

Alliance de
l'industrie nautique
du Québec



NAUTISME QUÉBEC

MÉMOIRE DE L'ALLIANCE DE L'INDUSTRIE NAUTIQUE DU QUÉBEC

**FAIRE DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DE NOS AUTRES
PLANS D'EAU UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL**

Déposé auprès du ministre des Finances du Québec

Monsieur Éric Girard

Dans le cadre des préconsultations budgétaires, Budget du Québec 2020-2021

Le 3 février 2020

Table des matières

Introduction	3
L'Alliance de l'industrie nautique du Québec	4
Notre mission.....	4
L'industrie nautique au Québec	5
Un fort potentiel d'impact économique	5
Navigation de plaisance au Québec - Impacts économiques directs et indirects.....	5
Manufacturiers d'embarcations au Canada (concentrés au Québec) – Impacts directs	5
Des freins à débloquent pour accélérer l'investissement privé.....	6
Une iniquité fiscale strictement québécoise.....	6
Marinas : infrastructures en mal d'amour.....	7
Équité sociale et promotion de l'accès aux plans d'eau.....	8
Lever l'iniquité fiscale pour propulser l'investissement.	10
Nos recommandations	13
Recommandation 1. Lever le frein posé par l'iniquité fiscale du Québec	13
Recommandation 2 : Soutenir la nouvelle vision maritime du Québec à la hauteur de son potentiel	14
Recommandation 3 : Accélérer les investissements et accroître l'impact économique	15

Introduction

Ce document a été réalisé dans le but de répondre aux consultations sectorielles du gouvernement du Québec qui prépare actuellement son prochain budget. Nous sommes d'avis que l'industrie du nautisme contribue et doit contribuer davantage à l'économie du Québec.

Notre fleuve ainsi que ses voies navigables sont des joyaux pour la navigation de plaisance en Amérique du Nord. L'Alliance de l'industrie nautique du Québec propose un plan d'investissement qui permettra de stimuler l'investissement privé, tout en poursuivant des objectifs de développement durable de la navigation de plaisance. Il s'agit de contribuer activement à faire du fleuve Saint-Laurent et de nos autres plans d'eau un levier de développement économique, social et environnemental, dans la perspective offerte par le Premier ministre du Québec, M. François Legault.

Cependant, comme vous le constaterez, nous avons plusieurs défis à relever pour faire du Québec une destination de premier plan pour les plaisanciers de nos marchés limitrophes et pour redonner accès aux Québécois à notre magnifique fleuve Saint-Laurent et autres plans d'eau. Le premier défi- et ce sera l'essentiel de notre proposition fiscale pour le gouvernement du Québec - est l'iniquité actuelle dans la perception de la TVQ entre véhicules récréatifs et embarcations lors de transaction avec des particuliers.

L'Alliance de l'industrie nautique du Québec

Notre mission

Regrouper et représenter les plaisanciers et l'ensemble des intervenants pour supporter et favoriser le développement du nautisme au Québec.

L'Alliance de l'industrie nautique du Québec est un organisme à but non lucratif qui représente l'industrie du nautisme et de la plaisance à travers le Québec tout en propulsant la marque Nautisme Québec. Elle supporte et défend ses membres dans les différentes sphères de la sécurité nautique, du développement durable, du développement économique ainsi que du tourisme nautique. L'Alliance est par ailleurs le promoteur de plusieurs événements, dont le Salon du bateau de Montréal.

Orientée sur l'avancement du nautisme de plaisance et des sports nautiques, le développement de l'infrastructure d'un réseau de marinas et les programmes de protection environnementale, l'Alliance a également instauré un programme de support aux marinas et une certification des marinas.

L'Alliance de l'industrie nautique du Québec c'est :

- Plus de 20 années d'expérience au service de l'industrie du nautisme;
- 250 entreprises membres réparties dans les différents secteurs de l'industrie nautique;
- 22 000 membres plaisanciers;

L'industrie nautique au Québec

Un fort potentiel d'impact économique

Que ce soit à bord d'une embarcation motorisée, d'une embarcation à propulsion humaine, que l'on parle de voile, de kayak, de pêche, ou de toute autre activité nautique, la navigation de plaisance contribue grandement au développement économique du Québec et de ses régions. En effet, le nautisme est un rouage essentiel de la prospérité économique dont les retombées s'étendent de l'échelle locale à l'échelle nationale.

En 2016, près de 13 000 emplois étaient liés à l'économie de la plaisance récréative du Québec; elle contribue à environ 915 millions de dollars du produit intérieur brut et génère quelque 135 millions en revenus de différentes taxes pour l'État, dont 45 M\$ provenant de la perception de la TVQ sur les ventes de bateaux neufs au Québec.

Les dépenses des plaisanciers canadiens lors de leurs sorties sur l'eau au Québec totalisent 1,8 milliard de dollars. Parmi ces dépenses, près de 30 % sont allouées à la restauration et aux achats à l'épicerie, 29 % au transport, 24 % à l'hébergement et 10 % aux activités récréatives et de divertissement.

Navigation de plaisance au Québec – Impacts économiques directs et indirects

\$1,8 milliard de dépenses totales

\$915 millions en contribution au PIB

12,960 d'emplois

\$475 millions de salaires et rémunérations

\$136 millions perçus en taxes

Manufacturiers d'embarcations au Canada (concentrés au Québec) – Impacts directs

\$1,34 milliard de dépenses totales

\$620 millions en contribution au PIB

8,517 d'emplois

\$319 millions de salaires et rémunérations

\$79 millions perçus en taxes

Des freins à débloquent pour accélérer l'investissement privé.

Trois principaux facteurs bloquent actuellement l'exploitation du potentiel nautique au Québec. D'abord, une iniquité dans la fiscalité québécoise nuit à la compétition de l'industrie face à ses concurrents du reste du Canada. De plus, l'investissement privé dans le réseau des marinas nécessite un sérieux coup de pouce pour lui imprimer un élan d'innovation. Un ménage s'impose aussi dans l'encadrement et dans la promotion de l'accès aux plans d'eau magnifiques du Québec.

Une iniquité fiscale strictement québécoise.

À la différence de toutes les autres juridictions provinciales au Canada qui sont dotées d'une taxe de vente, le Québec ne perçoit pas de TVQ sur les ventes d'embarcations usagées des particuliers. Ceci cause une iniquité pour l'industrie nautique québécoise qui doit rivaliser avec ses concurrents des provinces limitrophes, mais aussi avec la concurrence au Québec même, concurrence provenant des autres modes de transport de plaisance. En effet, les véhicules tels que les motoneiges, motos, VTT et véhicules sont, eux, assujettis à la TVQ lors de vente par des particuliers.

Par exemple, lors de la vente d'une roulotte (ou de toute autre habitation motorisée entre particuliers), l'acheteur doit payer la TVQ, qui se calcule sur le plus élevé de deux montants, soit le prix de vente convenu entre les parties ou la valeur estimative du véhicule. L'acheteur et le vendeur doivent se présenter à un point de service de la SAAQ pour la faire immatriculer au nom de l'acheteur et c'est la SAAQ qui doit percevoir la TVQ au moment de l'immatriculation du véhicule.

Dans le cas des véhicules hors route (véhicule tout terrain motorisé, véhicule de type côte à côte, etc.), le coût d'immatriculation comprend un montant perçu pour soutenir un programme d'assistance financière pour développer et entretenir le réseau québécois des sentiers. Cette contribution est de 40 \$ pour les motoneiges et de 21 \$ pour les autres types de véhicules hors route. Ces charges représentent respectivement 43 % et 28 % du coût total de l'immatriculation.

Une contribution similaire est également perçue lors du paiement de l'immatriculation chez les propriétaires de véhicule de promenade (automobile ou autre) qui résident sur le territoire de certaines municipalités. Il s'agit d'une contribution spéciale de 30 \$ qui vise à financer le transport en commun. Pour les résidents de l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, la charge est plutôt de 75 \$.

L'absence actuelle de taxe de vente pour la vente d'embarcations usagées entre particuliers tend à favoriser le développement du marché de gré à gré échappant à la fiscalité québécoise. Elle pénalise indûment les particuliers qui veulent offrir leur embarcation au concessionnaire en échange d'une embarcation neuve. Notons aussi que la Loi sur la protection du consommateur n'encadre pas les transactions entre 2 particuliers, exposant ces derniers à des risques financiers.

Pour mettre fin à cette situation inéquitable, l'instauration d'une taxe sectorielle rétablirait l'équilibre entre le marché des bateaux usagés et celui des bateaux neufs. En conséquence, nous proposons l'instauration d'une taxe de vente de 9,975 % (TVQ) sur les transactions de bateaux usagers au Québec.

En plus de lever un frein au développement de notre industrie, cette mesure fiscale pourrait permettre de générer environ 34 M\$ par an. Si cette taxe était reversée à l'industrie nautique, en 3 ans, elle pourrait faire bénéficier le secteur nautique québécois de plus de 102 M\$ pouvant servir à améliorer les infrastructures, l'accès à l'eau, la protection de l'environnement la promotion de la destination, la sécurité et la formation.

Marinas : infrastructures en mal d'amour.

Vivement déterminé à doter le Québec d'infrastructures de qualité, le gouvernement du Québec a la possibilité d'agir dès maintenant pour répondre aux besoins actuels et futurs des citoyens et des entreprises en matière d'infrastructures nautiques, tout en favorisant la prospérité économique. Plus que jamais, l'état des infrastructures nautiques nécessite un réinvestissement majeur.

Au Québec, il y a plus de 210 marinas, clubs nautiques, ports de plaisance et havres comptant près de 18 500 places à quai, sans oublier l'infrastructure privée; quais, descentes de bateaux et autres, qui donnent aux plaisanciers accès au fleuve dans toute une gamme d'embarcations. Alors que près de 90 % des places à quai en marinas sont réservées aux membres saisonniers, on dénombre plus de 2 800 plaisanciers en attente d'une place dans une marina au Québec. Sans compter les visiteurs qui contribuent pour 24 % du chiffre d'affaires des marinas.

Avec une demande aussi importante, il est important de pouvoir fournir des infrastructures de qualité, prêtes à accueillir les plaisanciers. De plus, les visiteurs hors Québec considèrent la qualité des infrastructures et des équipements des marinas comme un facteur important dans le choix d'une destination. De plus, il faut considérer que les marinas et ports de plaisance sont des éléments essentiels du développement d'un réseau de navettes fluviales.

Malheureusement, au Québec, le réseau des marinas actuel est en retard en termes de qualité et quantité face à une demande qui a évolué au cours des dernières années et les infrastructures des marinas ont grandement besoin d'une mise à niveau.

Au cours des 3 prochaines années, les gestionnaires des marinas du Québec identifient un besoin d'investissement total de 107 M\$ que ce soit pour la réfection des quais, des équipements et services connexes, des infrastructures d'accueil ou pour le dragage. Par ailleurs, alors que la plupart des postes d'investissement s'accroissent selon la taille des marinas, les coûts de dragage et de travaux liés à l'environnement restent fixes, ce qui en fait un poste d'investissement lourd pour les petites marinas.

Parmi les difficultés de financement rencontrées par les marinas : garanties de caution, montant des sommes prêtées, délais de réponse, difficultés à obtenir des subventions. Notons que 49 % des gestionnaires de marinas estiment que le nautisme au Québec sera en croissance au cours des prochaines années et seulement 8 % anticipent une baisse de croissance. Si les besoins identifiés en investissement étaient comblés, les marinas estiment pouvoir bénéficier d'un gain de croissance de leur chiffre d'affaires de 16 %, soit des revenus additionnels de 48 000 \$ par marina. Ceci équivaldrait à 10 M\$ de revenus pour l'ensemble du Québec.

En réponse à ce constat, Nautisme Québec propose au gouvernement du Québec un programme de subvention couvrant 50% des frais de rehaussement des infrastructures des marinas. Cette hausse permettrait de démontrer une volonté audacieuse de la part du gouvernement d'entraîner des résultats à la hauteur de ce que la population est en droit de s'attendre.

Équité sociale et promotion de l'accès aux plans d'eau.

Les inégalités d'accès aux plans d'eau du Québec sont une préoccupation grandissante pour les plaisanciers, les pêcheurs et les acteurs de l'industrie nautique. L'accès à l'eau tant sur le Saint-Laurent - particulièrement dans la région de Montréal et de Lanaudière, ainsi que dans plusieurs régions telles que les Laurentides, les Cantons de l'Est et l'Outaouais, sont fortement problématiques. En plus de brimer le droit de tous les citoyens à l'accès à l'eau, le chaos actuel nuit non seulement aux plaisanciers du Québec et d'ailleurs, mais également aux riverains et à l'environnement.

Au cours des dernières années, l'accès aux plans d'eau s'est vu restreindre par la mise en place d'une tarification abusive pour l'utilisation des rampes d'accès à l'eau. À titre d'exemple, il peut en coûter jusqu'à 500 \$ pour un non-résident afin de pouvoir mettre à l'eau son embarcation pour une journée aux abords du fleuve Saint-Laurent ou sur certains lacs. D'autres municipalités ont choisi d'interdire l'accès aux non-résidents.

Cette problématique des accès équitables aux plans d'eau est multifactorielle et rejoint plusieurs enjeux, dont le plus important est assurément l'environnement. Alors que les espèces aquatiques envahissantes sont un enjeu de taille pour nos plans d'eau, le lavage des embarcations représente un élément de solution important, mais pour qu'elle soit efficace cette pratique doit être encadrée et réglementée. Les plaisanciers manquent d'information sur les zones sensibles et les bonnes pratiques. L'environnement est trop souvent utilisé comme un prétexte pour privatiser l'usage des plans d'eau.

Par ailleurs, compte tenu du potentiel de croissance des segments intra et hors Québec, ainsi que de la faible notoriété du Québec en tant que destination nautique et des freins perceptuels importants, des efforts de promotion structurés et ciblés s'avèrent nécessaires. Il n'y a pas de porteur officiel de dossier pour la promotion de la destination nautique québécoise. L'Alliance de l'industrie nautique du Québec ne bénéficie d'aucun budget de mise en marché pour positionner le produit adéquatement et prendre part activement à la commercialisation Québec Original.

Lever l'iniquité fiscale pour propulser l'investissement.

Pour contribuer à la réalisation des projets nécessaires à la prospérité économique du Québec, l'Alliance de l'industrie nautique a un plan. Un plan d'investissement qui permet à la fois de débloquer les freins et de donner un coup d'accélérateur à la croissance durable de notre secteur. Il s'agit de contribuer activement à faire du fleuve Saint-Laurent et de nos autres plans d'eau un levier de développement économique social et environnemental, dans la perspective offerte par le Premier ministre du Québec, M. François Legault.

En levant le frein posé par l'iniquité fiscale qui afflige notre secteur et favorise un marché de gré à gré échappant à la fiscalité québécoise, le gouvernement du Québec ouvre des possibilités de revenus. L'instauration d'une taxe de vente de 9,975 % sur les transactions de bateaux usagés au Québec pourrait permettre de générer environ 34 M\$ par année.

Tableau 1. Estimation des revenus d'une taxe de vente

	2013	2014	2015	2016
Estimation des ventes de bateaux usagés au Québec (\$)	245 625 006	265 769 664	340 269 599	342 754 114
Revenu TPS (\$)	12 281 250	13 288 483	17 013 480	17 137 706
Revenu TVQ (\$)	24 501 094	26 510 524	33 941 893	34 189 723

Notre plan propose d'utiliser ces sommes nouvellement perçues comme levier pour propulser l'investissement et attirer de nouvelles clientèles de l'extérieur du Québec. Ce geste permettrait de démontrer une volonté audacieuse de la part du gouvernement d'entraîner des résultats à la hauteur de ce que la population est en droit de s'attendre.

Le tableau 2 présente l'éventail des différents programmes dont nous proposons la mise en œuvre. Ils répondent tous à des besoins soigneusement documentés pour lesquels notre organisation a déjà entrepris des représentations auprès des ministères sectoriels concernés. Ce qui manque actuellement est un cadre budgétaire intersectoriel assorti d'un mode de financement récurrent et durable. Ce plan inclurait les programmes suivants :

1. Faciliter et rendre accessible les programmes de financement pour le développement des marinas et les travaux d'infrastructures nautiques. Ce programme devrait financer jusqu'à 50 % du coût des travaux, en vue de combler les besoins actuellement estimés à 107 M\$. Nous estimons qu'un budget annuel de 17 M\$ par année investis dans un programme de soutien au développement

- permettrait une mise à niveau des infrastructures des marinas dans un délai de 3 à 5 ans. La mise à niveau de ces infrastructures est nécessaire et pourra soutenir également le développement d'un réseau de navettes fluviales ainsi que de soutenir les entreprises impliquées dans le tourisme nautique (location d'embarcations, croisière nautique, etc.).
2. Appuyer la mise en place du programme triennal de certification et rendre obligatoire ce processus de certification pour toute marina qui désire obtenir un appui financier des instances gouvernementales. Cette mesure permettrait de s'assurer de la cohérence des investissements en lien avec la qualité des infrastructures et la qualité des services.
 3. Soutenir financièrement l'Alliance pour qu'elle puisse embaucher et déployer une équipe pour accompagner et soutenir les entreprises dans un processus structurant d'amélioration de l'offre et d'accroissement de leur capacité d'accueil en lien avec les besoins de la clientèle.
 4. Soutenir le développement et la création de stations intermédiaires d'ancrages permanents (avec service restreint) entre les grands pôles de destination permettrait de créer une offre plus équilibrée pour la mise en place de circuit et itinéraire pour la pratique de la plaisance itinérante sur plusieurs jours.
 5. Afin de soutenir les besoins de dragage et de répondre aux difficultés d'envasement de plusieurs marinas, port de plaisance et rampe de mise à l'eau, nous proposons que le gouvernement soutienne l'Alliance de l'industrie nautique du Québec pour faire l'acquisition et l'opération d'une mini-dragueuse qui pourrait soutenir en partie les marinas dans leurs besoins de dragage. L'Alliance pourrait assurer la gestion, la coordination et la mise en commun des opérations avec les marinas qui sont dans le besoin. Le coût approximatif d'une petite dragueuse qui respecte les limites environnementales (petite capacité) serait de l'ordre de 2 M\$. Nous croyons que la mise en commun de cet équipement garantit une solution qui est économiquement rentable et réaliste pour le Québec.
 6. Accompagner et soutenir l'industrie nautique et ses entrepreneurs dans le développement d'une offre de location de bateau clé en main afin de répondre à ce segment de marché en forte croissance au Québec et sur les marchés internationaux.
 7. Pour promouvoir la destination québécoise en matière de nautisme un budget de mise en marché permettra de positionner le produit adéquatement sur les marchés internationaux et ainsi de prendre part activement à la commercialisation Québec Original.

Tableau 2. Proposition de plan triennal d'investissement.

	Montant annuel	Total sur 3 ans
Soutien aux infrastructures de l'offre nautique		
Marinas et port de plaisance	15 000 000\$	45 000 000\$
Réseau d'ancrages permanent	2 000 000\$	6 000 000\$
Support aux marinas et port de plaisance		
Ressource conseillère Alliance	100 000\$	300 000\$
Certification des marinas	50 000\$	150 000\$
Soutien stratégie numérique	500 000\$	1 500 000\$
Support à la formation de la main-d'oeuvre	100 000\$	300 000\$
Support à la sécurité nautique, à l'environnement et à la formation des plaisanciers	3 400 000\$	10 200 000\$
Programme de soutien aux développements d'infrastructure d'accès à l'eau	5 000 000\$	15 000 000\$
Dragage		
Achat mini-dragueuse amorti sur 3 ans	750 000\$	2 250 000\$
Gestion et opération	750 000\$	2 250 000\$
Protection et réhabilitation des cours d'eau	3 400 000\$	10 200 000\$
Promotion de la destination nautique québécoise	3 400 000\$	10 200 000\$
Total	34 550 000\$	103 650 000\$

Nos recommandations.

Afin de contribuer activement à faire du fleuve Saint-Laurent et de nos autres plans d'eau un levier de développement économique, social et environnemental, dans la perspective offerte par le Premier ministre du Québec, l'Alliance de l'industrie nautique du Québec vous soumet respectueusement les recommandations suivantes :

Recommandation 1. Lever le frein posé par l'iniquité fiscale du Québec.

Le Québec est la seule province au Canada dotée d'une taxe de vente qui n'a pas de mesure encadrant la vente d'embarcations entre particuliers. Dans ce contexte, l'élargissement de l'assiette fiscale par l'introduction des ventes de bateaux usagés entre particuliers se justifie par le rétablissement d'une équité sociale à l'échelle canadienne.

De plus, l'instauration de cette taxe permettrait de rétablir une équité par rapport aux autres secteurs (les véhicules récréatifs, motoneiges, etc.) qui disposent déjà d'une taxe sur les véhicules usagés. La situation actuelle tend à favoriser le développement du marché de gré à gré échappant à la fiscalité québécoise. L'instauration d'une taxe sectorielle rétablirait l'équilibre entre le marché des bateaux usagés et celui des bateaux neufs.

NOUS DEMANDONS AU MINISTRE DES FINANCES D'AMORCER LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES POUR APPLIQUER – DÈS LE PROCHAIN BUDGET – LA TVQ AUX VENTES D'EMBARCATIONS USAGÉES ENTRE PARTICULIERS.

LES REVENUS DE CET ÉLARGISSEMENT DE L'ASSIETTE FISCALE DEVRAIENT ÊTRE DÉDIÉS AUX INVESTISSEMENTS POUR ACCÉLÉRER LES INVESTISSEMENTS ET ACCROÎTRE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE AU QUÉBEC.

NOUS METTRONS À LA DISPOSITION DU MINISTRE LES ÉTUDES ET RESSOURCES DONT NOUS DISPOSONS.

Recommandation 2 : Octroyer les fonds nécessaires à la nouvelle vision maritime du Québec.

Le nautisme et la plaisance représentent un vecteur d'activité absolument indispensable dans le cadre d'une stratégie maritime qui vise à stimuler le développement économique durable et responsable de l'économie bleue, tout en se voulant un gage de l'appropriation du Saint-Laurent par les citoyens. L'action gouvernementale en cette matière se justifie largement par les impacts sociaux et environnementaux positifs d'une pratique saine et sécuritaire du nautisme. Elle peut être motivée aussi par le volet identitaire du Saint-Laurent, leur fleuve, un espace que les Québécois veulent s'approprier. Le gouvernement peut asseoir son intervention sur l'assise économique solide que présente l'industrie nautique.

Contrairement à la dernière stratégie maritime, il nous apparaît essentiel que le ministère des Transports inclue la navigation de plaisance dans ses priorités et dans le prochain plan d'action. En effet, très peu d'actions avaient été envisagées pour valoriser le nautisme dans la dernière version du plan. À cet égard, l'Alliance de l'industrie nautique reconnaît les efforts du Gouvernement en vue de doter le Québec d'une nouvelle vision de la Stratégie maritime. Nous saluons le travail de la ministre responsable de la stratégie maritime.

NOUS APPUYONS LA NOUVELLE VISION MARITIME DU QUÉBEC ET ENCOURAGEONS LE MINISTRE DES FINANCES À LA SOUTENIR PAR DES INVESTISSEMENTS À LA HAUTEUR DE L'IMPRESSONNANT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL QU'ELLE REPRÉSENTE. TOUTE SOMME ADDITIONNELLE PRÉVUE À CET EFFET DANS LE BUDGET 2020-2021 CONTRIBUERA À INSUFFLER UN NOUVEL ÉLAN QUE L'INDUSTRIE NAUTIQUE RÉCLAME DEPUIS LONGTEMPS.

Recommandation 3 : Accélérer les investissements et accroître l'impact économique

Pour soutenir à plus long terme l'ampleur des besoins et le fort potentiel de croissance de l'investissement privé dans le secteur, de la navigation de plaisance requiert qu'un plan d'investissement gouvernemental en bonne et due forme y soit consacré. Élargir l'assiette fiscale de la taxe de vente (TVQ) sur les transactions des embarcations usagées comme le font les autres provinces du Canada pourrait permettre de générer environ 34 M\$ par an.

EN LIEN AVEC NOTRE RECOMMANDATION NO. 1, NOUS PROPOSONS QUE LE GROUPE D'ACTION SUR LA FISCALITÉ DU SECTEUR NAUTIQUE ÉTABLISSE AVEC LES MINISTÈRES SECTORIELS UN PLAN TRIENNAL D'INVESTISSEMENT PERMETTANT D'ACCÉLÉRER LES INVESTISSEMENTS ET D'ACCROÎTRE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE.

CE PLAN, DONT LES PARAMÈTRES SONT ÉNONCÉS AU TABLEAU 2 DE CE MÉMOIRE, DEVRAIT NOTAMMENT INCLURE UN PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DES MARINAS ET INFRASTRUCTURES NAUTIQUES OÙ L'INVESTISSEMENT DES ENTREPRISES SERA ÉGALÉ PAR LE GOUVERNEMENT. LES BESOINS À CET ÉGARD SONT ACTUELLEMENT ESTIMÉS À 107 M\$.

ICI AUSSI, NOUS METTRONS À LA DISPOSITION DU GROUPE D'ACTION L'ENSEMBLE DES ANALYSES ET TOUTE L'EXPERTISE DE NOTRE ASSOCIATION.

Conclusion

Nous vous remercions pour l'opportunité que vous nous avez offerte de présenter nos propositions. Nous réitérons notre entière disponibilité pour travailler de concert avec le gouvernement du Québec au cours de la prochaine année budgétaire et par la suite.