Vice-recteur adjoint aux affaires externes, internationales et santé. / Professeur titulaire
Groupe Morneau	André Morneau	Président
Groupe Océan	Philippe Fillion	Directeur affaires publiques et développement
Port de Québec	Patrick Robitaille	Vice-président, Affaires et développement portuaires
QSL	Claudine Couture-Trudel	Vice-présidente, Stratégie et affaires publiques
RTC – Réseau de transport de la capitale	Luc Richard	Directeur exécutif et chef de l'exploitation

Tourisme

ORGANISATION	NOM	TITRE
Aéroport international Jean-Lesage de Québec	Yanic Roy	Vice-président - Développement des affaires
Agora OPUS 3	Caroline Lepage	Vice-présidente exécutive
Association hôtelière de la région de Québec (AHRQ)	Marjolaine de Sa	Directrice générale
Carnaval de Québec	Mélanie Raymond	Directrice générale
Centre des congrès de Québec	Pierre-Michel Bouchard	Président-directeur général
Chaire de recherche en partenariat sur l'attractivité et l'innovation en tourisme Québec-Charlevoix	Laurent Bourdeau Ph. D.	Professeur titulaire – Université Laval
Festival d'été de Québec	Anne Hudon	Directrice générale
Groupe Restos Plaisirs	Pierre Moreau	Président- directeur général et associé
Hôtel Pur	Dominique Lapointe	Directrice générale
Industrie touristique de Wendake	Colombe Bourque	Directrice générale
Les Tours du Vieux-Québec	Georges St-Cyr	Propriétaire
Marché de Noël allemand	Olivia Lexhaller	Directrice générale
Musée de la civilisation	Yann Dubor	Directeur de la mise en marché et du mécénat
Parcs Canada	Louis Lavoie	Directeur de l'Unité de gestion de Québec, Parcs Canada
SEPAQ	Christophe Zamuner	Directeur général Établissements touristiques
Un Monde Exquis	Vincent Lafortune	Président et éditeur

Économie sociale

ORGANISATION	NOM	TITRE
Caisse d'économie sociale	Gary Lavoie	Président
CDRQ Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	Sébastien Girard	Directeur régional
Conseil régional de l'environnement	Pauline Robert	Directrice générale adjointe
Coopérative des librairies indépendantes	Jean-Benoît Dumais	Directeur général
Corporation de développement économique communautaire (CDEC)	Isabelle Gilbert	Directrice générale
Fonds d'emprunt de Québec	Aina Rakotoarinivo	Directeur général
Groupe TAQ	Gabriel Tremblay	Directeur général
Induktion géothermie, Coop Poisson Entêté, Coop Dorimène	Thomas Boisvert-Saint-Arnaud	Entrepreneur en série
Pôle des entreprises d'économie sociale Capitale-Nationale	Félix Bussièrès	Directeur général
Professeur d'économie sociale et solidaire et Directeur scientifique de la Démarche d'engagement social de l'Université Laval	Luc Audebrand	Professeur titulaire
Réseau de coopération des ESSAD, Consortium de ressources et d'expertises coopératives	François Allaire	Directeur du développement stratégique
SPIRA	Catherine Benoit	Directrice générale

Agroalimentaire

ORGANISATION	NOM	TITRE
Cassis Mona et filles	Catherine Monna	Propriétaire et vice-présidente
Ecosystem	Maxime Jeffrey-Gauthier	Directeur - Ingénieur développement de projets
INAF – Institut sur la nutrition et les aliments fonctionnels	Renée Michaud	Directrice générale
Les Urbainculteurs	Johann Girault	Directeur général
Maison Orphée	Élizabeth Bélanger	Présidente – directrice générale
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec	Chantal Pitre	Conseillère en transformation alimentaire

Industrie culturelle

ORGANISATION	NOM	TITRE
DFMotion	Dominic Filion	Fondateur
FLIP Fabrique	Xavier Turcotte-Savoie	Directeur général adjoint
Galerie.a	Anne D'Amours Mc Donald	Fondatrice
L'Anti et District 7 Production	Karl-Emmanuel Picard	Copropriétaire et propriétaire
Mimosa Design	Virginie Massicotte	Propriétaire et designer graphique
MNBAQ	Jean-Luc Murray	Directeur général
Muzikâl	Josée Landry-Gagnon	Directrice générale
Orchestre symphonique de Québec (OSQ)	Marc-André Beaulieu	Conseiller à la philanthropie de la fondation

Sciences de la vie et technologies de la santé

ORGANISATION	NOM	TITRE
Bio Québec	Anie Perrault	Directrice générale
Chaire de recherche du Canada en neuroimmunologie - Centre de recherche du CHU de Québec-Université Laval	Serge Rivest	Professeur titulaire et directeur de la recherche
Genome Québec	Daniel Coderre	Président-directeur général
Guard RX	Gary Kobinger	Fondateur et président-directeur général
IMV inc. et Québec International	Andy Sheldon	Président des conseils d'administration
Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ)	Denis Richard	Directeur du centre de recherche
Médicaments novateurs Canada	Frédéric Alberro	Directeur - Québec
Medtech Canada	Benoit Larose	Vice-président, Québec
Panthera Dental	Gabriel Robichaud	Président et co-fondateur
Silicycle	Simon Bernier	Directeur des opérations, filiale et projets spéciaux



Québec

Cap sur la croissance

