



Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs septembre 2008

Réalisée pour le Conseil du Corridor
Saint-Laurent—Grands Lacs par Le Groupe IBI

Cette étude a été rendue possible grâce à
la participation de :



Développement
économique Canada
pour les régions du Québec

Canada Economic
Development
for Quebec Regions

Canada

ainsi que de :

Transports

Québec



sodes

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE ECONOMIC
DEVELOPMENT COUNCIL

AVANT-PROPOS

C'est avec plaisir que je présente cette étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs. Cette étude a été initiée par le Conseil du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs dont je suis présidente, et qui a été mis sur pied suite à une demande du Forum de concertation sur le transport maritime qui regroupe le gouvernement du Québec et les représentants du secteur privé concernés par le transport maritime. L'objectif était ici d'apporter une contribution du secteur privé pour le développement du corridor de commerce dans l'axe Saint-Laurent—Grands Lacs.

Cette étude, qui résulte d'une démarche de consultation auprès de représentants de l'industrie du transport, a permis de définir de grandes priorités visant à faire du système de transport Saint-Laurent—Grands Lacs un véritable corridor de commerce qui répondra aux besoins de notre économie pour les 15 à 20 prochaines années.

Dans un contexte où les gouvernements travaillent à la mise en place de la Porte Continentale Québec-Ontario, nous présentons ce rapport comme une contribution du secteur privé afin de partager l'expertise des principaux utilisateurs du système de transport Saint-Laurent—Grands Lacs.

La réalisation de cette étude fut l'occasion de mettre en place un processus de concertation unique regroupant près de 75 personnes représentant plus de cinquante entreprises du secteur du transport des marchandises (maritime, routier, ferroviaire, intermodal) ainsi que plusieurs expéditeurs. Regroupés au sein de quatre groupes de marchandises (vrac, vrac liquide, conteneurs et marchandise générale) les participants ont collaboré avec les consultants du Groupe IBI en fournissant leur expertise dans le cadre de rencontres de consultation. C'est ainsi qu'ils ont contribué à déterminer les grandes tendances du transport de marchandises internationales, les goulots d'étranglement actuels et prévisibles pour les 15 à 20 prochaines années ainsi que des solutions possibles. Ces dernières ont permis au Conseil du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs de formuler une série de recommandations présentées dans le texte.

Ce rapport touche tant des éléments d'infrastructures que des éléments non liés aux infrastructures, et se veut être un guide qui permettra de cibler des recherches subséquentes et plus détaillées afin de mettre en œuvre des actions concrètes pour le développement du corridor de commerce. Les éléments que l'on retrouve dans ce document ne sont sûrement pas exclusifs, mais représentent certainement des éléments incontournables pour le corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs, tel que définis par les principaux utilisateurs du système.

Cette étude n'aurait pas été possible sans la généreuse contribution de notre principal partenaire financier, Développement économique Canada, que je tiens à remercier. Nous remercions aussi le ministère des Transports du Québec qui a aussi contribué financièrement au projet. Il serait difficile de remercier ici tous les représentants de l'industrie qui ont accepté de contribuer au projet mais je tiens à souligner la participation des quatre présidents des groupes de marchandises soit Mark Pathy (Fednav), Marc Dulude (IMTT-Québec), David Cardin (Maersk) et Rodney Corrigan (Novosteel) qui sont aussi membres du comité de suivi de l'étude. Je souligne aussi la contribution des autres membres du comité de suivi, soit Christian Codère (Développement économique Canada), André Meloche (Transports Québec), James Perttula (Transport Ontario) et Marc Fortin (Transports Canada). J'aimerais aussi remercier Marc Gagnon et la Sodes qui ont apporté un soutien important pour la réalisation de ce projet.

Je crois que cette démarche saura démontrer l'intérêt du secteur privé à collaborer activement avec le secteur public au développement de ce système de transport essentiel à notre économie et notre prospérité. La concertation et la collaboration sont certainement des éléments clés qui nous permettront de nous préparer pour faire face aux défis de l'avenir en termes de transport et de compétitivité économique.

Madeleine Paquin



Présidente, Logistec
&
Présidente du Conseil du Corridor
Saint-Laurent—Grands Lacs

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
1. INTRODUCTION	8
2. ANALYSE DE LA SITUATION	10
2.1 Aperçu général	13
2.1.1 Capacité des navires	14
2.2 Région du Saint-Laurent et des Grands Lacs	15
2.3 Marchandise conteneurisée	20
2.4 Vrac	23
2.5 Marchandises générales	24
2.6 Vrac liquide	26
3. ENJEUX	29
3.1 Enjeux communs	29
3.1.1 La navigation sur le fleuve	30
3.1.2 Liaisons intermodales	31
3.1.3 Saisonnalité de la Voie maritime	31
3.1.4 Transport maritime courte distance	31
3.1.5 Lois et règlements	32
3.1.6 Main-d'oeuvre	33
3.1.7 Perception du public	34
3.2 Enjeux par groupe de travail	34
3.2.1 Transport par conteneur	34
3.2.2 Vrac	35
3.2.3 Marchandises générales	35
3.2.4 Vrac liquide	36
3.3 Résumé des enjeux	36
4. GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT	39
4.1 Profondeur de l'eau	40
4.2 Utilisation du chenal	41
4.3 Postes de mouillage profonds	41
4.4 Terres portuaires	43
4.5 Limitations de la Voie maritime	44
4.6 Liaisons avec l'arrière-pays	44
4.7 Passage ferroviaire Detroit-Windsor	45
4.8 Plan de la CMI 2007	46
5. SOLUTIONS POSSIBLES	48
5.1 Infrastructures	48
5.2 Enjeux non liés aux infrastructures	49
5.3 Cadre harmonisé de politiques publiques	50
6. RECOMMANDATIONS	51
6.1 Discussion	54
6.1.1 Conteneurs	54
6.1.2 Vrac	54
6.1.3 Vrac liquide	55
6.1.4 Marchandises générales	55
6.1.5 Tous les groupes de travail	56
6.2 Étapes suivantes	56
ANNEXE	57
1. Participants aux groupes de marchandises	57
2. Projets de sauts-de-mouton rail-route présentés par les compagnies ferroviaires	59

LISTE DES FIGURES

Figure ES.1 : Organigramme de l'étude.....	2
Figure ES.2 : Récapitulatif des solutions	5
Figure 2.1 : Réseau de transport du Saint-Laurent et des Grands Lacs	11
Figure 2.2 : Organigramme de l'étude	12
Figure 2.3 : Capacité d'accueil aller-retour moyenne des navires (EVP)	15
Figure 2.4 : Tonnage annuel moyen expédié – 1995 à 2003	17
Figure 2.5 : Prévisions par matière première pour la section Montréal–lac Ontario jusqu'en 2050 ..	18
Figure 2.6 : Volume transitant aux ports en 2005 par section du réseau	19
Figure 2.7 : Volume transitant aux ports en 2005 par groupe de travail.....	20
Figure 2.8 : Conteneurs par zone commerciale en 2007.....	21
Figure 2.9 : Mouvements des conteneurs, Méditerranée/côte est américaine	22
Figure 2.10 : Importations et exportations de vrac en 2005.....	24
Figure 2.11 : Importations et exportations de marchandises générales en 2005.....	25
Figure 2.12 : Importations et exportations de vrac liquide en 2005	26
Figure 2.13 : Pipelines de vrac liquide de la côte est.....	27
Figure 3.1 : Résumé des enjeux	37
Figure 4.1 : Profondeur de l'eau.....	40
Figure 4.2 : Utilisation du chenal.....	41
Figure 4.3 : Postes de mouillage profonds.....	42
Figure 4.4 : Terres portuaires.....	43
Figure 4.5 : Limitations de la Voie maritime	44
Figure 4.6 : Liaisons avec l'arrière-pays	45
Figure 4.7 : Passage frontalier Détroit-Windsor	46
Figure 4.8 : Plan de la CMI 2007	47
Figure 6.1 : Récapitulatif des solutions	51

SOMMAIRE

Le succès économique du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs dépend avant tout de la qualité des infrastructures maritimes et de leurs liaisons intermodales avec les routes, les voies ferrées et les aéroports de la région. Par le passé, ce réseau de transport de marchandises a toujours bien fonctionné. Cependant, en raison de l'accroissement rapide des échanges commerciaux partout dans le monde, les intervenants du Corridor font face à de nouveaux défis qui appellent à la concertation.

Cette étude vise à produire un diagnostic du réseau de transport de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, de même qu'une analyse des futurs besoins de développement de ce corridor de commerce. Au-delà de l'analyse de données et de politiques, cette étude comprend un processus de consultations auprès des utilisateurs du système et la coordination de groupes de travail. L'étude vise à :

- Positionner stratégiquement le Corridor sur les marchés continentaux et mondiaux afin de satisfaire la demande prévue au cours des 10 à 20 prochaines années;
- Accroître la compétitivité du réseau de transport de manière durable en maintenant des services, des infrastructures et un environnement réglementaire efficaces;
- Maximiser le potentiel des ressources humaines et matérielles du Corridor;
- Favoriser la prospérité et rehausser la qualité de vie des habitants de la région en exploitant un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement.

Ce rapport est basé sur les discussions tenues par les quatre groupes de travail représentant le secteur privé : conteneurs, vrac liquide, vrac et marchandises générales. Chaque groupe, qui rassemblait des représentants des différents modes de transport, a tenu deux réunions afin de discuter des tendances, des enjeux, des contraintes et des solutions éventuelles face aux défis de son secteur. Les groupes ont proposé des solutions pour examen par le comité de suivi de l'étude. Ce comité, qui regroupe les présidents des quatre groupes de marchandises et les représentants des organismes publics partenaires, a commenté les problèmes soulevés et les solutions proposées.

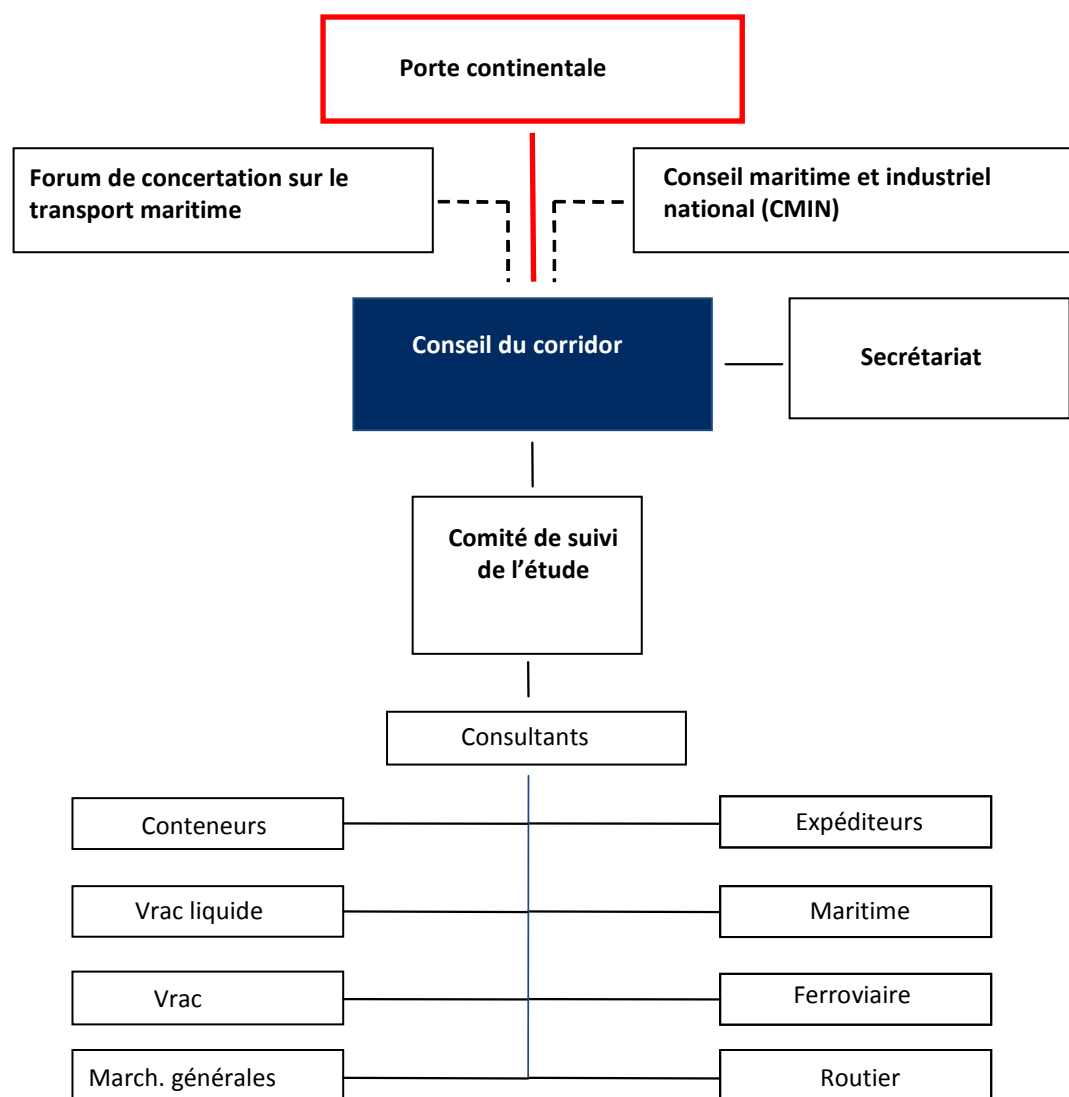
Le rapport a été présenté au Conseil du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs, qui a dégagé un ensemble de recommandations à partir des solutions proposées par les groupes de travail. Ces recommandations constituent une contribution du secteur privé au processus de consultation et de recherche de l'initiative gouvernementale de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec.

La figure ES.1 montre les liens entre les principaux participants à cette étude.

Les groupes de travail ont considéré d'abord les principaux problèmes auxquels est actuellement confronté le Corridor, notamment :

- Les routes concurrentes (golfe du Mexique, Mississippi, côte Est américaine, côte Ouest);
- Les nouvelles tendances en matière de commerce international, les nouveaux centres de production et la consolidation des marchés;
- La capacité accrue des navires;
- Les structures de financement et de réglementation gouvernementales;
- L'image publique de l'industrie du transport.

Figure ES.1 : Organigramme de l'étude



Source : SODES

Les groupes de travail se sont ensuite penchés sur des questions d'ordre plus général, notamment celles touchant le positionnement stratégique du Corridor :

- La capacité du Corridor : liaisons intermodales, maritimes, ferroviaires et routières;
- La navigation sur le fleuve : saison de la Voie maritime, dragage (chenal et ports), niveaux d'eau et restrictions de navigation dans le chenal;
- Les coûts associés à la navigation : taxe imposée aux navires construits à l'étranger, pilotage, frais de navigation, frais de sécurité portuaire et de déglacage;
- Les processus de développement et d'approbation de projets : réglementations municipale, provinciale et fédérale et accès des ports au financement;
- La main-d'œuvre : recrutement, formation et rétention du personnel;

- La perception publique et gouvernementale de l'industrie du transport : rôle de l'industrie maritime et intégration de celle-ci dans le plan et la vision des transports.

Les idées et projets abordés pour chacune de ces questions ont été classés selon trois catégories : infrastructures physiques, opérations et politiques/réglementation. Bien que les projets d'infrastructure tendent à nécessiter des investissements financiers importants, les questions opérationnelles et celles des politiques et de la réglementation ont elles aussi été considérées avec intérêt, car elles permettent le bon fonctionnement des infrastructures.

En gardant comme priorité la compétitivité du Corridor, les groupes de travail ont ciblé les principaux goulots d'étranglement actuels ou potentiels :

- Profondeur de l'eau : Une profondeur plus importante est nécessaire dans le chenal et dans des ports du réseau. Par exemple, les restrictions de profondeur dans la Traverse du Nord et jusqu'à Montréal limitent les charges pouvant y être transportées ainsi que l'accès de certains types de navires.
- Utilisation du chenal : La gestion de la navigation dans le chenal entre Québec et Montréal doit être améliorée afin d'en faire une utilisation plus optimale. (Une étude qui présentera des recommandations à ce sujet est sur le point d'être terminée.) De l'avis général des intervenants de l'industrie, l'utilisation du chenal peut être augmentée sans compromettre la sécurité.
- Postes de mouillage profonds : Au port de Québec, les postes de mouillage pour les grands navires de vrac ou de vrac liquide limitent l'utilisation optimale du chenal menant à Québec et en amont. Le port de Sept-Îles est aux prises avec le même problème pour l'exportation de son minerai de fer.
- Terres portuaires : Les utilisateurs du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs sont confrontés à des limitations de capacité dans certains ports, situation qui empêche la flexibilité nécessaire pour répondre aux changements rapides des conditions du marché. Par exemple, il existe déjà un manque de flexibilité pour le vrac et le vrac liquide, et le marché des conteneurs dépassera bientôt la capacité existante. Le développement des activités portuaires est souvent confronté à des défis multiples d'aménagement urbain et de réglementation.
- Limitations de la Voie maritime : Les groupes de travail désirent encourager toute initiative qui prolongerait la saison de la Voie maritime, et si possible, son ouverture à l'année longue. Il existe également des enjeux concernant la profondeur d'eau. Certains d'entre eux sont attribuables aux cycles climatiques, tandis que d'autres découlent de réglementations, comme le contrôle des niveaux d'eau par la Commission mixte internationale.
- Liaisons avec l'arrière-pays : La région du Grand Toronto et de Hamilton comprend un goulot d'étranglement pour le transport maritime, ferroviaire et routier, en raison des nombreux bouchons attribuables à l'intensité du développement et à la congestion générale dans la région. La congestion des autoroutes, l'attente aux passages à niveau et le partage de voies avec les trains de banlieue à Montréal et à Toronto sont toutes des causes de congestion, surtout pour le transport de conteneurs. L'accès routier au port de Montréal est également congestionné, situation qui empirera avec l'augmentation du trafic.
- Passage ferroviaire Detroit-Windsor : Le passage à niveau entre Windsor et Detroit constitue un autre goulot d'étranglement particulièrement important pour les conteneurs : le tunnel ferroviaire existant ne peut être agrandi pour permettre le passage de trains porte-conteneurs à deux niveaux.
- Plan de la CMI 2007 : La gestion de la profondeur de l'eau pourrait devenir un problème de plus en plus important, tout dépendant des répercussions des changements actuellement proposés par la Commission mixte internationale (Plan 2007) et de l'impact sur la stabilité des niveaux d'eau que cela pourrait avoir, et ce, jusqu'à Trois-Rivières.

Telles qu'attendues, les solutions sont tout aussi variées que les enjeux et les problèmes eux-mêmes. Chaque solution présente des défis qui nécessiteront études et négociations additionnelles. Il est important de préciser que les membres des groupes de travail croient que ces projets et initiatives nécessiteront un effort conjoint de la part des investisseurs privés et publics.

De manière générale, il n'existe pas de solution toute faite pour résoudre les problèmes du système de transport actuel. Les meilleures pratiques semblent provenir de regroupements qui rassemblent des décideurs des secteurs public et privé. Les interactions entre ces groupes permettent aux différents intervenants de s'entendre sur les projets à mener et de partager les risques afin d'atteindre des objectifs communs. La collaboration active des groupes de travail tout au long de cette étude démontre bien que ce projet arrive à point dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs et que cette volonté de collaboration permettra de mener à bien ce projet.

Si l'on regarde les solutions de plus près, on remarque que les principales idées mises de l'avant par les membres des groupes de travail en matière d'infrastructures portent sur l'amélioration du chenal, les installations portuaires et les liaisons intermodales. Tous les goulots d'étranglement énumérés plus tôt requièrent des solutions d'infrastructures, de portée plus ou moins grande. En ce qui concerne le goulot d'étranglement découlant de la gestion des niveaux d'eau par la CMI, il pourrait aussi avoir des répercussions importantes sur les besoins en dragage en vue de maintenir l'intégrité du chenal.

Pour limiter les goulots d'étranglement, cette étude propose également un certain nombre de solutions qui ne portent pas sur les infrastructures et qui n'impliquent pas nécessairement de nouvelles dépenses directement liées à celles-ci. Ces initiatives sont les suivantes :

- Améliorations opérationnelles : logiciels et systèmes permettant de faire le suivi et la gestion des marchandises de l'expéditeur au destinataire, tant pour les clients que pour les transporteurs;
- Disponibilité de la main-d'œuvre et développement des compétences : programmes et politiques soutenant la saisonnalité du travail et les autres défis des travailleurs de l'industrie du transport;
- Réglementations et services frontaliers : les principaux problèmes à aborder sont la question du recouvrement des coûts et l'harmonisation des réglementations provinciales et fédérales au Canada et aux États-Unis.

Ces problèmes non liés aux infrastructures soulèvent des questions d'harmonisation des politiques publiques concernant des sujets tels que le zonage municipal, les documents exigés aux frontières dans le cadre du commerce international ou la promotion du transport durable entre les provinces, le Canada et les États-Unis. Dans le cas d'incitatifs de réduction de la consommation d'énergie ou d'émissions pour un secteur, il faudrait harmoniser les mesures, et là où il y a discordance, chercher à les analyser et à les concilier. Toutefois, il s'agit là d'un exercice compliqué, car bien souvent les politiques peuvent avoir involontairement des objectifs contradictoires.

Le processus de consultations des groupes de travail a permis aux participants de présenter une série d'idées tirées des commentaires recueillis sur les grands enjeux comme sur les projets spécifiques, avec estimation des investissements public et privé nécessaires. Ce rapport, qui a cheminé des groupes de travail au Comité de suivi de l'étude jusqu'au Conseil du Corridor, ne vise pas à présenter des recommandations finales touchant des projets d'investissements précis. L'intention était plutôt de permettre un consensus auprès des utilisateurs du système Saint-Laurent—Grands Lacs du secteur privé afin d'appuyer les recommandations du Conseil du Corridor dans le cadre de l'initiative de la Porte continentale Ontario-Québec.

En bout de ligne, un consensus stratégique s'est dégagé autour d'un certain nombre de questions importantes. La figure ES.2 résume sous forme de tableau les solutions possibles approuvées par le Conseil du Corridor.

Figure ES.2 : Récapitulatif des solutions

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs	Nécessité de considérer les problèmes de capacité, les liaisons avec l'arrière-pays, les coûts de sécurité et la réduction de l'impact environnemental	Postes de mouillage profonds, terres portuaires
Améliorer la liaison intermodale avec le Midwest américain en développant un tunnel sous la rivière Detroit	Contribution du secteur public de 80 M\$	Passage ferroviaire Detroit-Windsor
Construire des sauts-de-mouton à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor	Considérer les problèmes de sécurité et d'efficacité dans l'établissement des priorités; projets de sauts-de-mouton rail-route présentés par CN : 9 endroits pour \$129M CP : 12 endroits pour \$150M (détails en annexe 2)	Liaisons avec l'arrière-pays
Maximiser les liaisons routières afin de réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto)	Accès au port de Montréal et aux secteurs des conteneurs Autres, cas par cas	Liaisons avec l'arrière-pays
Construire un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minerai de fer à Sept-Îles	Peut aussi comprendre la capacité de transbordement	Postes de mouillage profonds
Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac au port de Québec	Projet public/privé de 350 M\$ à 450 M\$ pour l'expansion du vrac et du vrac liquide Attirer de plus gros navires dans le Corridor de commerce profitera à Québec pour la marchandise en transbordement, et aux ports en amont pour la marchandise en provenance ou à destination de l'arrière-pays immédiat	Postes de mouillage profonds, terres portuaires

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac liquide au port de Québec	Voir ci-dessus	Postes de mouillage profonds, terres portuaires
Établir une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour prolonger la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent	Le transport du vrac, du vrac liquide et des marchandises générales tirerait profit de cette prolongation, selon la durée de la saison et les risques météorologiques	Utilisation du chenal (dragage d'entretien), limitations de la Voie maritime
Améliorer l'utilisation du chenal de navigation et l'accès portuaire par le dragage, et ce, afin d'augmenter la charge transportée par les navires	De Québec à Montréal, et à la Traverse du Nord Comprend l'accès aux postes de mouillage des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent	Profondeur de l'eau (dragage), utilisation du chenal (dragage d'entretien), limitations de la Voie maritime, Plan 2007 de la CMI
Améliorer la capacité des ports et favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservant des marchés spécifiques (<i>niche ports</i>) tout le long du réseau	On doit examiner chaque port; par exemple, l'Administration portuaire de Trois-Rivières a soumis une proposition pour examen (chaque projet doit être évalué en fonction des activités propres au port et sous réserve de celles-ci)	Terres portuaires, Postes de mouillage profonds
Abolir le droit d'importation de 25 % imputé aux navires étrangers		Administration/réglementation
Harmoniser les réglementations et les pratiques frontalières fédérales, provinciales/d'État et municipales au Canada et aux États-Unis	Documents, droits, taxes et exigences d'inspection	Administration/réglementation

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Amorcer le processus menant à l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques	Zonage et aménagement du territoire, réglementations environnementales, taxation et sécurité	Administration/réglementation
Établir une initiative publique-privée pour traiter les problèmes de manque de main-d'œuvre et concevoir des programmes visant à attirer, à former et à retenir les travailleurs qualifiés	Miser sur le succès actuel dans certains métiers et en élargir la portée	Administration/réglementation
Minimiser les frais afin d'optimiser la compétitivité du réseau	Frais de sécurité, frais d'utilisation, pilotage	Administration/réglementation

Les recommandations mentionnées ci-dessus découlent d'un consensus général entre les quatre groupes de travail et le Conseil du Corridor. Certaines d'entre elles sont particulières à un ou plusieurs groupes, tandis que d'autres touchent l'ensemble du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs. Elles proposent une vaste gamme de stratégies à examiner et de décisions à prendre à la lumière de projets et d'initiatives spécifiques.

La structure de gouvernance de cette étude a fourni aux intervenants du secteur une tribune leur permettant d'interagir, d'échanger et d'en arriver à un consensus décisionnel. L'approche collaborative de cette étude a permis d'amener des intervenants de points de vue divergents à se concerter sur des objectifs et des intérêts communs. Les solutions mises de l'avant sont maintenant présentées aux initiatives de concertation publique-privée afin d'y donner suite.

La concertation constitue le pivot d'une approche unique et essentielle pour la planification du Corridor de commerce ainsi que pour le développement des projets qui en découlent.

Par l'intermédiaire du Conseil du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs, les représentants de l'industrie proposent les quinze solutions mentionnées ci-dessus pour orienter la planification et le développement de nouvelles initiatives.

1. INTRODUCTION

Le succès économique du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs dépend avant tout de la qualité des infrastructures maritimes et de leurs liaisons intermodales avec les routes, les voies ferrées et les aéroports de la région. Par le passé, ce réseau de transport de marchandises a toujours bien fonctionné. Cependant, en raison de l'accroissement rapide des échanges commerciaux partout dans le monde, les intervenants du Corridor font face à de nouveaux défis qui appellent à la concertation.

Cette étude vise à produire un diagnostic du réseau de transport de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, de même qu'une analyse des futurs besoins de développement de ce Corridor de commerce. Au-delà de l'analyse de données et de politiques, cette étude comprend un processus de consultations auprès des utilisateurs du système et la coordination de groupes de travail. L'étude vise à :

- Positionner stratégiquement le Corridor sur les marchés continentaux et mondiaux afin de satisfaire la demande prévue au cours des 10 à 20 prochaines années;
- Accroître la compétitivité du réseau de transport de manière durable en maintenant des services, des infrastructures et un environnement de réglementation efficaces;
- Maximiser le potentiel des ressources humaines et matérielles du Corridor;
- Favoriser la prospérité et rehausser la qualité de vie des habitants de la région en exploitant un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement.

La recherche et l'analyse des données effectuées dans le cadre de cette étude peuvent se diviser en deux grands volets : l'analyse de la situation actuelle et l'analyse des tendances et défis futurs. Par situation actuelle, on entend les éléments suivants :

- Analyser :
 - La demande en termes de transport pour les quatre secteurs de marchandises (conteneurs, vrac, vrac liquide et marchandises générales) dans la région ciblée;
 - La capacité du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs (maritime, ferroviaire et routière);
 - Les routes concurrentes;
 - Les chaînes logistiques desservies par le Corridor.
- Identifier les goulots d'étranglement dans le réseau.

Par tendances et défis futurs, on entend les éléments suivants :

- Positionner le Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs dans le contexte nord-américain et par rapport aux principaux blocs commerciaux mondiaux et aux routes concurrentes;
- Établir les tendances relatives aux marchandises et les possibilités de croissance par type de marchandises;
- Identifier les perspectives d'avenir en termes de transport ainsi que les goulots d'étranglement, leur nature et leurs causes : nature physique (infrastructure déficiente); nature institutionnelle (réglementation, législation); ressources (manque de main-d'œuvre, financement);
- Établir les besoins futurs de réglementation et d'infrastructures à court, moyen et long termes;
- Trouver des solutions aux problèmes soulevés.

Les recommandations et solutions proposées sont conformes à des critères définis dans le cadre de ce projet, dont voici les critères :

- Considérations associées aux opportunités et aux défis du commerce mondial;
- Marchandises dont les volumes et les valeurs sont d'importance nationale;
- Grandes tendances émergentes et besoins à long terme;
- Intégration de mesures supplémentaires non liées aux infrastructures (réglementation et politiques), afin d'augmenter la compétitivité.

Les solutions proposées, qui font consensus auprès des groupes de travail, sont destinées à soutenir la croissance prévue et à désengorger les goulots d'étranglement. Les projets retenus doivent favoriser des usagers multiples, profiter à l'ensemble de l'industrie et ne pas créer de désavantages concurrentiels.

Le réseau de transport Saint-Laurent—Grands Lacs a fait l'objet d'une analyse approfondie, ce qui a permis de dégager de nombreux constats et d'offrir l'occasion à de nombreux intervenants de faire valoir leur point de vue. Il faut maintenant se baser sur ces acquis pour en arriver à des consensus fondés sur des échanges francs et sincères et un examen critique des faits.

Il est important de noter que la plupart des données présentées dans le cadre de cette étude sont basées sur les renseignements fournis par Statistique Canada. Pendant l'analyse des données, certaines incohérences ont été repérées entre les données des ports et les données de Statistique Canada. Par souci de cohérence, ce sont les données de Statistique Canada qui ont été utilisées. Le lecteur doit considérer ces chiffres comme reflétant les grandes tendances.

2. ANALYSE DE LA SITUATION

Le Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs couvre une vaste région géographique dont les fonctions diffèrent alors qu'il passe d'une route maritime en eau profonde à un système de voies navigables intérieures :

- La navigation en eau libre est ouverte à longueur d'année, du golfe du Saint-Laurent jusqu'aux Escoumins;
- La navigation entre Les Escoumins et Montréal est également possible toute l'année, mais dans un chenal surveillé et avec pilotage obligatoire;
- La Voie maritime du Saint-Laurent, ouverte 9 mois par année, débute à l'écluse de Saint-Lambert, à Montréal, et rejoint le lac Érié par un ensemble de 15 écluses;
- Les lacs Érié, Huron, Supérieur et Michigan sont desservis par des écluses à Sault-Sainte-Marie reliant le lac Supérieur aux chenaux des autres lacs.

Dans le cadre de l'analyse présentée dans ce rapport, la région des Escoumins est incluse dans le second groupe (Les Escoumins à Montréal) et la section de la Voie maritime du Saint-Laurent exclut le trafic du lac Érié.

Un réseau complet d'autoroutes, complété par des ponts, dessert efficacement la région étudiée. Pour permettre le passage d'une rive ou d'une côte à l'autre, le Corridor compte plusieurs traversiers, dont un à l'embouchure de la rivière Saguenay et d'autres ailleurs sur le Saint-Laurent.

Le réseau de voies ferrées permet d'accéder à la région du Saguenay via la Mauricie, à la Côte-Nord à l'est de Québec, et à la rive Sud. À certains endroits, un seul transporteur ferroviaire est en activité. Des transbordeurs ferroviaires relient Baie-Comeau au réseau du CN de la rive Sud, et une infrastructure terrestre construite à Sept-Îles permettra le développement d'un service de transbordement ferroviaire reliant Sept-Îles au réseau du CN. Par ailleurs, un réseau de pipelines reliés aux terminaux de Montréal transporte le pétrole brut et les produits chimiques à base de pétrole.

La figure 2.1 illustre le réseau de transport.

À plusieurs endroits du réseau, et plus particulièrement aux postes frontière américains, les infrastructures routières et ferroviaires ont presque atteint leur pleine capacité. Près des postes frontière américains, de même qu'au sein des principaux centres urbains et périurbains, les problèmes d'engorgement des infrastructures autoroutières et ferroviaires sont particulièrement importants.

En vue de corriger la situation, les intervenants de divers secteurs proposent aux gouvernements différentes avenues, notamment législatives (par exemple, réduire les émissions causant des changements climatiques, rehausser la concurrence entre les modes de transport), réglementaires (par exemple, des régimes de gestion du trafic) et de mesures fiscales (par exemple, recouvrement des coûts auprès des usagers, crédit d'impôt à l'investissement, investissements publics directs).

Certaines propositions se veulent des solutions générales, tandis que d'autres ciblent des problématiques bien particulières. Le défi est de les prévoir et par la suite de mesurer les effets de chacune de ces politiques. Au Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux sont les principaux décideurs en matière d'investissements dans les infrastructures de transport et de leur exploitation. Les gouvernements municipaux doivent composer avec plus de contraintes réglementaires, mais ils influent fortement sur l'aménagement du territoire et sur les routes de transport locales. En général, les modes de transport se font concurrence sur le plan du financement et de l'efficacité et la plupart des subventions vouées directement au transport de marchandises ont été supprimées.

Figure 2.1 : Réseau de transport du Saint-Laurent et des Grands Lacs



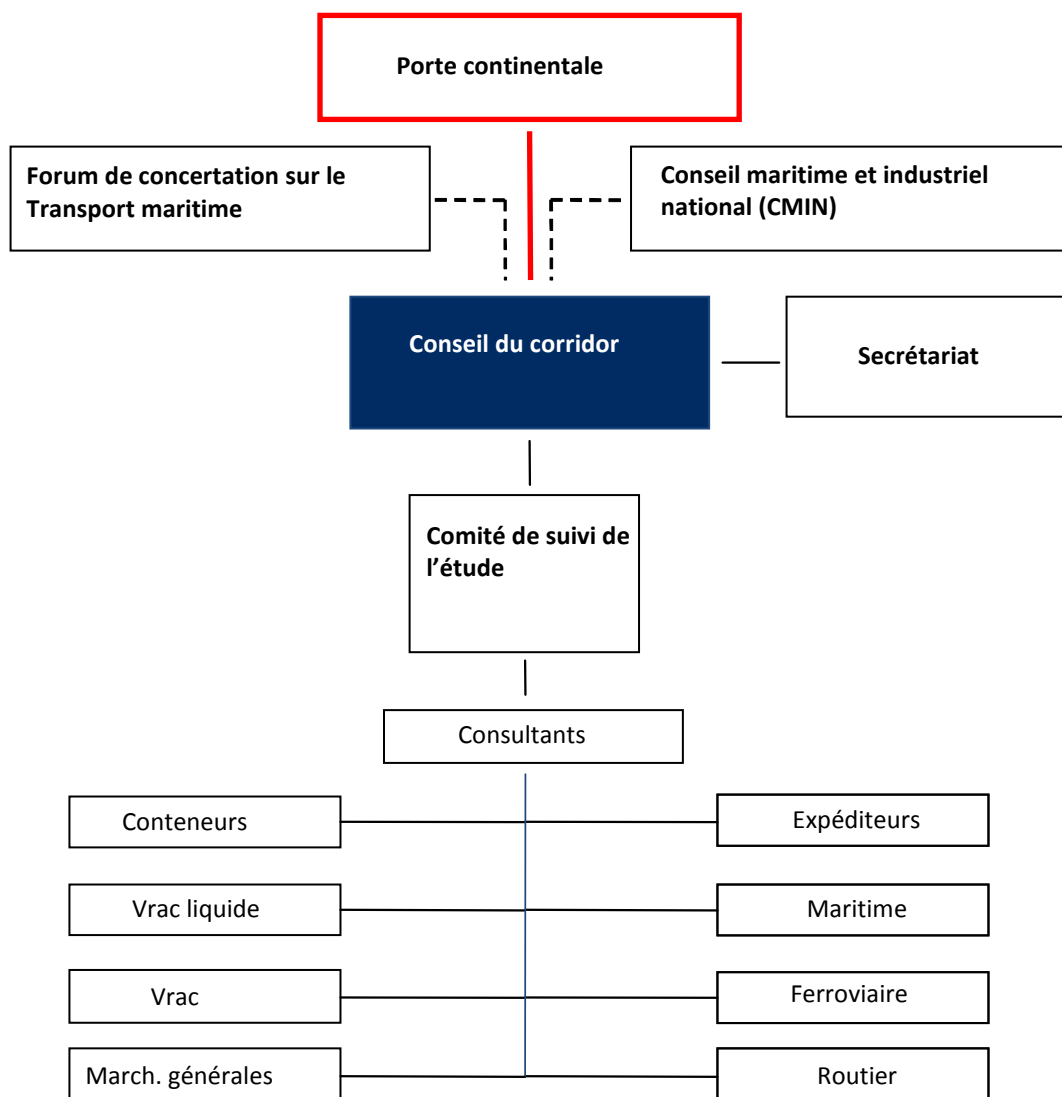
Source : Groupe IBI

Cette étude s'appuie sur le principe que les utilisateurs du transport de marchandises et les fournisseurs de services doivent se concerter sur des stratégies de coopération, des plans d'action et des investissements structurants. Il s'agit d'une initiative qu'on doit principalement aux transporteurs maritimes engagés dans le commerce international, mais aussi aux transporteurs ferroviaires et routiers.

L'industrie maritime servant le commerce international dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs constitue un point d'appui efficace pour les projets structurants visant la pérennité concurrentielle des industries canadiennes. La présente étude se concentre sur les services maritimes destinés au commerce international sur les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau fluvial menant au golfe du Saint-Laurent. Les besoins de ce secteur chevauchent ceux des autres activités, transfrontalières comme intérieures, de transport routier, ferroviaire et maritime. Comme le commerce de marchandises est un moteur important de l'économie canadienne, il est logique d'initier les améliorations avec ce secteur.

La figure 2.2 fournit l'organigramme de l'étude.

Figure 2.2 : Organigramme de l'étude



Source : SODES

Le Conseil du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs a initié cette étude. Cette dernière a été réalisée grâce à la collaboration de quatre groupes de travail soutenus par des consultants du Groupe IBI.

Voici les quatre groupes de travail :

- Conteneurs
- Vrac
- Marchandises générales
- Vrac liquide

Chaque groupe est constitué d'environ vingt représentants d'entreprises (transporteurs, expéditeurs, opérateurs de terminaux, entreprises ferroviaires, transporteurs routiers, entreprises multimodales). Les membres sont tous liés à l'avenir du commerce maritime international.

2.1 Aperçu général

Prévoir les tendances à venir en termes de commerce international constitue une véritable défi. En 2005 et 2006, la croissance farouche des importations en provenance de l'Asie, et plus particulièrement de la Chine, a pris au dépourvu de nombreux experts, non préparés à gérer cette forte demande. Alors que l'année 2008 est bien entamée, le commerce mondial continue de croître, mais la distribution de cette croissance ne suit plus les secteurs et modèles traditionnels. Les importations à destination de l'Amérique du Nord ne croissent pas aussi rapidement qu'auparavant, et il n'y a pas moyen de savoir si ce déclin est attribuable au resserrement du crédit, et qu'il se réglera bientôt de lui-même, ou s'il s'agit plutôt d'une tendance à long terme. En attendant, les exportations augmentent. Le marché asiatique croît en importance, tendance lourde qui devrait durer.

En l'an 2000, les cinq économies mondiales les plus performantes étaient, dans l'ordre, celles des États-Unis, du Japon, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de la France. D'ici 2010, on s'attend à ce que la France ne fasse plus partie de ce groupe, remplacée par la Chine. Cette dernière remplacera éventuellement le Japon au deuxième rang. Et à plus long terme, la Chine, l'Inde et le Brésil devraient occuper les trois premiers rangs (aucun de ces pays ne figure présentement dans ce classement), la Russie suivant de près. Cela ne signifie pas que les économies européennes déclineront, mais bien que leur croissance ne suivra pas le rythme.

L'Asie consomme de plus en plus de marchandises en vrac en provenance de la côte Est et du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs. Comme la côte Ouest a atteint sa pleine capacité de transbordement dans plusieurs de ses terminaux de vrac, particulièrement pour le charbon, la potasse et le soufre, des opportunités se présentent pour transporter le vrac par le Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs.

L'Amérique du Nord est une importatrice nette de pétrole et de produits dérivés. Il est aussi important de considérer que cette région est un marché intégré pour les produits pétroliers et que les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis sont très importants.

Le Canada est également un importateur net de marchandises générales, notamment d'acier, bien que le volume de ces importations soit plutôt instable d'une année à l'autre. Étant donné le vaste mouvement de consolidation de cette industrie au cours des dernières années, on s'attend à ce que cette instabilité s'atténue quelque peu, d'autant plus que chaque continent vise l'autosuffisance. À ce propos, on envisage la construction d'installations sidérurgiques dans le sud des États-Unis, qui pourraient éventuellement satisfaire une grande partie de l'augmentation de la demande dans les années à venir.

Les perspectives à long terme indiquent une croissance continue du commerce international, et ce, à un rythme variable, tout dépendant des types de marchandises. Cependant, à en juger par les taux de croissance actuels, on peut conclure de manière générale que le trafic doublera tous les 15 à 20 ans.

Il y a toutefois certains enjeux qui pourraient influencer fortement le commerce international, modifier drastiquement ces prévisions de volume et redéfinir la nature même des relations commerciales à l'échelle mondiale. Certains d'entre eux auront sans doute des conséquences directes sur le commerce dans le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Par exemple, dans la présente étude, les exportations agricoles occupent une place importante du trafic de vrac. Le commerce mondial et les produits agricoles sont caractérisés par le protectionnisme national et les barrières commerciales. Cette situation inhibe grandement le commerce et cause des problèmes structurels dans l'industrie. Certains croient qu'elle est la cause de la pauvreté dans certaines régions du monde, où les citoyens n'ont même plus les moyens de se procurer de la nourriture. Aujourd'hui, les pays développés aggravent la situation en octroyant des subventions pour le remplacement des combustibles

fossiles par de l'éthanol, ce qui diminue la production de grains pour exportation et en augmente le prix dans les marchés partout dans le monde. Bien que cela puisse être profitable aux industries canadiennes de l'agriculture et de la potasse, la perturbation sociale mondiale pourrait rendre ces distorsions de marchés insoutenables.

Le secteur automobile est un moteur important de l'économie nord-américaine et constitue lui aussi un facteur déterminant du mouvement des marchandises conteneurisées dans le monde. L'industrie traverse une période de déplacement important de sa demande. Les marchés de consommation d'Asie sont en grande croissance et augmentent ainsi la demande d'automobiles. Les usines de construction en sol américain sont de plus en plus tributaires d'approvisionnements extérieurs de matériaux et de main-d'œuvre. Les nouvelles techniques de fabrication modifient aussi le choix des matériaux utilisés. Désormais, l'industrie automobile n'est plus le client numéro un des producteurs sidérurgiques. Les observateurs de l'industrie s'attendent à ce que cette transformation se poursuive encore quelques années pour résulter en un déclin des marchés nord-américains et une croissance des marchés asiatiques.

L'industrie sidérurgique constitue un autre sujet d'intérêt pour cette étude, étant donné que l'Amérique du Nord est importatrice d'acier. Dans un contexte où les producteurs d'acier consolident leurs activités et les grands conglomérats s'accaparent des parts de marché de plus en plus grandes, l'autosuffisance nationale serait une nouvelle tendance qui conditionne les politiques de pays comme le Japon, la Chine et le Brésil. Les nouvelles usines semblent accroître leur capacité au rythme de 6 % par année. Les prévisions de croissance du cuivre, du nickel et d'autres matières premières sont semblables.

Le commerce des biens de consommation courants est un autre secteur à considérer. Les tendances mondiales laissent présager une croissance accélérée de ce secteur pour les années à venir, mais aussi un réaligement du marché à l'échelle mondiale. En ce qui concerne les marchandises conteneurisées, le commerce intérieur de l'Asie connaît une croissance annuelle supérieure à 10 % et représente maintenant le bloc commercial le plus important. Les stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement changent, ce qui a aussi des conséquences sur l'équilibre des importations et des exportations. On remarque déjà que les exportations vers l'Asie en provenance de la côte Ouest américaine sont en hausse par rapport aux niveaux historiques. Les préoccupations croissantes relativement aux changements climatiques, aux gaz à effet de serre et aux institutions internationales auront également des répercussions sur le choix des matériaux utilisés pour les biens de consommation ainsi que sur les tendances d'achat. Toutes ces incertitudes rendent difficile toute prévision des déplacements de biens de consommation. Mais tous s'entendent pour dire que les biens de consommation courants vont continuer à être importés en Amérique du Nord et que les volumes se maintiendront à un niveau suffisant pour faire doubler le trafic, et ce, tous les 10 à 15 ans.

Le secteur du vrac liquide est dominé par le pétrole brut, l'essence et les produits dérivés. Malgré la préoccupation relative aux gaz à effet de serre, on prévoit de façon générale que la consommation d'énergie continuera d'augmenter à un rythme soutenu d'au moins 1,5 % à 2 % par année. Toutefois, ces prévisions à l'échelle mondiale sont plutôt imprécises. En effet, au cours de l'année 2007, on prédisait que le prix du baril de pétrole atteindrait un sommet compris entre 70 \$ et 80 \$; au milieu de l'année 2008, le prix était bien au-delà des 100 \$ le baril. Même à ce prix, la consommation de pétrole n'a pas chuté radicalement. Il s'agit peut-être là d'un des aspects des prévisions qui restera constant.

En conclusion, les échanges mondiaux continueront de croître, et ce, d'une manière forte et continue au cours des prochaines années. Cependant, pour des projets particuliers, la prudence s'impose et il faut maintenir une flexibilité permettant de rejoindre différents marchés de façon efficace.

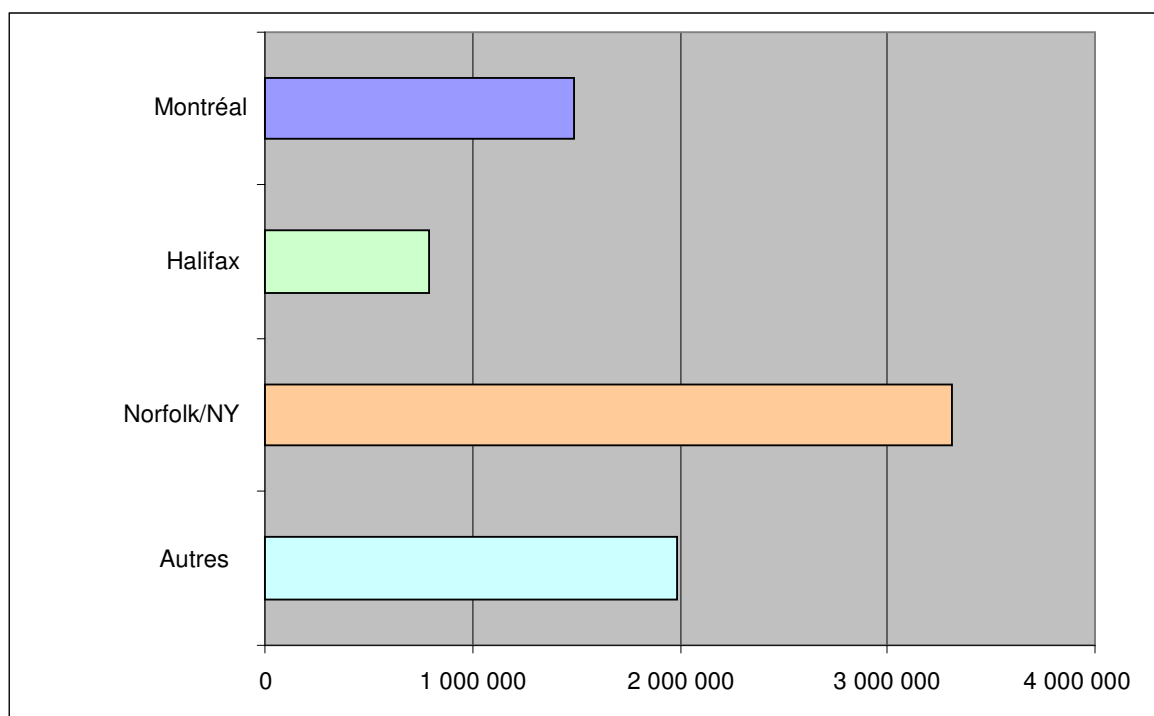
2.1.1 CAPACITÉ DES NAVIRES

La capacité des navires a un impact direct sur les flux de marchandises et les grandes tendances en termes de transport. Quand il s'agit d'envoyer des marchandises, les armateurs privilégient le service le plus rapide, le plus efficace et celui qui donne le meilleur accès aux marchés. La figure 2.3 analyse la capacité des porte-conteneurs faisant la navette entre les ports européens et les ports de Montréal,

d'Halifax, de la côte Est américaine et d'autres ports. Chaque ligne¹ analysée s'insère dans l'une des quatre catégories; il n'y a donc pas de double comptage. Étant donné que le port de Montréal est un port de chargement et de déchargement complet, certaines lignes ne visitent que des ports européens et le port de Montréal. Si la ligne visite à la fois Halifax et des ports aux États-Unis, elle est classée dans la catégorie Halifax. Si Norfolk ou New York est visitée, la ligne est classée dans la troisième catégorie. La dernière catégorie compte certains ports de la côte Est américaine (sauf ceux susmentionnés), mais aussi la desserte de ports dans le golfe du Mexique, en Amérique du Sud, en Amérique centrale, sur la côte Ouest américaine et en Asie.

La figure 2.3 démontre que la capacité de transbordement de Norfolk/NY est de manière significative plus importante que les autres. La force de Montréal réside dans ses liaisons intermodales, mais elle devra faire face à d'importants investissements sur la côte Est américaine dans les liaisons ferroviaires et routières, qui viendront renforcer la capacité d'accueil des ports de cette région.

Figure 2.3 : Capacité d'accueil aller-retour moyenne des navires (EVP)



Source : Containerisation International, juillet 2006, p. 38-41

2.2 Région du Saint-Laurent et des Grands Lacs

L'*Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent* (étude GLVMST), publiée à l'automne 2007, constitue un excellent point de départ pour bien comprendre le commerce dans cette région. Elle dresse un tableau du vrac et du vrac liquide transitant par le réseau en amont de Montréal et explore d'un point de vue théorique le potentiel du transport de marchandises générales et de conteneurs.

L'étude GLVMST a été menée conjointement par Transports Canada, le U.S. Army Corps of Engineers, le U.S. Department of Transportation, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Environnement Canada et le U.S. Fish and Wildlife

¹ Une ligne regroupe une série de navires reliant un ensemble de ports spécifiques.

Service. Elle est détaillée et complète en ce qui a trait au réseau maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, de Montréal à la tête des Grands Lacs. Sa portée s'étend jusqu'au trafic en provenance et à destination de ports en aval de Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

Le volet économique de l'étude comprend une analyse complète de la composition des marchandises et des prévisions de trafic sur la Voie maritime. Son objectif, semblable à celui de la présente étude, était de déterminer les infrastructures nécessaires au soutien de toute activité économique future. L'étude s'est penchée sur le grain, le minerai de fer, le charbon, l'acier et d'autres matières premières, toutes comprises dans le groupe du vrac pour ce rapport.

Le grain compte parmi les volumes de marchandises les plus élevés transportés sur la Voie maritime. Il s'agit principalement de grain canadien exporté vers les marchés mondiaux. Le grain des États-Unis est massivement exporté par le réseau fluvial du Mississippi et le golfe du Mexique. Au fil des ans, le transport maritime du grain vers l'Est a diminué pour diverses raisons, notamment les déplacements des marchés de l'Europe de l'Ouest et de l'ancienne Union soviétique vers les marchés asiatiques, plus faciles à desservir par la côte du Pacifique. Par ailleurs, des développements technologiques et des changements législatifs (par exemple, la suppression des subventions et la fixation des prix du marché) ont favorisé le transport intérieur entièrement par train au détriment du transport combiné train-navire vers les marchés du Québec et des États-Unis en provenance des Prairies.

À la lumière de tous ces facteurs, l'*Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent* conclut que le transport maritime du grain devrait rester bien présent avec une croissance modérée dans un avenir proche.

Les intrants des industries du fer et de l'acier sont principalement constitués de minerai de fer, de coke, de charbon métallurgique et de calcaire. Dans la région géographique de l'étude, les produits du fer et de l'acier représentent à la fois des intrants et des extrants.

En tonnage brut, l'étude GLVMST note que le minerai de fer compte pour une plus grande proportion des expéditions que toute autre matière première. Le trafic intérieur des États-Unis y est pour beaucoup, avec ses expéditions en provenance de la ligne Mesabi, destinées aux aciéries de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan et de l'Ohio. Le trafic transfrontalier en provenance du même endroit, destiné aux aciéries de l'Ontario, y contribue également. De plus, ce réseau achemine une partie du minerai de fer en provenance de la Côte-Nord. Sont expédiées en mont, par la section Montréal–lac Ontario, environ 11 millions de tonnes de minerai de fer à destination des aciéries canadiennes et américaines. L'année de référence de l'étude GLVMST était 2004. Des données plus récentes de 2006 et 2007 laissent croire que les exportations de minerai de fer de la Côte-Nord vers les marchés asiatiques et européens croissent à un rythme beaucoup plus rapide et que les nouveaux projets miniers se destinent aux marchés outre-mer.

Les prévisions de l'étude indiquent que le trafic du minerai de fer sur la Voie maritime passera de 9 millions de tonnes par année sur la section Montréal–lac Ontario en 2005 à environ 11,1 millions de tonnes en 2030 et à 11,8 millions de tonnes d'ici 2050.

Les marchés locaux sont considérés comme des importateurs nets d'acier, et tout laisse croire que cette situation va continuer dans le futur. Les ports du golfe du Mexique, notamment ceux de la Nouvelle-Orléans, de Baton Rouge et de Houston, sont en voie de devenir des centres d'envergure pour l'importation d'acier. Sur la côte Est, Baltimore est une destination de choix pour ces importations.

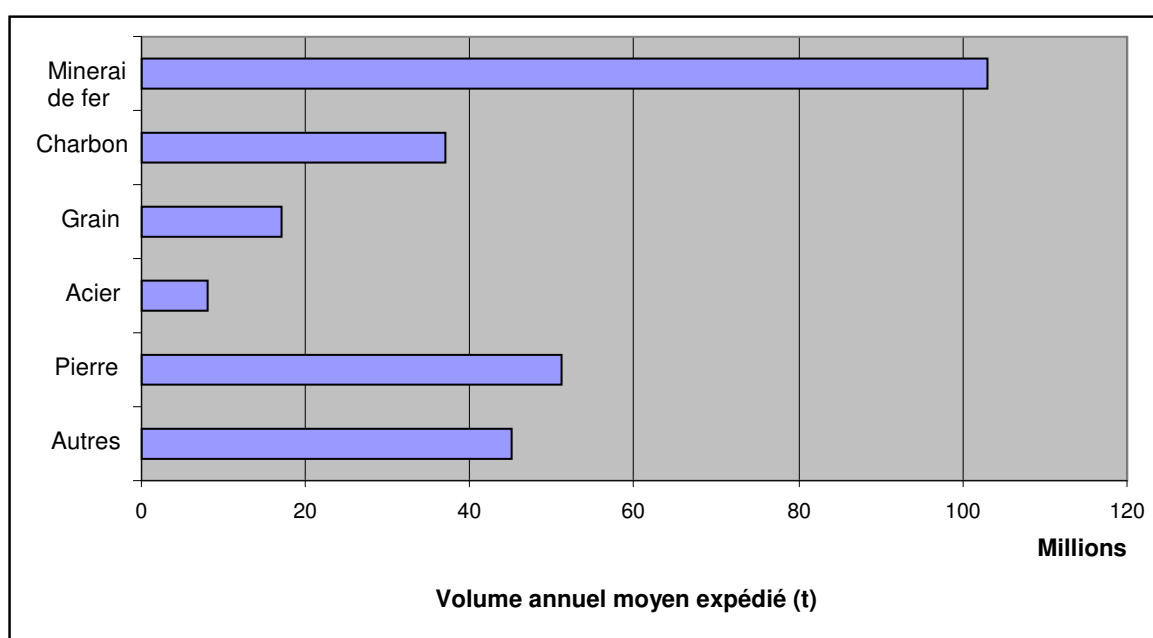
L'avenir du marché de l'acier dépendra largement de l'ajout de nouvelles installations de production majeures en Amérique du Nord ainsi que de leur emplacement. Pour le moment, la région du sud des États-Unis est la plus sujette à une expansion significative. Comme l'étude GLVMST l'indique, le volume des intrants de l'industrie de l'acier qui transite par le réseau GLVMSL dépendra à la fois de la compétitivité des producteurs locaux comparativement à leurs concurrents internationaux, et de la compétitivité du réseau GLVMSL par rapport aux routes concurrentes et à d'autres modes de transport.

On transporte des quantités importantes de charbon dans les Grands Lacs. La majorité du volume, expédiée à partir de Duluth/Superior à destination des centrales électriques des lacs supérieurs, est attribuable au commerce intérieur des États-Unis. Selon les résultats de l'étude GLVMST, 94 % des

37,5 millions de tonnes de charbon transportées en 2004 étaient destinées à la production d'électricité et seulement 6 % étaient sous forme de coke pour l'industrie de l'acier. La quantité de charbon transportée sur la section Montréal–lac Ontario de la Voie maritime est inférieure à un million de tonnes.

Le transport de pierre représente environ 10 % du tonnage transitant sur la section Montréal–lac Ontario et une plus petite quantité dans le canal Welland. Le calcaire, qui se destine à une variété d'industries, dont la sidérurgie et la production de ciment, constitue une partie de ce volume. Le plus souvent, il s'agit d'agrégats utilisés dans l'industrie de la construction. Le calcaire est aussi un agent utilisé pour réduire les émissions de soufre dans la combustion du charbon. Une partie de la demande future de cette matière première pourrait donc être liée à la demande croissante de charbon, ce qui s'explique par les normes d'émissions plus strictes que doivent respecter les installations à charbon. On s'attend donc à une augmentation de ce volume (trois millions de tonnes sur la section Montréal–lac Ontario en 2005), qui doublera avant 2030 et augmentera encore de 15 % avant 2050.

Figure 2.4 : Tonnage annuel moyen expédié – 1995 à 2003



Source : Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le pétrole, les produits pétrochimiques, le sel et le ciment représentent d'autres matières premières d'une grande importance pour le système. Ensemble, ils comptaient en 2005 pour environ 9 millions de tonnes sur la section Montréal–lac Ontario et pour 11,8 millions de tonnes dans le canal Welland. Presque tous les produits pétroliers transitant par Montréal et le lac Érié sont en provenance du Canada et ont comme destination finale des ports canadiens ou américains. Les produits chimiques se destinent à divers marchés ainsi qu'à une grande variété d'industries. Leurs volumes fluctuent considérablement selon les cycles économiques. On extrait le sel à Goderich et à Windsor, en Ontario, et on l'envoie dans des villes canadiennes et américaines. Le ciment constitue un autre produit de base important. Il est destiné principalement au marché intérieur et, dans certaines mesures, au transbordement sur les lacs.

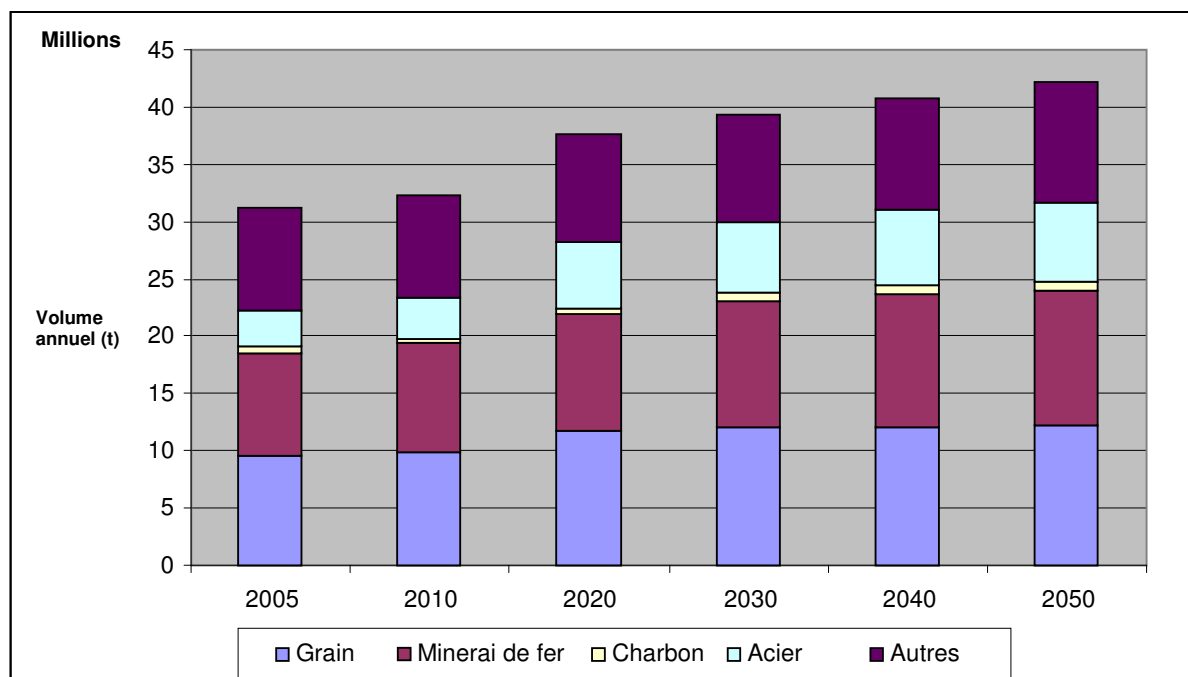
La figure 2.4 présente la quantité expédiée de chaque matière première (tonnage annuel moyen) de 1995 à 2003 sur le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

La proportion relative pour la plupart des marchandises devrait demeurer relativement stable, à l'exception de l'acier dans la section Montréal–lac Ontario. En effet, l'*Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent* prévoit une augmentation de celui-ci entre 9,3 % et 16 % du tonnage total. Toutefois, les groupes de travail sont plutôt d'avis que cette prévision est très optimiste et que le tonnage

d'acier pourrait même diminuer, selon les décisions prises par les grandes entreprises, dans les années à venir. La figure 2.5 présente les résultats de ces prévisions selon le scénario le plus probable.

Il est important de signaler que les prévisions susmentionnées ne tiennent pas compte de la forte croissance anticipée des exportations de minerai de fer en provenance des nouveaux projets miniers de la Côte-Nord.

Figure 2.5 : Prévisions par matière première pour la section Montréal–lac Ontario jusqu'en 2050

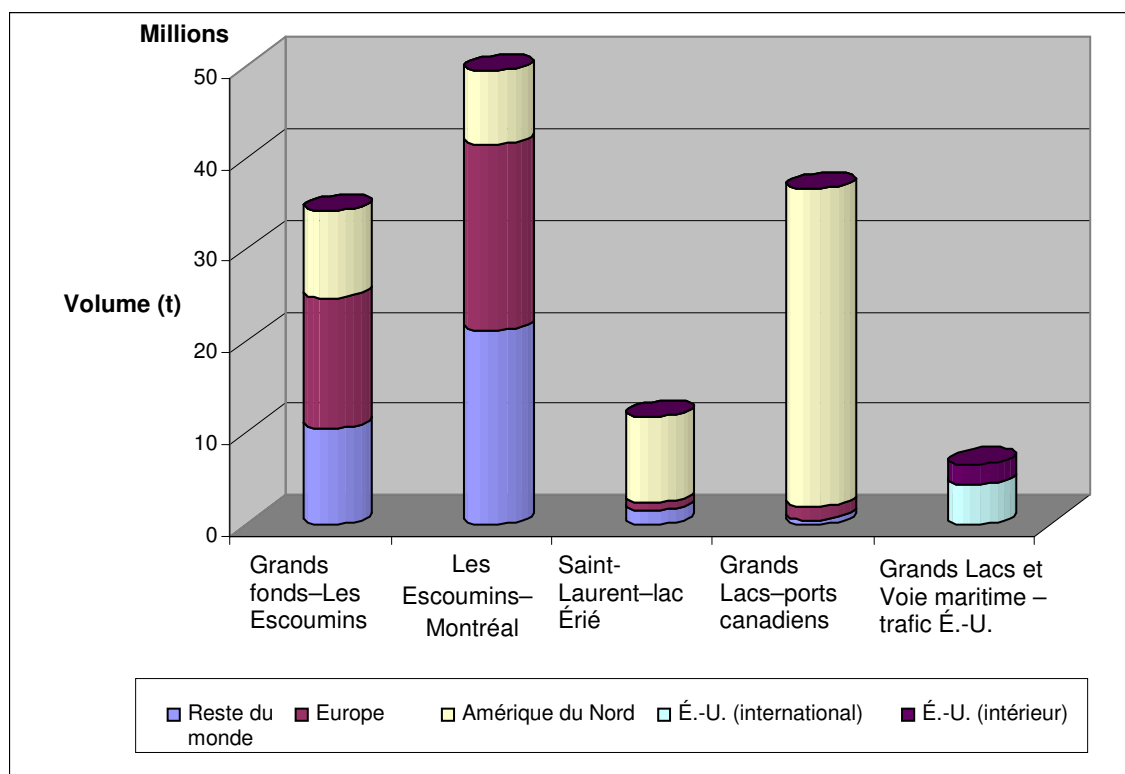


Source : *Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent*

La suite de cette section traite plus en profondeur des conséquences, pour chacun des groupes de travail, de ce qui a été discuté plus haut. Les informations se basent sur des données de l'industrie maritime compilées en 2005 (dernière année pour laquelle des données sont actuellement disponibles), complétées à l'occasion par des données de 2006 et 2007 fournies par les ports.

Tel que mentionné dans l'introduction, le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs se divise en quatre sections géographiques dans lesquelles la nature des activités peut changer de manière significative. Les données sont présentées par section dans la figure 2.6. Cette dernière indique le volume transitant dans les ports de chaque section (axe horizontal), pour chaque zone commerciale (Europe, Amérique du Nord, reste du monde). Les principales sources de volume dans la section en aval des Escoumins sont les exportations de minerai de fer de Sept-Îles et de Port-Cartier vers l'Europe et l'Asie et les importations de divers matières premières comme l'alumine, la bauxite et les produits chimiques.

Figure 2.6 : Volume transitant aux ports en 2005 par section du réseau



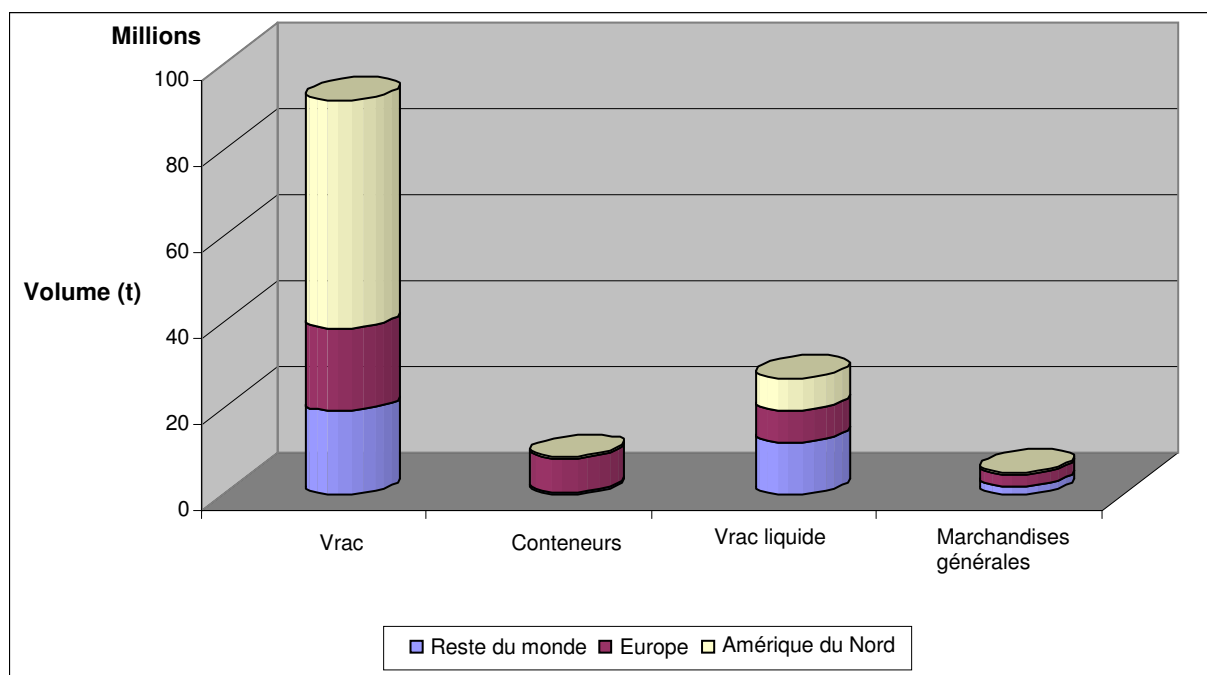
Source : Données sur le transport maritime de Statistique Canada, 2005; Army Corps of Engineers: Waterborne Commerce of the United States

Les volumes les plus importants sont en provenance de la section Les Escoumins—Montréal. Celle-ci comprend tous les conteneurs, une grande partie du vrac liquide et du vrac, comme le grain, ainsi que des marchandises générales, comme l'acier. Le transport maritime en amont de Montréal dans la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs se destine largement au marché intérieur, ou bien au commerce Canada/États-Unis. Le volume représenté par le commerce extérieur canadien et par le commerce extérieur américain est relativement faible, comme on peut le constater dans la figure.

Une autre façon d'étudier les volumes en 2005 est par zone commerciale et par groupe de travail. C'est ce que présente la figure 2.7, pour tous les ports à l'étude. Le vrac y domine et concerne essentiellement le commerce nord-américain du charbon, du minerai de fer et du grain, transportés par navire canadien jusqu'à la Côte-Nord pour exportation. Les exportations de minerai de fer en provenance de Sept-Îles et de Port-Cartier constituent une composante importante du trafic (figure 2.7). Le trafic de conteneurs est hautement axé sur l'Europe. Il s'agit en effet d'un créneau du port de Montréal, dont il sera question plus loin.

Les importations de pétrole brut en provenance de l'ouest de l'Asie et de l'Europe représentent une grande partie du volume du vrac liquide. Le port de Québec est une plaque tournante pour ce marché. Le volume des marchandises générales est relativement petit comparativement aux autres catégories et se partage également entre les destinations et zones commerciales. Comme on l'a déjà mentionné, il s'agit principalement d'acier, mais aussi de produits forestiers.

Figure 2.7 : Volume transitant aux ports en 2005 par groupe de travail



Source : Données sur le transport maritime de Statistique Canada, 2005

La figure 2.7 est reprise en détail dans les figures 2.8 à 2.13, qui indiquent les importations et les exportations de chaque catégorie de marchandises.

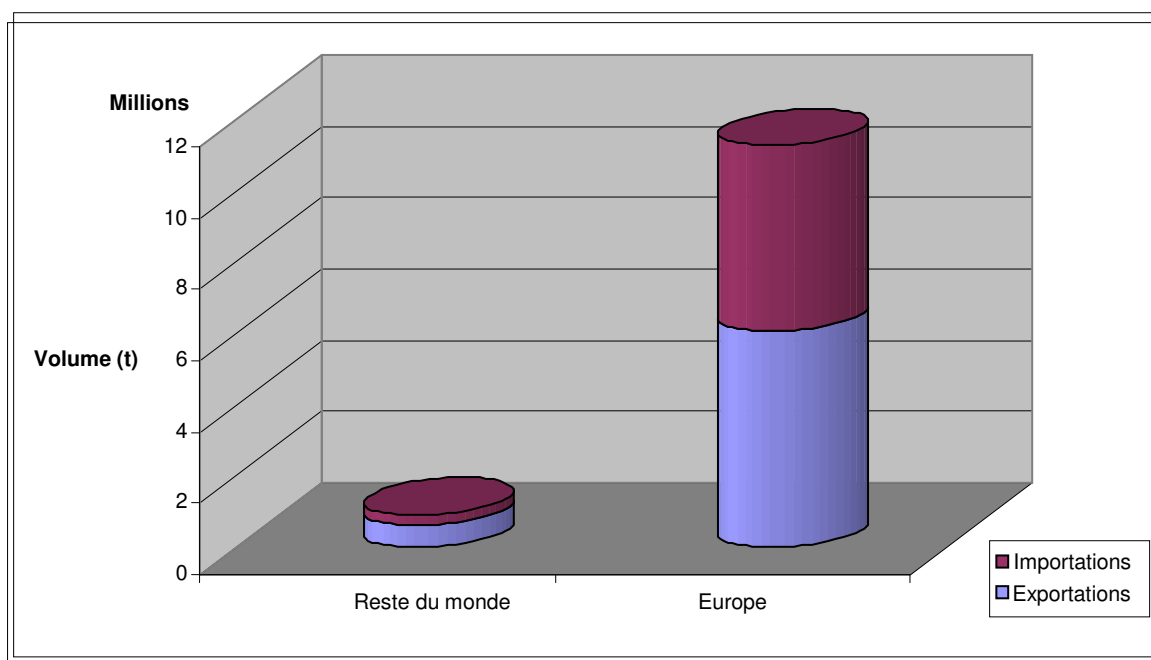
2.3 Conteneurs

La figure 2.8 présente les données du port de Montréal concernant la marchandise conteneurisée². Traditionnellement, les importations dépassaient les exportations en termes de volume et de poids des conteneurs, mais selon cette figure, les volumes seraient plus ou moins les mêmes. Le trafic est hautement axé sur l'Europe et la Méditerranée, créneau que Montréal exploite depuis plus de 30 ans. Aucun autre port du Saint-Laurent et des Grands Lacs n'accueille autant de conteneurs.

À long terme, on s'attend à ce que la croissance se poursuive et que les importations et les exportations soient égales en termes d'importance au port de Montréal.

² Pour la figure 2.8, les données du port de Montréal ont été utilisées, car elles se révèlent plus complètes et plus fiables; tous les autres exemples utilisent les données de Statistique Canada.

Figure 2.8 : Conteneurs par zone commerciale en 2007



Source : Port de Montréal

Au fil des ans, le port de Montréal a connu une croissance constante malgré de nombreux obstacles. Voici certains des changements survenus y affectant les échanges commerciaux :

- Tendance donnant une importance croissante à l'Asie par rapport à l'Europe;
- Tendance vers des navires plus gros;
- Place prépondérante du transbordement dans la chaîne d'approvisionnement;
- Évolution du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Malgré tous ces éléments, Montréal maintient sa position de voie d'acheminement la plus directe et la moins coûteuse entre l'Europe et le Québec, l'Ontario et le Midwest américain. De précédentes études ont démontré que le port de Montréal doit son avantage concurrentiel à ses tarifs moins élevés et à ses liaisons routières et ferroviaires intermodales avec l'arrière-pays. La souplesse, la fiabilité et la rapidité caractérisent la voie d'acheminement via Montréal dans son ensemble, avantages qu'il est difficile de reproduire sur d'autres trajets entre l'Europe et le centre de l'Amérique du Nord. Les transporteurs mouillant au port de Montréal peuvent aussi accéder à des marchés au-delà de l'Atlantique Nord, grâce à des plaques tournantes développées dans les Caraïbes pour desservir l'Amérique du Sud et l'Afrique ainsi que dans la Méditerranée pour desservir la Méditerranée orientale, le Moyen-Orient et des pays de l'Asie comme l'Inde et la Chine.

Les liaisons directes de Montréal avec les marchés de l'arrière-pays sont le gage de sa compétitivité. Sa desserte ferroviaire fiable et fréquente, assurée par deux compagnies ferroviaires continentales, protégera encore longtemps l'avantage concurrentiel de Montréal et du fleuve Saint-Laurent. Toute planification future doit se faire en fonction du maintien de la fréquence des services et de la capacité de transbordement afin de répondre à la croissance prévue des volumes. À l'heure actuelle, tout laisse croire à une croissance constante du marché traditionnel. Le port de Montréal prévoit également de nouveaux gains grâce à sa récente pénétration du marché asiatique et de celui de la marchandise transbordée dans la Méditerranée et les Caraïbes. Côté conteneurs, le port a connu un taux de croissance annuel composé

(TCAC) de 6,1 % entre 2001 et 2007, tendance qui se poursuit en 2008. Le groupe de travail des conteneurs anticipe une croissance à long terme de l'ordre de 5 % à 7 % annuellement.

Ce sont les ambitieux projets de développement intermodal et à quai des ports de la côte Est américaine qui constituent la principale menace au transport par conteneur dans le Saint-Laurent. Entre autres, le dragage dans le port de New York et à Norfolk, visant à accueillir des navires super-post-Panamax, représente une menace potentielle. Toutefois, le port de Montréal a toujours su protéger sa niche de marché.

Hampton Roads, qui regroupe les villes de Norfolk, Portsmouth et Newport News, en Virginie, et la Port Authority of New York/New Jersey (PANYNJ) investissent largement afin d'améliorer leurs aménagements intermodaux maritime-ferroviaire. Les deux ports ajoutent de la capacité à leurs terminaux et des services ferroviaires à quai. Hampton Roads est également le principal port visé dans une stratégie d'amélioration des liaisons ferroviaires avec Chicago et le centre du pays via le Norfolk Southern Railway et l'État de Virginie. Montréal devrait toutefois pouvoir maintenir ses avantages concurrentiels, du moins pour l'instant, grâce à l'amélioration continue de sa productivité et à l'ajout de nouvelles capacités de manutention. Cependant, il s'exercera sur le port au cours des prochaines années une pression afin de procéder à des améliorations, car les armateurs continueront d'orienter leurs décisions d'affaires en fonction des coûts et de la qualité des services. De plus, la donne changera en 2015 quand les travaux d'expansion du canal de Panama seront complétés pour y permettre le passage de porte-conteneurs de 8 000 EVP.

Étant donné que le Saint-Laurent est une voie d'acheminement compétitive pour les marchandises en provenance de la Méditerranée, il existe une opportunité de marché pour des marchandises expédiées d'Asie, qu'elles soient acheminées directement par le canal de Suez ou transbordées dans la Méditerranée. Il reste à savoir toutefois si celle-ci deviendra une voie dominante du commerce de l'Asie vers l'Amérique du Nord. À l'heure actuelle, un volume appréciable, mais somme toute mineur emprunte ce trajet, presque exclusivement en provenance des ports à l'ouest de Singapour. La figure 2.9 indique le trafic de conteneurs actuel et prévu entre la Méditerranée et la côte Est américaine entre 2006 et 2009. Ces chiffres tranchent nettement par rapport au trafic entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée, une des voies d'acheminement qui connaît la plus forte croissance. Les transporteurs délaissent les lignes reliant la Méditerranée et la côte Est américaine au profit des marchés de l'Extrême-Orient, de l'Asie du Sud, du Moyen-Orient et pour le transport intra-asiatique.

Figure 2.9 : Mouvements des conteneurs, Méditerranée/côte Est américaine

	Conteneurs vers la côte Est américaine	% Changement	Conteneurs vers la Méditerranée	% Changement	Déséquilibre
2006	1 098 000	3 %	734 000	4,8 %	365 000
2007	1 115 000	1,5 %	792 000	8 %	322 000
2008	1 126 000	1 %	852 000	7,5 %	274 000
2009	1 143 000	1,5 %	911 000	7 %	231 000
<i>Actuellement, la plaque tournante la plus importante pour conteneurs dans la Méditerranée est Algésiras, en Espagne, qui a reçu plus de 3,5 millions d'EVP en 2007 (transbordement à 96 %). Il existe actuellement une croissance importante au terminal de conteneurs du canal de Suez (Port-Saïd Est), ouvert en 2004, qui a reçu 1,6 million d'EVP en 2006. Sa capacité augmentera à 5,1 millions d'EVP par année en 2009.</i>					

Source : Fossey, J., *Falling Catch*, Containerisation International, décembre 2007.

Si le réaménagement du canal de Panama connaît des ratés ou entraîne des coûts élevés, Montréal pourrait bien se positionner dans le marché de la Méditerranée. Le canal de Panama pourrait lui aussi présenter de nouvelles perspectives, car les transporteurs qui utilisent actuellement les plaques tournantes des Caraïbes pourraient intensifier leurs activités de transbordement à Montréal.

2.4 Vrac

Le transport du vrac (figure 2.10) présente un léger déséquilibre pour les agrégats, avec environ 50 millions de tonnes exportées et 40 millions de tonnes importées. L'alumine et le coke comptent pour cinq autres millions de tonnes importées, non illustrées à la figure 2.10. Statistique Canada les classe comme produit chimique de base, donc dans la catégorie du vrac liquide. La section 2.6 fournit plus d'explications à ce sujet.

Le transport du vrac, présenté par type de produit et par zone commerciale, n'est pas nécessairement équilibré en termes d'importations et d'exportations. Une partie importante du total des exportations revient au minerai de fer de Sept-Îles et de Port-Cartier. Les exportations de grain des ports du Saint-Laurent constituent aussi une portion importante du total. Le reste est massivement dominé par le trafic entre le Canada et les États-Unis sur les Grands Lacs.

Par le passé, il y avait coordination entre le transport du vrac et des marchandises générales. L'acier était importé dans les cales de vraquiers, lesquels retournaient ensuite en haute mer avec des produits en provenance des ports des Grands Lacs. Depuis les dernières années, les importations d'acier par navire déclinent, ce qui réduit la compétitivité des exportations de grain directement à partir des ports des Grands Lacs.

On s'attend à ce que la demande de produits d'acier continue d'augmenter. Cela signifie que le transport de minerai de fer et de charbon vers les usines des Grands Lacs se poursuivra.

L'avenir du vrac dépendra aussi d'investissements dans les grandes mines et les complexes industriels. Les ports de la Côte-Nord auront des opportunités grandissantes pour le transport du minerai de fer. Les mines du Québec et du Labrador ont annoncé des investissements de plus de deux milliards de dollars dans des programmes d'expansion importants visant l'ajout de 25 à 30 millions de tonnes aux marchés internationaux. Ces investissements auront des répercussions énormes sur le trafic maritime dans les ports de la Côte-Nord.

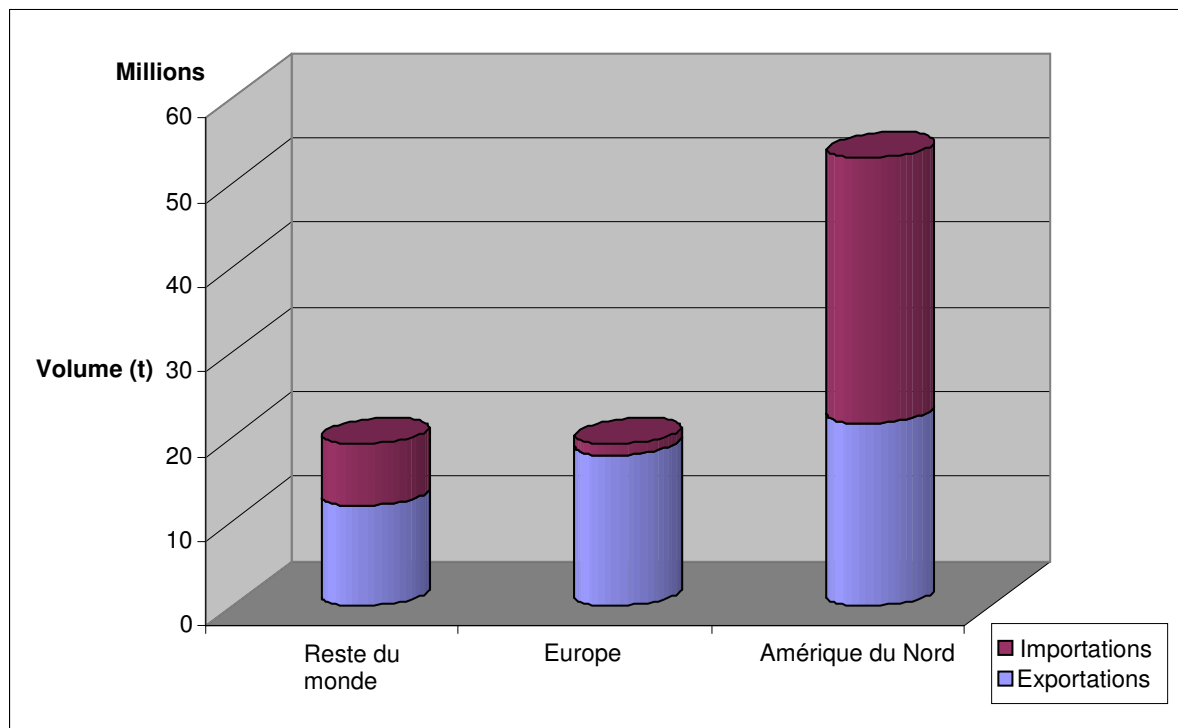
Le transbordement de métaux et de minéraux concentrés au port de Québec, et, à moins grande échelle, à Montréal et à Valleyfield, pour réexpédition vers les fonderies de nickel, de cuivre et de zinc, devrait se poursuivre. On envisage une croissance modérée mais constante, surtout à Québec, qui dispose de postes de mouillage en eau profonde et de liaisons ferroviaires. Cette prévision s'accorde avec celle de l'*Étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent*.

Le transbordement de navire à navire augmente lui aussi. Cette tendance devrait se poursuivre, particulièrement pour le minerai de fer des Grands Lacs acheminé vers l'Asie et pour le coke en provenance de la Chine.

Le réseau d'installations pour la manutention du vrac a tendance à desservir une clientèle rattachée à certains ports ou captifs de certains ports. Actuellement, ce réseau n'est pas en mesure de faire face à une forte croissance de la demande. Même les ports de première importance pour le vrac, comme ceux de Québec, de Sept-Îles, de Trois-Rivières et de Montréal, devront construire de nouvelles installations ou réaménager leurs installations actuelles pour s'adapter à la croissance et à des pointes de demande. De plus, les pressions sociales et les normes environnementales de plus en plus complexes imposent des contraintes supplémentaires en matière de disponibilité des terrains.

La Voie maritime du Saint-Laurent est essentielle au commerce du vrac. Les opportunités et les menaces pour ce type de marchandise sont directement reliées à l'expansion et au développement de la Voie maritime ainsi qu'aux contraintes qu'elle présente.

Figure 2.10 : Importations et exportations de vrac en 2005



Source : Données sur le transport maritime de Statistique Canada, 2005

2.5 Marchandises générales

Comme mentionné précédemment, le réseau Saint-Laurent–Grands Lacs est similaire à d'autres systèmes en raison du secteur des marchandises générales qui y est fortement dominé par les importations d'acier et les marchandises reliées à des projets spécifiques (*project cargo*). Les produits forestiers ont déjà occupé une place importante dans l'est du Canada, mais la situation actuelle n'est pas très encourageante. Les services d'approvisionnement du Grand-Nord, bien qu'appartenant au marché intérieur, représentent un secteur de croissance éventuel. La figure 2.11 présente les importations et exportations de marchandises générales.

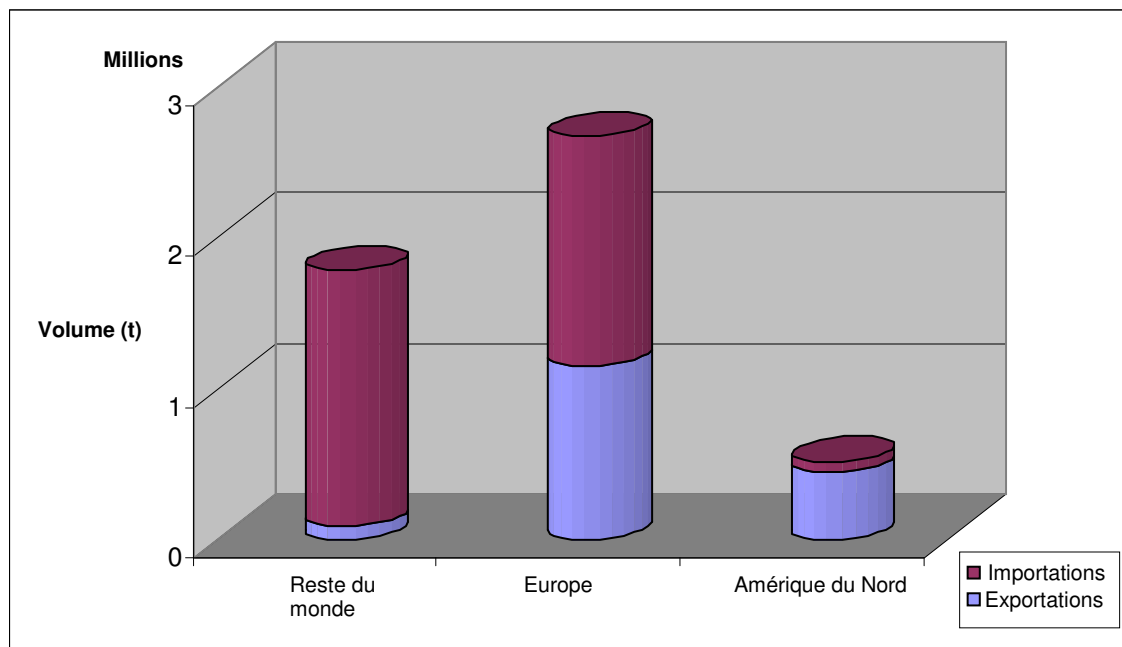
Pour le transport des marchandises générales, on cherche normalement à se rapprocher le plus près possible de la destination finale par navire, pour ensuite compléter le trajet par train ou camion au besoin. Il n'y a pas de point central de transbordement pour ce type de marchandise dans le système Saint-Laurent–Grands Lacs, et les volumes qu'on y transporte sont beaucoup plus faibles que dans des ports comme celui de la Nouvelle-Orléans.

Pour illustrer la nature de ce marché, prenons comme exemple le transport d'acier en provenance de l'Extrême-Orient à destination de Windsor, selon des données fournies par des membres du groupe de travail sur les marchandises générales. Les prix observés pour un seul envoi de 5 000 à 10 000 tonnes par navire à l'automne/hiver 2007-2008 variaient entre 148 \$ et 186 \$ la tonne via la Nouvelle-Orléans, Mobile ou Sorel, et ensuite jusqu'à Windsor par train ou camion. Dans chaque cas, si l'envoi arrivait par

train à partir d'un port du golfe du Mexique, le prix se trouvait parmi les plus bas. Le prix d'acheminement via un port canadien était de 15 \$ à 25 \$ plus élevé par tonne.

Les grands navires qui ne peuvent pas accéder au Saint-Laurent l'hiver peuvent se rabattre sur les ports du golfe. Ainsi, les ports du Sud peuvent répondre plus rapidement à la demande, et le marché évolue en conséquence.

Figure 2.11 : Importations et exportations de marchandises générales en 2005



Source : Données sur le transport maritime de Statistique Canada, 2005

L'un des problèmes auxquels est confronté le secteur des marchandises générales est la disponibilité des navires. La flotte vieillissante se fait lentement remplacer par des navires polyvalents plus grands et plus modernes pour lesquels la demande est très élevée. Ces navires sont généralement affectés à des marchés caractérisés par de gros volumes, comme ceux du golfe du Mexique ou de Baltimore. La disponibilité des navires est donc l'un des principaux problèmes soulevés par les participants de l'industrie à cette étude pour le secteur des marchandises générales.

L'évolution récente du marché tend à démontrer une demande croissante pour les marchandises spécifiques à des projets, particulièrement celles associées au développement de parcs éoliens et à l'exploitation des sables bitumineux. On remarque aussi une augmentation de l'acheminement de marchandises vers le Grand-Nord pour la construction résidentielle et le développement minier dans l'est de l'Arctique. Actuellement, le transport de marchandises spécifiques à des projets vers l'Ouest canadien, un marché en croissance mais relativement petit, se fait principalement via le golfe du Mexique.

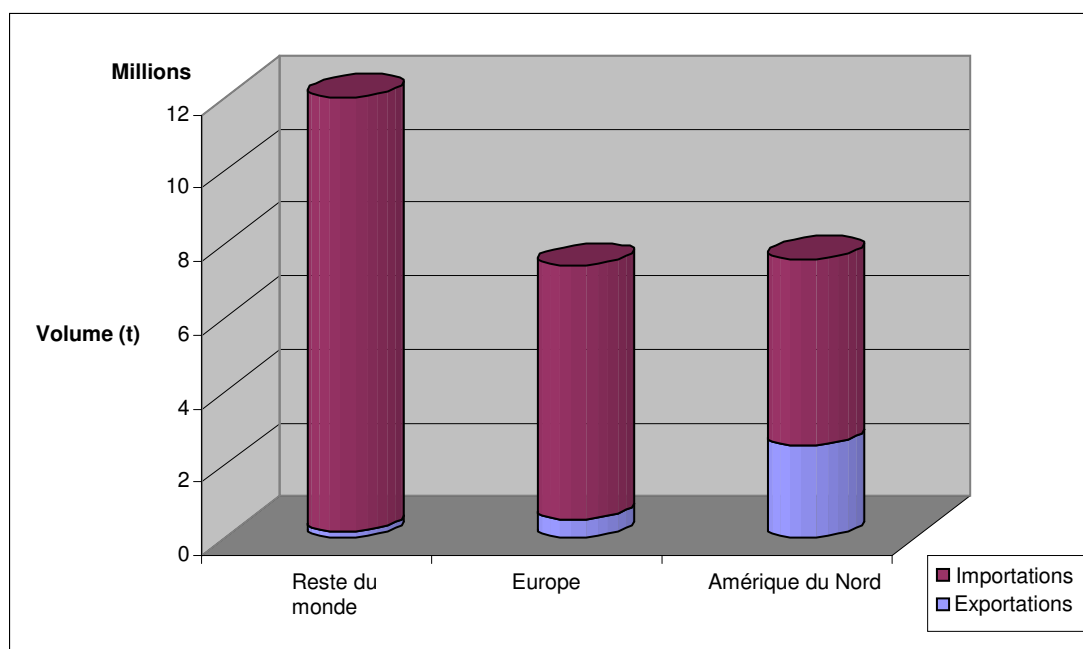
Les industries qui dépendent des marchandises générales sauraient tirer profit d'une main-d'œuvre compétente et diversifiée ainsi que d'infrastructures et d'équipements appropriés dans les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

2.6 Vrac liquide

Les marchandises de la catégorie du vrac liquide diffèrent grandement les unes des autres, autant sur le plan de la manutention que de leur usage. D'abord, il convient de noter que Transports Canada classe les produits chimiques de base dans cette catégorie. De plus, certaines s'apparentent davantage au vrac sec au niveau du transport et de la manutention. Par exemple, c'est le cas de l'oxyde d'aluminium, qui est en fait de l'alumine, et qui est considéré comme un produit chimique de base. Il comptait environ quatre millions de tonnes en termes d'importations en 2005, livrées aux ports desservant les alumineries du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay, dont Baie-Comeau, Bécancour, Port-Alfred, Québec, Sept-Îles/Pointe-Noire et Trois-Rivières. Chacun de ces ports exploite plus ou moins le même volume. Les données sur le vrac liquide englobent aussi le coke, qui compte pour environ un million de tonnes importées et exportées.

La figure 2.12 présente les importations et exportations de vrac liquide, selon les données de Statistique Canada. Le volume total corrigé d'importations était d'environ 19 millions de tonnes en 2005. Environ 5 millions de ces 19 millions de tonnes peuvent être considérées comme des importations de vrac sec. Le même phénomène s'applique aux importations nord-américaines, mais les quantités concernées sont moins importantes.

Figure 2.12 : Importations et exportations de vrac liquide en 2005



Source : Données sur le transport maritime de Statistique Canada, 2005

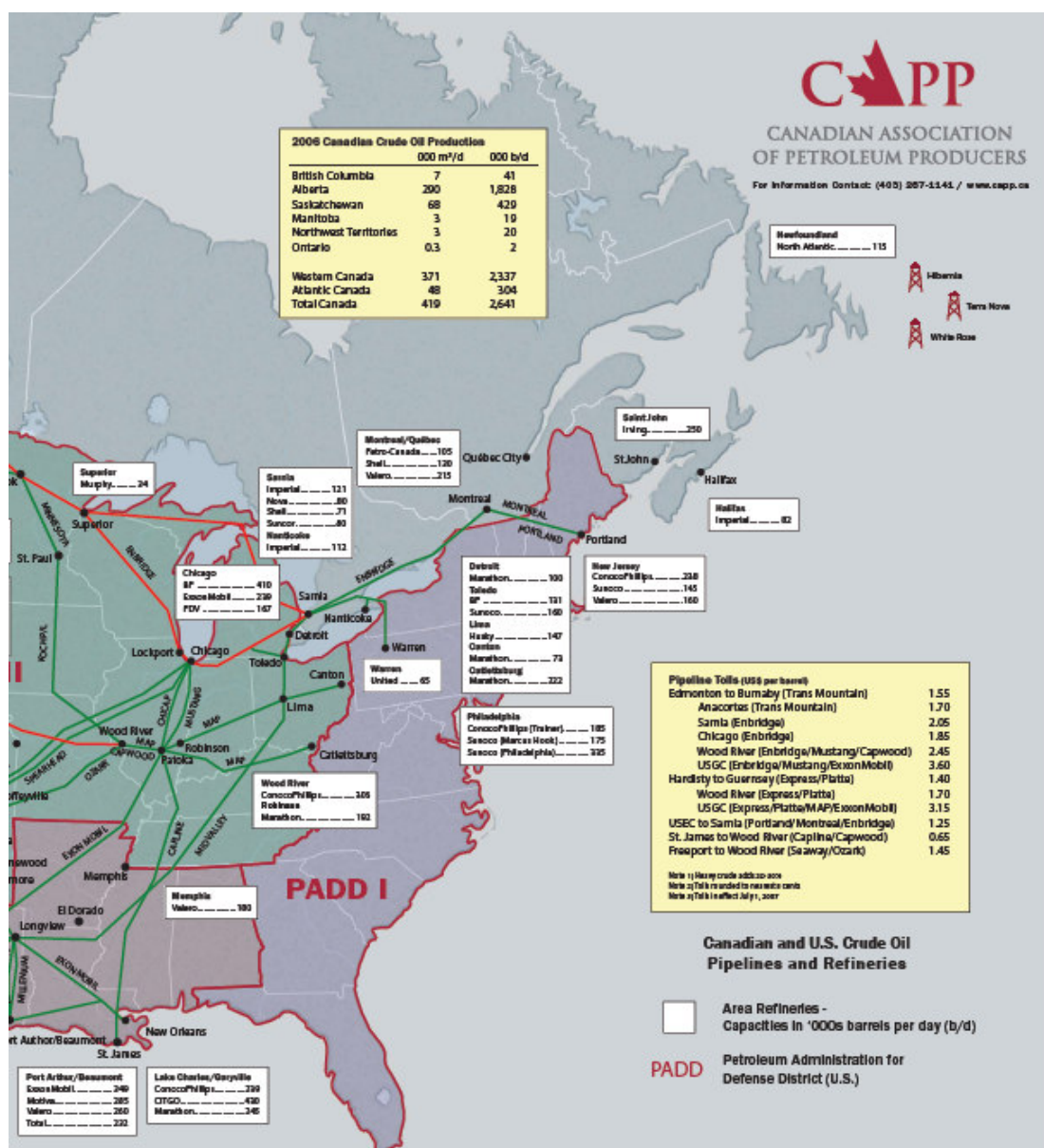
Le vrac liquide transbordé sur le Saint-Laurent est principalement composé des 10 millions de tonnes de pétrole brut déchargées à Québec. Chaque année, le pétrole à lui seul compte pour presque la moitié du volume de vrac liquide sur le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs. Les hydrocarbures acycliques, la soude caustique et les alcools aliphatiques constituent d'autres importations considérables, largement destinées aux ports desservant des industries lourdes situées dans leurs environs immédiats.

L'essence et les carburateurs représentent la deuxième catégorie de marchandises en importance. Avec le mazout et les produits chimiques de base, ces types de marchandises sont transportés vers les principaux points de distribution de l'industrie chimique, comme Québec, Montréal et Sarnia. L'essence et les carburateurs comptent pour plus de quatre millions de tonnes importées, principalement au port de Montréal, suivi par le port de Québec.

Le vrac liquide est aussi transporté par un réseau de pipelines dont le point le plus à l'Est est Montréal. Ce réseau est aussi relié au port de Portland, dans le Maine. La figure 2.13 présente le réseau de pipelines et les raffineries qui y sont reliées.

L'industrie a connu récemment des changements importants et subi un mouvement de consolidation qui se poursuivra au cours des prochaines années. Dans le passé, l'est de Montréal comptait cinq raffineries desservies par le port de Montréal; maintenant, il n'en reste plus que deux. Quant à la raffinerie Ultramar, près de Québec, elle a fait l'objet d'un agrandissement important et devrait poursuivre sa croissance. Dans sa configuration actuelle, elle compte des installations modernes en eau profonde adjacentes à la raffinerie. On prévoit construire d'ici 2011 un pipeline entre Lévis et Montréal, un investissement d'un milliard de dollars. Cela devrait permettre de réduire énormément, voire d'éliminer le recours aux navires pour le transfert.

Figure 2.13 : Pipelines de vrac liquide de la côte Est



Source : Association canadienne des producteurs pétroliers

On envisage la construction d'une nouvelle raffinerie dans la région de Sarnia, mais aucun engagement formel n'a été conclu jusqu'à ce jour. Il est évident que la consommation d'énergie continuera d'augmenter à un rythme modeste mais constant, de 1,5 % et 2 % par année, dans le cas du pétrole et des produits chimiques. Quand ces projets se confirmeront, il sera possible d'envisager la distribution physique des produits par transport maritime ou autre.

Les complexes pétrochimiques du golfe du Mexique s'avèrent une menace considérable pour le système Saint-Laurent—Grands Lacs. Ces complexes, qui sont reliés aux marchés intérieurs par le réseau fluvial du Mississippi, deviennent de plus en plus compétitifs et desservent davantage les marchés situés au cœur de l'Amérique. Toute analyse du potentiel futur et des menaces caractérisant le vrac liquide doit prendre en considération le marché selon la perspective des habitudes de consommation nord-américaines.

3. ENJEUX

3.1 Enjeux communs

Tous les transporteurs qui sont en activité sur le Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs doivent faire face à un marché qui présente de nombreux défis.

Dépendant à différents degrés du marché Québec-Ontario, les secteurs des marchandises générales, du vrac et du vrac liquide se tournent maintenant vers le marché du centre des États-Unis pour y trouver une nouvelle source de croissance. Dans ce contexte, ils font face à la très vive concurrence du Corridor du Mississippi, dont les points névralgiques sont La Nouvelle-Orléans et Houston. Cette route de transport qui traverse les États-Unis présente de nombreux avantages : faibles coûts de la main-d'œuvre, volumes élevés permettant des économies d'échelle sur la chaîne logistique, meilleures possibilités de fret de retour et de repositionnement pour tous les modes de transport et importants investissements continus dans les installations portuaires, les entrepôts et les terminaux³. La migration soutenue de l'industrie manufacturière des États-Unis vers le sud du pays contribue à l'essor de son réseau maritime. Malheureusement, cette migration est soutenue par de grandes forces économiques et ne pourra être renversée en investissant dans les infrastructures ou en changeant les politiques.

Un autre enjeu que partagent tous les groupes de travail concerne l'importance des investissements gouvernementaux en immobilisations portuaires. Aux États-Unis, les ports comptent sur plusieurs sources de financement, dont les recettes d'exploitation, les emprunts de collectivités locales, les obligations-recettes, les subventions, les fonds publics en fiducie, les affectations de fonds publics ou locaux, les impôts fonciers, etc. À l'opposé, les ports canadiens sont limités à leurs seuls fonds internes ainsi qu'au financement par emprunt établi selon leurs lettres patentes⁴. Cette structure est appelée à changer en partie, grâce au projet de loi actuellement à l'étude au sénat, mais la marge de manœuvre des ports n'en reste pas moins limitée.

Le marché du transport intermodal par conteneurs empruntant le port de Montréal connaît quant à lui une concurrence complètement différente mais non moins présente. Au fil des années, le port de Montréal s'est imposé comme plaque tournante du marché canadien et américain du transport intermodal par conteneurs entre le Canada, le Midwest américain, l'Europe et la Méditerranée. En effet, plus de 50 % des conteneurs transitant par Montréal ont comme point de départ ou d'arrivée le centre des États-Unis. Les économies d'échelle générées grâce au cumul du trafic des États-Unis et du Canada permettent le maintien d'une chaîne logistique de niveau international apte à rivaliser avec les services de la Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) et de Hampton Roads.

Ce succès est attribuable aux avantages uniques de Montréal, qui permettent un transport économique et efficace malgré les restrictions au niveau de la taille des navires et de leur tirant d'eau :

- Montréal est le seul port d'escale sur la côte est de l'Amérique du Nord où l'on décharge et charge les navires dans une seule et même installation;
- Les quais y sont desservis par des installations ferroviaires, ce qui permet d'éviter le transbordement intermédiaire des marchandises entre terminaux par camions;
- On y assure un lien intermodal efficace, desservi par deux entreprises ferroviaires, entre le port et l'expéditeur/destinataire.

³ Aux États-Unis, la plupart des navires doivent déboursier des frais liés au Harbor Maintenance Trust Fund (HMTF) et au Inland Waterways Trust Fund (IWTF). Le HMTF s'applique aux importations, aux marchandises intérieures et à certains passagers de navires de croisière dans des ports spécifiques. Le IWTF consiste en une taxe de 0,243 \$ par gallon de carburant destinée à financer certains projets de construction et de réfection pour les voies navigables intérieures.

⁴ Association of Canadian Port Authorities. *Report on Competitiveness of Canadian Ports*, septembre 2002, Groupe IBI.

La principale question est de savoir si le succès de Montréal peut être maintenu malgré le financement massif, et en partie public, des ports de la côte est des États-Unis ainsi que de la PANYNJ, qui bénéficiera d'un plan d'investissements de deux milliards de dollars sur une période de 10 ans. S'y greffent d'autres investissements d'expansion dans Hampton Roads et la disponibilité de nouveaux navires de grande taille à faible coût de transport par EVP sur le marché transatlantique, comme ceux utilisés sur le Pacifique et les routes commerciales entre l'Europe et l'Asie. Soulignons qu'il y avait un consensus, au sein du groupe sur les conteneurs, sur le fait que le port de Montréal pourra bénéficier de la disponibilité de navires plus gros qui sont réaffectés au marché transatlantique.

3.1.1 LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE

Le faible niveau d'eau caractérisant le fleuve entre Montréal et Québec empêche souvent les navires d'y circuler à pleine capacité. Selon l'Association des armateurs canadiens, un pouce de profondeur en moins correspondrait à 120 tonnes de marchandises ne pouvant être transportées. Cette problématique prend de l'ampleur avec l'arrivée de navires plus gros pour le commerce mondial. Le recours à ce type de navire vise à réduire les coûts. Toutefois, un niveau d'eau trop bas dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs ne permettrait pas de bénéficier de cet avantage. Tous les groupes de travail ont recommandé le dragage du chenal jusqu'à Montréal pour augmenter le tirant d'eau disponible.

Le débit et le niveau d'eau du lac Ontario et du Saint-Laurent sont régis par une ordonnance d'approbation de la Commission mixte internationale (CMI), une organisation binationale Canada/États-Unis. Créée en 1909 lors de la signature du *Traité des eaux limitrophes*, la CMI est composée de six commissaires et de 20 comités consultatifs dont le mandat est d'étudier les problèmes liés aux eaux limitrophes et d'aider les deux pays à s'entendre sur ces questions. Depuis presque 50 ans, la Commission régularise le niveau et le débit du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Trois-Rivières. Selon les auteurs de la nouvelle ordonnance, le Plan 2007 laisse prévoir de meilleurs résultats que le plan actuellement en vigueur (Plan 58-D avec écarts) au chapitre des indicateurs de performance environnementale, et permettrait d'assurer ou d'améliorer la protection des autres intérêts en cause, notamment les propriétés riveraines, la navigation de plaisance, la navigation commerciale, la production d'hydroélectricité et l'alimentation en eau. Cette ordonnance offre également la possibilité de mettre en œuvre, à partir du Plan 2007, un nouveau plan plus respectueux de l'environnement, sous réserve de mesures d'atténuation appropriées. Parmi de telles mesures adoptées ailleurs dans le monde, mentionnons la protection accrue des rives et le dragage des ports. L'ordonnance proposée permettra, pour la première fois, de régulariser le débit du Corridor au profit de l'environnement, de la navigation de plaisance ainsi que des autres intérêts susmentionnés⁵. Une consultation publique s'est tenue d'avril à juin 2008.

Les groupes de travail ont toutefois convenu que le plan proposé permet une moins grande stabilité du niveau d'eau, pourtant cruciale pour le transport maritime. Au cours des audiences publiques, certains ont fait valoir qu'une différence d'une dizaine de centimètres dans le niveau des Grands Lacs ne serait pas dramatique, mais qu'une telle différence appliquée au Saint-Laurent aurait des conséquences dévastatrices pour le transport maritime et les collectivités riveraines. Bien que les groupes de travail soutiennent l'adoption de règlements réalistes et appropriés sur le plan environnemental, ils sont d'avis qu'une gestion axée sur cette seule considération compromettrait probablement le rôle du réseau fluvial pour le transport. Dans la mesure où tous les gouvernements cherchent à désengorger le système routier et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), il ne semble pas logique de diminuer le potentiel du transport maritime qui contribue à diminuer l'impact sur l'environnement et à faire une utilisation plus optimale des infrastructures de transport.

Un autre problème soulevé par les groupes de travail concerne les restrictions liées à la largeur des navires pour la navigation en aval de Montréal. Ces restrictions découlent des préoccupations liées à la rencontre de deux navires aux points de passage étroits. Notons toutefois que des navires plus larges ont pu atteindre Montréal sans problème et une étude se penche sur différentes solutions pour mettre à jour la réglementation à cet égard.

⁵ Commission mixte internationale. [www.ijc.org] (Consulté en mai 2008)

Parmi les autres problèmes en cause, mentionnons les limites de vitesse visant à contrer l'érosion des rives et à protéger la faune marine, ainsi que la réglementation en matière d'émissions de GES. Selon les groupes de travail, il ne s'agit pas tant d'abolir les règlements contraignants, mais de veiller à ce que le cadre législatif soit réaliste, tienne compte de l'importance économique du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs, reflète la situation actuelle et soit l'objet d'une application cohérente et efficace sur toute la longueur du Corridor.

Le dernier problème souligné par les groupes de travail au chapitre de la navigation concerne les coûts liés au pilotage. Il semble y avoir un désir pour une révision des exigences relatives au pilotage, de même qu'au double pilotage, afin de vérifier si elles sont bien à jour, si elles correspondent aux conditions de sécurité actuelles et aux technologies en place.

3.1.2 LIAISONS INTERMODALES

Le succès du port de Montréal comme plaque tournante du transport de conteneurs est attribuable à la grande efficacité de ses liaisons intermodales. De même, les liaisons intermodales sont cruciales au développement du port de Québec en tant que port pivot du transport de vrac liquide.

Les problèmes liés aux connexions intermodales, surtout pour les marchandises générales, surviennent en l'absence de concentration de volume et, par conséquent, en l'absence de plaques tournantes. Dans bien des cas, le grand nombre de ports amène de faibles volumes pour chacun d'eux. Cette situation n'attire pas les partenaires qui sont en mesure d'offrir des connexions intermodales.

Les connexions intermodales relèvent souvent du défi pour l'acheminement de conteneurs à partir de Montréal vers l'Ouest ou le Sud. Cet aspect particulier est discuté plus en profondeur dans la section examinant les enjeux spécifiques des groupes de travail.

3.1.3 SAISONNALITÉ DE LA VOIE MARITIME

Au sein de l'industrie, il est d'avis général que l'utilisation à l'année de la Voie maritime pourrait résoudre un certain nombre de problèmes et permettre la création d'un nouveau marché, particulièrement pour le transport maritime courte distance. Actuellement, la saison de neuf mois prive le système d'une part du trafic maritime potentiel et entraîne des frais considérables d'entreposage pour les usagers, surtout en ce qui concerne les livraisons juste-à-temps. L'impossibilité économique d'utiliser le réseau ferroviaire comme moyen de transbordement principal trois mois par année pour pallier la fermeture hivernale de la Voie maritime est bien connue.

L'une des principales raisons de la fermeture de la Voie maritime en hiver est son entretien. Les autres facteurs concernent la gestion des glaces, l'impact des brise-glaces sur les collectivités ainsi que les stations hydroélectriques. Certains ont toutefois proposé de revoir le calendrier d'entretien de façon à ce que la fermeture soit divisée en plusieurs périodes n'excédant jamais deux ou trois semaines, réparties tout au long de l'année. D'autres ont proposé de garder la portion s'étendant de Montréal au lac Ontario ouverte pendant 11 mois, ce qui constituerait un premier pas intéressant.

3.1.4 TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Malgré de nombreuses discussions sur le TMCD, tant du côté de l'industrie que du gouvernement, le développement du transport maritime courte distance est plutôt limité au Canada.

Les principaux défis dans ce domaine sont :

- La taxe sur l'entretien des ports aux États-Unis (US Harbour Maintenance Tax) rend plus difficile le transport maritime courte distance entre le Canada et les États-Unis;
- La taxe de 25 % sur les navires construits à l'étranger rend le transport maritime courte distance dispendieux;
- La saisonnalité de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est navigable neuf mois par année, limite le développement du transport maritime courte distance;
- Pour les marchandises générales, les volumes transportés dans le système sont limités et on retrouve peu de centres de distribution intermodaux. La présence d'un nombre élevé de ports dans le réseau tend à fragmenter le marché, limitant les volumes transportés, la fréquence des services et les économies d'échelle nécessaires à la compétitivité de la chaîne logistique. Les ports du golfe du Mexique ont un avantage considérable sur le système Saint-Laurent—Grands Lacs à ce niveau;
- De façon générale, la culture industrielle en Amérique du Nord est basée sur les livraisons juste-à-temps afin de minimiser les coûts d'entreposage, ce qui désavantage le transport maritime.

3.1.5 LOIS ET RÈGLEMENTS

À ce chapitre, on craint que les processus d'approbation gouvernementale (règlements d'aménagement urbain, examens environnementaux, processus de consultations publiques, etc.), parfois longs, laborieux et coûteux, découragent les promoteurs de nouvelles initiatives et augmentent le coût des projets à un point tel que les investissements ne seraient plus viables sur le plan économique.

Les groupes de travail ont identifié diverses questions législatives et réglementaires en ce sens :

Fédéral

- La taxe de 25 % sur l'importation de navires étrangers ou sur la modification de navires canadiens à l'étranger n'est pas efficace car elle ne permet pas, comme prévu, le développement d'une industrie de construction navale viable au Canada. Elle entraîne des frais excessifs pour le commerce maritime intérieur au Canada et retarde considérablement le développement du transport maritime courte distance sur le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs;
- Il serait nécessaire de réaliser une analyse coûts-bénéfices des frais de sécurité imposés aux ports du réseau;
- À l'heure où les technologies de gestion des navires et de la navigation maritime deviennent de plus en plus répandues, nous devons vérifier si le pilotage reflète toujours la réalité de la navigation sur le fleuve;
- Les frais liés aux opérations des brise-glaces de la Garde côtière sont très élevés. Ce facteur devrait être pris en compte, considérant le fait que les ports de la côte Est ainsi que du système du Mississippi n'ont pas à assumer ces frais;
- Contrairement à la Voie maritime, le fleuve est géré par divers comités ministériels fédéraux ayant souvent des visions divergentes, ce qui nuit à l'établissement de politiques claires sur des enjeux de premier plan, comme la gestion des eaux, le dragage, la taille des navires ou la vitesse de navigation.

Provincial

- Les écarts entre les normes provinciales concernant la taille et le poids des véhicules constituent un défi pour le transport routier de marchandises, qui fait partie intégrante de la chaîne logistique. Il est plus facile de transporter des chargements surdimensionnés vers les États-Unis ou entre les États de ce territoire qu'entre les provinces canadiennes;
- Les processus provinciaux d'approbation environnementale pour les projets de développement sont lents, coûteux et souvent imprévisibles. Ils peuvent s'étendre sur plusieurs années, rendant ainsi les projets de développement difficiles et risqués, ce qui réduit parfois leur intérêt économique;
- Les restrictions liées à l'utilisation des terres (par exemple, les zones agricoles) compliquent grandement la localisation de nouveaux projets.

Municipal

- Il existe des conflits de taille entre les usages portuaires et les usages récréatifs publics et domiciliaires. Il est nécessaire d'établir des normes concernant le développement à proximité d'espaces industriels pour éviter ce genre de conflit;
- Il existe un manque d'équité dans l'imposition des taxes municipales des terminaux;
- Les municipalités ne considèrent pas, dans leur planification, les besoins des terminaux maritimes en termes d'accès routier;
- Les projets d'expansion des zones industrielles existantes sont trop facilement contestables, même après l'approbation de plans directeurs.

3.1.6 MAIN-D'OEUVRE

L'ensemble des groupes de travail reconnaît qu'il y a pénurie de main-d'œuvre dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs. Le secteur du vrac et celui des marchandises générales sont soumis à une activité cyclique et à l'impossibilité d'offrir des emplois réguliers à temps plein. Les armateurs ont ainsi de la difficulté à attirer des employés pour combler les besoins de main-d'œuvre.

Cette problématique comporte plusieurs aspects :

- L'industrie maritime manque d'attrait et de visibilité; on y travaille avec des produits salissants (huile, charbon, minerais, etc.); le secteur du transport de conteneurs est plus intéressant pour la main-d'œuvre puisqu'il offre des postes réguliers et une sécurité d'emploi;
- L'industrie fonctionne 24 heures par jour et 7 jours sur 7, ce qui ne correspond pas au mode de vie des gens qui entrent dans le marché du travail. Les gens choisissent bien souvent un emploi répondant à leur mode de vie plutôt que les compensations découlant d'horaires plus difficiles;
- Il devient plus difficile d'attirer et de retenir des marins canadiens, incluant des officiers, sur les navires domestiques. Bien souvent, les officiers formés au sein de l'industrie sont attirés par des postes de pilote ou d'inspecteur, dans le secteur public, qui offrent des horaires plus conviviaux et de bonnes conditions de travail;
- Les gouvernements offrent différents programmes de formation, mais ceux-ci sont coûteux et fragmentés. Des investissements dans la formation sont nécessaires;
- Les règlements et restrictions syndicales constituent un défi. Il est parfois difficile de faire accepter l'intégration de nouvelles technologies augmentant la productivité et d'assurer que les programmes de formation répondent aux besoins de l'industrie.

3.1.7 PERCEPTION DU PUBLIC

Les participants à l'étude ont reconnu le fait que l'industrie (transporteurs, expéditeurs et ports) devrait améliorer son image auprès du public :

- Il est nécessaire de sensibiliser tous les paliers de gouvernement ainsi que le grand public au rôle névralgique que joue le transport maritime dans l'économie, aux avantages qu'entraîne sa croissance, de même qu'aux conséquences qu'entraînerait le déclin de ce secteur;
- Il y a beaucoup de pression au niveau local en vue de faire le meilleur usage possible du territoire. Les administrations municipales font face à des pressions grandissantes pour que les terrains portuaires soient utilisés à des fins récréatives et résidentielles. Les développements résidentiels permettent d'augmenter les recettes fiscales. Toutefois, les activités portuaires peuvent difficilement être déplacées;
- Les municipalités et la population doivent comprendre qu'il est important de maintenir un bon accès portuaire et qu'il faut en tenir compte dans la planification des transports.

Dans ce contexte, l'industrie du transport doit revoir ses stratégies de communication et s'inspirer des autres industries et groupes de pression qui sont parvenus à communiquer leur message au public et aux décideurs gouvernementaux.

3.2 Enjeux par groupe de travail

La section qui suit complète les points déjà abordés pour chacun des groupes de travail.

3.2.1 CONTENEURS

La viabilité à long terme du port de Montréal comme route compétitive pour le transport de conteneurs entre l'Europe, le Québec, l'Ontario et le Midwest américain a continuellement été remise en cause au cours des trente dernières années. Dans les années 1970, la mise en service de trains-bloc de conteneurs a constitué un pas de géant pour le port de Montréal, ce qui s'ajoutait à une période de stabilité au niveau de la main-d'œuvre après la turbulente période des années 1960.

Lorsque les trains transportant des conteneurs superposés ont fait leur apparition dans les ports aux États-Unis, le transport ferroviaire de conteneurs à destination des villes à l'intérieur du continent a alors connu un grand essor. À cette époque, Montréal s'était sentie menacée par ce développement en raison des avantages qu'il offrait aux ports états-uniens en termes de coûts. En raison de contraintes matérielles à Détroit et à Sarnia, seuls des trains à une hauteur de gerbage pouvaient accéder au port de Montréal. Dans le cas de Sarnia, ce n'est plus un problème à l'heure actuelle, mais la traversée de la rivière Détroit, entre Détroit et Windsor, demeure problématique.

Par la suite, de nouveaux problèmes se sont posés en raison de l'augmentation de la taille des navires, obstacle que Montréal semble avoir surmonté en continuant de battre des records de croissance. Mais l'enjeu demeure actuel et deviendra probablement de plus en plus critique au cours des prochaines années.

Le port de Montréal demeure la principale voie de navigation empruntée par les porte-conteneurs en provenance de l'Europe à destination du centre du Canada et du Midwest américain. De plus, de nouveaux itinéraires commerciaux se développent par le biais de points de transbordement dans la Méditerranée et les Caraïbes, ce qui donnera accès au port de Montréal à des marchés de l'Amérique du Sud, de l'Afrique, de la Méditerranée orientale, du Moyen-Orient et de l'Asie.

Les conteneurs transitant par Montréal, à destination ou en provenance du Midwest américain, représentent plus de 50 % du trafic total. L'efficacité du port de Montréal s'explique par son excellente

utilisation de l'espace et de la vitesse avec laquelle les conteneurs sont déchargés et réexpédiés à l'intérieur du continent, ou reçus pour chargement à destination d'outre-mer.

Les principaux enjeux futurs sont liés à l'expansion du port et des itinéraires d'accès aux terminaux intérieurs afin de répondre à la croissance du réseau, tout en améliorant l'efficacité et les niveaux de services. Le port de Montréal a tout récemment annoncé son nouveau plan stratégique, dans lequel il prévoit une expansion considérable. En parallèle, le port de Québec démontre son intérêt à développer des quais pour conteneurs qui pourraient aussi servir à la manutention du vrac. Bien que ce développement représente certains avantages en termes de tirant d'eau, il implique la création de nouveaux itinéraires pour l'accès aux terres intérieures ou, du moins, la revitalisation d'un ancien itinéraire abandonné au début des années 1980.

Il sera également nécessaire de considérer l'impact de la fragmentation du transport par conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent.

3.2.2 VRAC

L'efficacité du transport de vrac à destination ou à partir du Corridor de commerce est essentielle au succès de plusieurs industries des Grands Lacs. Appartenant principalement aux secteurs de l'exploitation minière, de l'agriculture et de la fabrication de l'acier, ces industries à portée internationale se heurtent actuellement à la nouvelle concurrence, non seulement des pays d'outre-mer, mais également du sud des États-Unis. Dans le transport du vrac, le défi principal concerne les coûts. Toute réduction des frais liés à l'usage du système de transport et à la navigation ainsi que l'abolition de la taxe de 25 % pour l'importation de navires canadiens permettraient à ces industries d'augmenter leur compétitivité. Les vraciers, qui utilisent abondamment ce réseau maritime, encourrent également des frais qui sont directement liés aux niveaux d'eau et à l'entretien de la Voie maritime. Les usagers du transport de vrac souhaiteraient grandement voir la saison de navigation se prolonger et les limites de chargement augmenter, de façon à exploiter au maximum la capacité de chargement des navires. Le problème de la pénurie de main-d'œuvre se fait également sentir dans ce secteur, pour des raisons similaires à celles énoncées précédemment.

En termes de croissance, mentionnons qu'il sera nécessaire de développer des infrastructures pour faire face à l'augmentation de 25 à 30 millions de tonnes prévue dans le transport de minerai de fer, en provenance de la Côte-Nord, où l'on a annoncé dernièrement la construction de nouvelles installations.

L'augmentation du volume de vrac transbordé dans les ports en eau profonde pourrait également nécessiter le développement d'infrastructures.

3.2.3 MARCHANDISES GÉNÉRALES

Le secteur des marchandises générales est en proie aux problèmes généraux mentionnés dans les sections précédentes et, à l'heure actuelle, est affecté par le manque de navires. On privilégie actuellement la construction de navires polyvalents plus grands ainsi que de porte-conteneurs. De plus, le cycle économique, avec les ralentissements et les reprises, tend à transférer à chaque fois les marchandises générales vers le transport conteneurisé.

Dans la mesure où la dynamique régissant le transport de marchandises générales est affectée par le contexte économique global, il n'est pas simple de résoudre ces problèmes.

Pour ce qui est de l'importation d'acier, la compétitivité des routes maritimes états-uniennes tend à les favoriser au détriment du fleuve Saint-Laurent, comme en témoigne la baisse générale des importations d'acier acheminées par le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs.

3.2.4 VRAC LIQUIDE

Comme le vrac liquide est fréquemment composé de substances dangereuses, la construction de nouveaux terminaux et d'installations connexes s'avère plus controversée quand il s'agit de faire face au public et aux collectivités concernées.

Les règlements et les procédures qui régissent la construction de terminaux vraquiers tendent à favoriser les grandes installations de manutention et à désavantager économiquement les plus petites en raison des coûts et des risques associés à leur construction.

L'utilisation de gros réservoirs implique de plus gros navires et requiert donc un tirant d'eau plus important. Dans cette industrie, la tendance générale est à la concentration des installations dans les grands centres. Les villes de Québec, de Montréal et de Sarnia ont été jusqu'aujourd'hui les principaux lieux de concentration, en grande partie grâce à leur importante assise industrielle en termes de raffineries et d'installations pétrochimiques.

Les meilleures perspectives de croissance pour le vrac liquide semblent résider dans la consolidation de la distribution des produits pétroliers et chimiques dans quelques centres.

3.3 Résumé des enjeux

L'enjeu principal concerne la nécessité d'augmenter et d'améliorer de façon continue la capacité et les services du réseau afin de faire face à la croissance prévue du marché par tous les groupes de travail. Composés au total d'environ 75 experts de l'industrie, les quatre groupes de travail ont usé de leur expertise collective afin de traduire cet enjeu en différents scénarios qui pourront ensuite faire l'objet de projets et de mesures de soutien.

Les besoins relatifs aux infrastructures sont les plus criants. Cependant, des projets de soutien visant l'amélioration des opérations et de la réglementation sont également mis de l'avant. La figure 3.1 illustre l'orientation générale des discussions sur ces questions.

La question de la capacité des ports se divise en trois enjeux distincts mais tout de même reliés : les besoins à terre, qui touchent la capacité d'entreposage et de manutention, ainsi que l'accès portuaire; les besoins maritimes, touchant principalement le nombre de postes de mouillage ainsi que leur profondeur; les connexions intermodales, qui concernent les liens avec l'arrière-pays jusqu'aux destinations finales des marchandises. Ce dernier point peut inclure le réseau routier local, la capacité ferroviaire et les points de passage frontaliers à l'intérieur d'un certain rayon. Pour s'attaquer au problème de la capacité, la plupart des ports ont commandé des études indépendantes sur les besoins en infrastructures. Celles-ci évaluent l'impact économique direct, indirect et induit qui résulterait d'une expansion des activités, mais aussi d'une diminution du trafic. Le principal paramètre à considérer est la création d'emplois. Les participants s'entendent pour dire que le financement public de projets d'infrastructures destinés à améliorer la capacité des ports doit viser des retombées positives pour les collectivités.

La capacité des ports ne se limite pas aux infrastructures physiques. Avec les projets de reconfiguration et d'expansion, il faut se pencher sur un certain nombre de politiques et de règlements qui sont problématiques.

Figure 3.1 : Résumé des enjeux

PROBLÈMES ET ENJEUX	Type		
	Infrastructures	Opérations	Règlements et politiques
Capacité portuaire			
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel sur les marchés actuels et futurs			
Capacité terrestre	X		X
Capacité maritime	X		X
Liaisons intermodales	X	X	X
Navigation sur le fleuve			
La navigation joue un rôle crucial en matière de capacité et de compétitivité			
Saisonnalité de la Voie maritime	X	X	X
Dragage (chenaux et bassins)	X		
Niveaux d'eau			X
Restrictions concernant la largeur des navires		X	X
Coûts des navires			
Tous les groupes ont mentionné que les coûts et les frais associés à la navigation constituent un obstacle			
Taxe sur les navires construits à l'étranger (25 %)			X
Frais et exigences en matière de pilotage		X	X
Frais de navigation			X
Frais de sécurité portuaire		X	X
Déglaçage			X
Développement et approbation de projets			
Les délais et la complexité associés aux processus d'approbation ainsi que le manque d'harmonisation entre les juridictions limitent les investissements			
Réglementation municipale			X
Réglementation provinciale			X
Réglementation fédérale			X
Financement accessible pour les ports			X
Main-d'œuvre			
La pénurie de main-d'œuvre qualifiée freine la croissance			
Recrutement		X	X
Formation		X	
Rétention du personnel		X	
Perception publique et gouvernementale			
Des lacunes en matière de communication, de sensibilisation et d'image publique peuvent nuire à certains projets			
Rôle de l'industrie maritime		X	X

PROBLÈMES ET ENJEUX	Type		
	Infrastructures	Opérations	Règlements et politiques
Intégration d'un plan et d'une vision des transports		X	X

Tel que décrit ci-haut, les problématiques concernant la navigation sont multiples. Tous les groupes de travail ont signalé la contrainte que représente pour eux, à différents degrés, la fermeture de la Voie maritime durant l'hiver. Toute prolongation permanente de la saison navigable entraînerait pour le secteur du vrac et du vrac liquide des retombées positives. Pour ce qui est des conteneurs, il y a unanimité sur la nécessité d'une Voie maritime navigable à l'année pour permettre le passage des porte-conteneurs en amont de Montréal.

Les problèmes liés aux niveaux d'eau et aux restrictions sur la largeur des navires tiennent quant à eux plus de contraintes opérationnelles et de politiques en place que du besoin de nouvelles infrastructures ou de projets de dragage majeurs.

La question du coût des navires n'a fait l'objet que d'un bref survol, principalement en raison du fait que les enjeux en cause ont déjà été clairement définis par d'autres initiatives de l'industrie. Les groupes de travail se sont toutefois assurés d'en faire mention, étant donné l'importance de ces enjeux pour les membres participants. Certains de ces enjeux semblent toutefois davantage concerner le transport maritime intérieur et transfrontalier que le commerce international, point de mire de cette présente étude.

Bien que la question des processus d'approbation des projets soit importante pour tous les groupes de travail, c'est le groupe de travail du vrac qui s'est davantage penché sur cette question. Bien que tous les paliers de gouvernement s'efforcent de désengorger le système de transport et d'en réduire les coûts d'infrastructures ainsi que l'impact environnemental, leurs actions manquent parfois d'harmonisation et d'objectifs clairs. Le transport de marchandises est essentiel à l'économie, mais on le traite souvent comme un dossier problématique n'offrant que peu de retombées positives. Il existe également certains conflits réglementaires touchant l'aménagement urbain et les axes de transport, la réglementation provinciale en matière d'environnement et les programmes fédéraux de santé et de sécurité. L'examen de ces enjeux réglementaires n'est pas une mince affaire. En effet, des politiques visant le soutien d'un secteur peuvent avoir des conséquences négatives sur un autre de façon involontaire. Tous les membres des groupes de travail s'accordent pour dire que les processus de réglementation en matière de transport doivent se faire de façon coordonnée et sur la base d'objectifs clairs.

Quant au problème de main-d'œuvre, l'industrie reconnaît qu'elle devra prendre des initiatives afin de trouver des solutions. L'industrie du transport n'est d'ailleurs pas le seul secteur de l'économie à connaître des difficultés en termes de recrutement et de rétention de personnel (ces problèmes ont été mis en lumière dans le présent rapport). Il y a place au partenariat avec le secteur public pour développer des programmes de formation et de rétention du personnel, mais les défis en matière de main-d'œuvre devront principalement être relevés par l'industrie.

Enfin, la perception du public et des gouvernements devra aussi faire l'objet d'initiatives de la part de l'industrie elle-même. Celle-ci devra entre autres améliorer son image auprès de la population tout en rehaussant l'attrait des perspectives de carrières dans ce secteur pour la relève. Il est également primordial que les décideurs comprennent les liens existant entre les questions d'aménagement urbain, d'environnement et de sécurité par rapport à l'industrie du transport.

4. GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT

Après avoir fait état des tendances et des enjeux, les groupes de travail ont contribué à définir les goulots d'étranglement actuels et futurs du réseau. L'identification de ces goulots permettra de cibler les efforts de recherche et définir les investissements financiers nécessaires pour le développement d'un corridor de commerce qui répondra à une multitude d'opportunités en termes de développement économique.

La présente section traite des goulots d'étranglement ainsi que d'une série de tableaux en lien avec les enjeux soulevés dans la section précédente. Les principaux goulots d'étranglement pour l'ensemble du système, selon les experts de l'industrie ayant participé aux groupes de travail, sont les suivants :

- **Profondeur de l'eau** : Une profondeur plus importante est nécessaire dans le chenal et dans les ports du réseau. Par exemple, les restrictions de profondeur dans la Traverse du Nord et jusqu'à Montréal limitent les charges pouvant y être transportées ainsi que l'accès de certains types de navires.
- **Utilisation du chenal** : La gestion de la navigation dans le chenal entre Québec et Montréal doit être améliorée afin d'en faire une utilisation plus optimale. (Une étude qui présentera des recommandations à ce sujet est sur le point d'être terminée.) De l'avis général des intervenants de l'industrie, l'utilisation du chenal peut être augmentée sans compromettre la sécurité.
- **Postes de mouillage profonds** : Au port de Québec, les postes de mouillage pour les grands navires de vrac ou de vrac liquide limitent l'utilisation optimale du chenal menant à Québec et en amont. Le port de Sept-Îles est aux prises avec le même problème pour l'exportation de son minerai de fer.
- **Terres portuaires** : Les utilisateurs du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs sont confrontés à des limitations de capacité dans certains ports, situation qui empêche la flexibilité nécessaire pour répondre aux changements rapides des conditions du marché. Par exemple, il existe déjà un manque de flexibilité pour le vrac et le vrac liquide, et le marché des conteneurs dépassera bientôt la capacité existante. Le développement des activités portuaires est souvent confronté à des défis multiples d'aménagement urbain et de réglementation.
- **Limitations de la Voie maritime** : Les groupes de travail désirent encourager toute initiative qui prolongerait la saison de la Voie maritime, et si possible, son ouverture à l'année longue. Il existe également des enjeux concernant la profondeur d'eau. Certains d'entre eux sont attribuables aux cycles climatiques, tandis que d'autres découlent de réglementations, comme le contrôle des niveaux d'eau par la Commission mixte internationale.
- **Liaisons avec l'arrière-pays** : La région du Grand Toronto et de Hamilton comprend un goulot d'étranglement pour le transport maritime, ferroviaire et routier, en raison des nombreux bouchons attribuables à l'intensité du développement et à la congestion générale dans la région. La congestion des autoroutes, l'attente aux passages à niveau et les interactions avec les trains de banlieue à Montréal et à Toronto sont toutes des causes de congestion, surtout pour le transport de conteneurs. L'accès routier au port de Montréal est également congestionné, situation qui empirera avec l'augmentation du trafic.
- **Passage ferroviaire Detroit-Windsor** : Le passage à niveau entre Windsor et Detroit constitue un autre goulot d'étranglement particulièrement important pour les conteneurs : le tunnel ferroviaire existant ne peut être agrandi pour permettre le passage de trains porte-conteneurs à deux niveaux.
- **Plan de la CMI 2007** : La gestion de la profondeur de l'eau pourrait devenir un problème de plus en plus important, dépendant des répercussions des changements actuellement proposés par la Commission mixte internationale (Plan 2007) et de l'impact sur la stabilité des niveaux d'eau que cela pourrait avoir, et ce, jusqu'à Trois-Rivières.

Les goulots d'étranglement ont une incidence sur chaque type de marchandises. Certains d'entre eux peuvent toucher plus particulièrement un ou deux types de marchandises. De plus, les enjeux qui doivent faire l'objet d'une attention particulière pour l'atténuation ou l'élimination d'un goulot d'étranglement diffèrent selon la nature du goulot.

4.1 Profondeur de l'eau

La restriction du tirant d'eau en aval de Québec commence à la Traverse du Nord, où le tirant d'eau disponible à marée haute est de 15,6 mètres (51 pi), ce qui est convenable pour la plupart des navires entrant dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs. Néanmoins, les groupes de travail du vrac et du vrac liquide font remarquer qu'il pourrait y avoir transbordement de marchandises supplémentaires si les navires dont le tirant d'eau est d'environ 15,5 mètres pouvaient accéder au port de Québec sans restrictions dues aux marées. Ces possibilités n'ont pas été quantifiées, mais de futures études pourraient être menées à cet effet.

Le tableau ci-dessous présente les enjeux liés à la profondeur de l'eau jusqu'à Montréal, pour l'accès au réseau portuaire du système. En ce qui concerne ce goulot d'étranglement, comme pour ceux qui suivent, on fait référence aux enjeux résumés dans la figure 3.1. Le « X » est le même que celui de la figure 3.1. Les actions susceptibles d'aider directement à éliminer ce goulot d'étranglement sont ombragées en gris plus foncé. Pour le premier goulot, il s'agit du dragage du chenal. Par conséquent, la case de la colonne « Infrastructures » située vis-à-vis la ligne « Navigation sur le fleuve, Dragage (chenaux et bassins) » est ombragée en gris plus foncé.

Figure 4.1 : Profondeur de l'eau

Profondeur de l'eau PROBLÈMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opérations	Règlements et politiques
Navigation sur le fleuve			
La navigation joue un rôle crucial en matière de concurrence et de projets liés à la capacité			
Saison de navigation	X	X	X
Dragage (chenaux et bassins)	X		
Niveaux d'eau			X
Restrictions en matière de largeur des chenaux		X	X
Élaboration/approbation de l'étude			
La longueur et la complexité des processus d'approbation ainsi que le manque d'uniformité entre les provinces nuit à la croissance			
Réglementation municipale			X
Réglementation provinciale			X
Réglementation fédérale			X
Accès des ports au financement			X

Le dragage relève de la compétence du gouvernement fédéral et doit passer par un processus d'approbation fédéral. Le dragage du chenal implique également un dragage supplémentaire aux postes de mouillage situés en amont de la Traverse du Nord, ce qui explique pourquoi l'enjeu du financement des ports est ombragé. Le goulot d'étranglement associé à la capacité portuaire est présenté plus loin dans le texte.

4.2 Utilisation du chenal

Les enjeux associés à l'utilisation du chenal sont résumés dans la figure 4.2.

Le goulot d'étranglement, que représente l'utilisation du chenal, a des incidences considérables pour tous les types de marchandises. Il s'agit en partie d'un problème de capacité d'infrastructures, mais surtout d'un problème de gestion et de synchronisation des opérations et d'entretien de l'infrastructure maritime. Le dragage d'entretien est effectué selon un cycle de planification qui peut coïncider ou non avec les cycles économiques du trafic commercial maritime. La synchronisation du dragage d'entretien et des cycles économiques, en vue de maximiser les possibilités de chargement complet des navires dans les périodes de l'année où la demande est plus élevée, constituerait un exemple d'atténuation de ce goulot d'étranglement.

Figure 4.2 : Utilisation du chenal

Utilisation du chenal PROBLÈMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opérations	Règlements et politiques
Navigation sur le fleuve			
La navigation joue un rôle crucial en matière de concurrence et de projets liés à la capacité			
Saison de navigation	X	X	X
Dragage (chenaux et bassins)	X		
Niveaux d'eau			X
Restrictions en matière de largeur des chenaux		X	X
Coûts des navires			
Tous les groupes ont mentionné les coûts de navigation et les frais s'y rattachant comme des obstacles			
Taxes sur les navires construits à l'étranger (25 %)			X
Frais et exigences en matière de pilotage		X	X
Frais de navigation			X
Frais de sécurité portuaire		X	X
Brise-glaces			X

Il était également souligné par les groupes de travail que la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent collabore étroitement avec l'industrie en ce sens, faisant preuve d'une bonne flexibilité par rapport aux réalités du marché, et ce, en respect des budgets et des pouvoirs qui lui sont conférés. C'est en aval de la Voie maritime qu'il semblerait y avoir un manque de coordination entre les opérations d'entretien et les cycles économiques.

Certains obstacles sont d'ordre strictement politique ou réglementaire, notamment la largeur des navires. Les participants aux groupes de travail ont souligné des lacunes concernant la gestion globale de la voie navigable entre le golfe et les Grands Lacs, qui empêchent d'exploiter de façon optimale tout le potentiel de cette infrastructure. Dans les périodes de fort achalandage, ce manque de coordination crée un goulot d'étranglement.

4.3 Postes de mouillage profonds

Le troisième goulot d'étranglement représente probablement le plus grand défi auquel sont confrontés les ports du système Saint-Laurent—Grands Lacs. Il s'agit de la profondeur de l'eau à quai, mais également de la capacité de transbordement et de stockage de tout type de marchandise.

Les deux séances conjointes de travail ont permis de discuter de situations spécifiques, ce qui a permis de constater que certains ports sont relativement avancés dans leur planification visant à atténuer ce goulot d'étranglement.

Dans le cadre de cette étude, l'Administration portuaire de Montréal a présenté en détail au groupe de travail sur les conteneurs son plan Vision 2020. Ce plan couvre tous les types de marchandises et implique une mixité d'investissements publics et privés parallèlement à ses propres projets d'investissements pour les 15 prochaines années.

Figure 4.3 : Postes de mouillage profonds

Postes de mouillage profonds PROBLÈMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opération	Règlements et politiques
Capacité des ports			
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel dans les marchés actuels et futurs			
Terres portuaires	X		X
Réseau fluvial	X		X
Liaisons intermodales	X	X	X
Navigation sur le fleuve			
La navigation joue un rôle crucial en matière de concurrence et de projets liés à la capacité			
Saison de navigation	X	X	X
Dragage (chenaux et bassins)	X		
Niveaux d'eau			X
Restrictions en matière de largeur des chenaux		X	X

Le port de Sept-Îles devra améliorer sa capacité afin de faire face à l'augmentation anticipée des exportations de minerai de fer à la suite de l'annonce de nouvelles installations majeures au Québec et au Labrador.

L'Administration portuaire de Québec a fait part de ses projets à l'égard du vrac, du vrac liquide et des conteneurs. Ces projets impliquent, entre autres, le réaménagement de terrains portuaires, la construction de nouveaux postes de mouillage profonds et d'installations de transbordement ainsi que la création d'une installation portuaire hybride.

L'Administration portuaire de Trois-Rivières a elle aussi informé les groupes de travail de ses intentions de reconfigurer ses terrains portuaires et ses services pour créer de nouvelles possibilités de transport de vrac et de marchandises générales. Ces projets sont menés en collaboration avec l'administration municipale, qui souhaiterait améliorer l'accès public au littoral.

Les ports de Valleyfield et de Côte-Sainte-Catherine ont présenté des possibilités de transport de marchandises générales.

L'Administration portuaire de Toronto a, quant à elle, souligné qu'une grande partie du potentiel du commerce international est liée à la Voie maritime et aux possibilités de transport maritime courte distance. Par ailleurs, des questionnements ont été soulevés concernant la fragmentation des marchandises sur le lac Ontario et les opportunités pour réaliser des économies d'échelle dans les ports fédéraux.

Des importateurs et des expéditeurs ont également participé à tous les groupes de travail. Ils ont souligné la nécessité d'une Voie maritime ouverte à l'année pour le transport de conteneurs, mais aussi d'autres marchandises vers la région de Toronto. Ils aimeraient recourir davantage au transport maritime, mais y sont peu enclins sans desserte à l'année. Les compagnies ferroviaires sont peu disposées à fournir un service trois mois par année seulement.

À ce sujet, les approches diffèrent, et certains ports qui n'ont pas participé aux réunions des groupes de travail pourraient avoir d'autres points à soulever. Toutefois, on peut dire que l'industrie était bien représentée dans les groupes de travail et qu'il y avait consensus à l'effet que la capacité portuaire constitue un enjeu. L'élément qui traduit le mieux ce point est le manque de flexibilité dans le réseau pour répondre à une forte croissance de la demande.

Par le passé, dans ce genre de situation, les ports et terminaux collaboraient et trouvaient des solutions pour transborder les marchandises. Toutefois, la situation devient plus problématique aujourd'hui avec la perte d'installations et, par conséquent, la diminution de la capacité tampon de transbordement du réseau. Cette réalité est en lien étroit avec le goulot d'étranglement suivant.

4.4 Terres portuaires

Le goulot d'étranglement en lien avec les terres portuaires est moins évident que les autres par rapport au transport de marchandises. Il a fait l'objet de discussions poussées dans chacun des groupes, et les problématiques en cause sont décrites dans la section 3 du présent rapport.

Figure 4.4 : Terres portuaires

Terres portuaires PROBLÈMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opérations	Réglements et politiques
Capacité des ports			
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel dans les marchés actuels et futurs			
Terres portuaires	X		X
Réseau fluvial	X		X
Liaisons intermodales	X	X	X
Elaboration/approbation de l'étude			
La longueur et la complexité des processus d'approbation ainsi que le manque d'uniformité entre les provinces nuisent à la croissance			
Réglementation municipale			X
Réglementation provinciale			X
Réglementation fédérale			X
Accès des ports au financement			X
Perception publique et gouvernementale			
Des faiblesses en matière de communications, de sensibilisation du public et de promotion de l'image nuisent à l'obtention de résultats			
Rôle de l'industrie maritime		X	X
Transportation vision/plan intégration		X	X

L'essentiel du problème découle du fait que le développement urbain sur les terres portuaires nuit au développement d'installations pour la manutention et l'entreposage des marchandises. En outre, même aux endroits où des terrains sont disponibles, la complexité des processus d'approbation et le nombre d'instances en cause (dont les objectifs sont souvent contradictoires) découragent les investisseurs privés. Le processus est long et ardu et provoque des incertitudes quant à la réalisation des projets. Le système perd donc des opportunités d'investissements, réduisant sa compétitivité sur les marchés internationaux.

4.5 Limitations de la Voie maritime

Les groupes de travail reconnaissent que les dimensions des écluses constituent un obstacle physique incontournable à la navigation. Malgré que des études aient été réalisées concernant la possibilité d'élargir les dimensions des écluses, les groupes de travail se sont mis d'accord sur le fait que ce scénario n'est pas probable et que tous doivent continuer à travailler avec la configuration actuelle.

La nature de ce goulot d'étranglement concerne principalement la saisonnalité de la Voie maritime et sa fermeture pendant trois mois. L'élimination de ce goulot d'étranglement exigerait la prolongation de la saison de navigation, et ce, idéalement jusqu'à douze mois par année. Une telle initiative ne se limiterait pas à revoir le calendrier d'entretien. Il faudrait aussi tenir compte de l'impact sur les infrastructures maritimes et sur les riverains. Les enjeux reliés à la profondeur de l'eau sont en partie attribuables aux cycles climatiques, mais ils sont aussi conditionnés par la réglementation, comme le contrôle des niveaux d'eau de la Commission mixte internationale.

Figure 4.5 : Limitations de la Voie maritime

Limitations de la Voie maritime PROBLÈMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opération	Réglements et politiques
Navigation sur le fleuve			
La navigation joue un rôle crucial en matière de concurrence et de projets liés à la capacité			
Saison de navigation	X	X	X
Dragage (chenaux et bassins)	X		
Niveaux d'eau			X
Restrictions en matière de largeur des chenaux		X	X
Coûts des navires			
Tous les groupes ont mentionné les coûts de navigation et les frais s'y rattachant comme des obstacles			
Taxe sur les navires construits à l'étranger (25 %)			X
Frais et exigences en matière de pilotage		X	X
Frais de navigation			X
Frais de sécurité portuaire		X	X
Brise-glaces			X

Tous les groupes de travail ont fait état de problèmes et de préoccupations en lien avec ce goulot d'étranglement et ont félicité l'équipe de gestion de la Voie maritime pour les progrès continus réalisés à cet égard. Les deux groupes de travail du vrac encouragent la poursuite des efforts en vue de prolonger la saison de navigation. Le groupe de travail des marchandises générales voit des avantages à prolonger la saison, mais est peu susceptible de prendre de nouveaux engagements à long terme à moins de pouvoir compter sur une saison qui s'étend sur 12 mois. Le groupe de travail des conteneurs insiste encore plus sur la nécessité d'une navigation à longueur d'année avant d'investir dans des initiatives visant à desservir les Grands Lacs de façon directe ou par transport maritime courte distance (*marine feeder*).

4.6 Liaisons avec l'arrière-pays

Peu importe le mode de transport utilisé entre le port océanique et le centre de l'Ontario ou le Midwest américain, l'itinéraire doit débuter, traverser ou se terminer dans la grande région de Toronto-Hamilton. Ce goulot d'étranglement est de taille pour tous les types de transport de marchandises sur de longues distances. Les réseaux ferroviaires doivent composer avec les passages à niveau et, sur certaines lignes, les horaires de trains de marchandises doivent prendre en compte celles des trains de banlieue. Les camionneurs sont aussi aux prises avec la congestion sur les autoroutes et les grandes artères, et ce, à

longueur de journée, mais en particulier lors des heures de pointe en début et en fin de journée. L'accès routier au port de Montréal est également congestionné, situation qui empirera avec l'augmentation du trafic.

Les politiques d'aménagement urbain et les contraintes économiques obligent les terminaux intermodaux à s'éloigner des centres urbains, rallongeant ainsi les trajets de réception et de livraison. L'élimination de ce goulot d'étranglement dépendrait davantage d'une coordination entre les secteurs public et privé et d'une vision d'ensemble, à long terme, du transport dans les régions métropolitaines.

Metrolinx, l'organisme responsable de la coordination des transports dans la grande région de Toronto-Hamilton, élabore présentement un plan de transport à long terme qu'il soumettra au gouvernement provincial plus tard en 2008. Ce plan, qui mettra de l'avant une vision et des stratégies pour le transport de marchandises, sera déterminant pour la région et pour la gestion du goulot d'étranglement qu'elle représente.

Figure 4.6 : Liaisons avec l'arrière-pays

Liaisons avec l'arrière-pays PROBLEMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opérations	Réglements et politiques
Capacité des ports			
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel dans les marchés actuels et futurs			
Terres portuaires	X		X
Réseau fluvial	X		X
Liaisons intermodales	X	X	X
Elaboration/approbation de l'étude			
La longueur et la complexité des processus d'approbation ainsi que le manque d'uniformité entre les provinces nuisent à la croissance			
Réglementation municipale			X
Réglementation provinciale			X
Réglementation fédérale			X
Accès des ports au financement			X
Perception publique et gouvernementale			
Des faiblesses en matière de communications, de sensibilisation du public et de promotion de l'image nuisent à l'obtention de résultats			
Rôle de l'industrie maritime		X	X
Intégration d'un plan/d'une vision des transports		X	X

4.7 Passage ferroviaire Détroit-Windsor

Le goulot d'étranglement que représente le passage ferroviaire Détroit-Windsor est d'une importance particulière pour le transport de conteneurs ainsi que pour les connexions entre le port de Montréal et le Midwest américain. Il s'agit d'un passage international soumis aux politiques municipales, provinciales et fédérales, et qui dépend en plus des relations internationales avec les États-Unis.

La figure 4.7 décrit les enjeux concernés. Étant donné la nature internationale de la problématique et son importance globale pour la compétitivité du Corridor, les participants à l'étude s'entendent pour dire qu'il s'agit d'un des principaux goulots d'étranglement du réseau.

Figure 4.7 : Passage frontalier Détroit-Windsor

Passage frontalier Détroit-Windsor PROBLEMES ET ENJEUX	Type de problème		
	Infrastructure	Opérations	Règlements et politiques
Capacité des ports			
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel dans les marchés actuels et futurs			
Terres portuaires	X		X
Réseau fluvial	X		X
Liaisons intermodales	X	X	X
Élaboration/approbation de l'étude			
La longueur et la complexité des processus d'approbation ainsi que le manque d'uniformité entre les provinces nuisent à la croissance			
Réglementation municipale			X
Réglementation provinciale			X
Réglementation fédérale			X
Accès des ports au financement			X
Perception publique et gouvernementale			
Des faiblesses en matière de communications, de sensibilisation du public et de promotion de l'image nuisent à l'obtention de résultats			
Rôle de l'industrie maritime		X	X
Intégration d'un plan/d'une vision des transports		X	X

4.8 Plan de la CMI 2007

La Commission mixte internationale (CMI) est une organisation binationale Canada/États-Unis chargée de la gestion des plans d'eau transfrontaliers. Créée en 1909 lors de la signature du *Traité des eaux limitrophes*, la CMI est composée de six commissaires et de 20 comités consultatifs dont le mandat est d'étudier et de faire des recommandations en vue de prévenir ou de résoudre les problèmes concernant l'utilisation et l'accès aux ressources hydriques.

Le plan de gestion de la CMI actuellement en vigueur ne représente pas un goulot d'étranglement. Toutefois, il pourrait bien le devenir en raison de la récente proposition d'ordonnance d'approbation présentée par la Commission mixte internationale (CMI).

Selon les auteurs de la nouvelle ordonnance, le Plan 2007 laisse prévoir de meilleurs résultats que le plan actuellement en vigueur (Plan 58-D avec écarts) au chapitre des indicateurs de performance environnementale, et permettrait d'assurer ou d'améliorer la protection des autres intérêts en cause, notamment les propriétés riveraines, la navigation de plaisance, la navigation commerciale, la production d'hydroélectricité et l'alimentation en eau. Cette ordonnance offre également la possibilité de mettre en œuvre, à partir du Plan 2007, un nouveau plan plus respectueux de l'environnement, sous réserve de mesures d'atténuation appropriées. Parmi les mesures d'atténuation mises en œuvre, mentionnons la protection accrue des rives et le dragage des ports. L'ordonnance proposée permettra, pour la première fois, de régulariser le débit au profit de l'environnement et de la navigation de plaisance, en plus des autres intérêts susmentionnés. Une consultation publique s'est tenue d'avril à juin 2008.

Des craintes ont été soulevées quant à l'incidence qu'auraient, sur le transport commercial dans les Grands Lacs, la Voie maritime et le fleuve, certains des changements mineurs proposés. Bien qu'un grand lac comme le lac Ontario puisse s'adapter sans difficulté à une variation de niveau d'eau de quelques centimètres, des variations mineures dans la Voie maritime et le fleuve pourraient entraîner des conséquences économiques désastreuses pour les transporteurs et les infrastructures maritimes. Selon l'Association des armateurs canadiens, chaque pouce de profondeur en moins correspondrait à 120 tonnes de marchandises ne pouvant être transportées par navire.

La stabilité des niveaux d'eau constitue un risque pour la navigation, ce qui pourrait devenir un sérieux goulot d'étranglement dans le Saint-Laurent, aussi loin en aval que Trois-Rivières. Ces problèmes soulevés sont illustrés dans la figure ci-dessous.

Figure 4.8 : Plan de la CMI 2007

Plan de la CMI 2007		Type de problème		
PROBLÈMES ET ENJEUX	Infrastructure	Opérations	Règlements et politiques	
Capacité des ports				
Augmentation de la capacité en vue d'être concurrentiel dans les marchés actuels et futurs				
Terres portuaires	X			X
Réseau fluvial	X			X
Liaisons intermodales	X	X		X
Navigation sur le fleuve				
La navigation joue un rôle crucial en matière de concurrence et de projets liés à la capacité				
Saison de navigation	X	X		X
Dragage (chenaux et bassins)	X			
Niveaux d'eau				X
Restrictions en matière de largeur des chenaux		X		X
Elaboration/approbation de l'étude				
La longueur et la complexité des processus d'approbation ainsi que le manque d'uniformité entre les provinces nuisent à la croissance				
Réglementation municipale				X
Réglementation provinciale				X
Réglementation fédérale				X
Accès des ports au financement				X
Perception publique et gouvernementale				
Des faiblesses en matière de communications, de sensibilisation du public et de promotion de l'image nuisent à l'obtention de résultats				
Rôle de l'industrie maritime		X		X
Intégration d'un plan/d'une vision des transports		X		X

5. SOLUTIONS POSSIBLES

Les tendances, les enjeux et les goulots d'étranglement permettent de dresser une liste de solutions que les intervenants du secteur privé appuient et pour lesquelles ils collaboreront avec de potentiels investissements. Ces solutions ont été élaborées selon les facteurs suivants :

- Les opportunités et les défis du commerce mondial;
- Les volumes et les valeurs d'importance nationale;
- Les besoins fondamentaux à long terme selon les tendances lourdes;
- Le lien avec des mesures non concernées par les infrastructures (fiscales et politiques) pour l'amélioration de la compétitivité.

Les solutions possibles ont aussi été définies en fonction d'une reconnaissance par les groupes de travail de la croissance envisagée en termes de demande, des réponses qu'elles apportent aux goulots d'étranglement identifiés et du consensus atteint par les groupes de travail. Les projets privilégiés ont été ceux qui favorisent une multitude d'utilisateurs, qui vont profiter à l'industrie dans son ensemble et qui n'entraînent aucun désavantage concurrentiel.

5.1 Infrastructures

Dans le cadre de cette étude, les principales solutions aux problèmes d'infrastructures concernent le chenal de navigation, les installations portuaires et les liaisons intermodales.

Tous les goulots d'étranglement mentionnés ci-haut requièrent, à différents niveaux, des solutions en termes d'infrastructures. Même le goulot d'étranglement anticipé en lien avec la gestion des niveaux d'eau par la CMI pourrait avoir des répercussions considérables sur les besoins en dragage visant à maintenir l'intégrité du chenal.

C'est la croissance du transport de conteneurs qui nécessitera les investissements les plus importants en termes d'infrastructures pour le développement d'installations portuaires et de liaisons intermodales.

Les solutions touchent tant les installations portuaires que les liens avec l'arrière-pays, et leur mise en œuvre impliquera des investissements du secteur privé. Le port de Montréal, le CN et le CP ont documenté de façon exhaustive les besoins d'investissements à long terme dans le développement des installations. Les propositions d'investissements susmentionnées prévoient des fonds pour le tunnel ferroviaire Détroit-Windsor, l'expansion des terminaux, la réaffectation de terrains portuaires à Montréal ainsi que le développement des installations intermodales, notamment pour de nombreux projets visant la construction de sauts-de-moutons et de voies d'accès.

Le groupe de travail sur les conteneurs s'est également penché sur un grand nombre de solutions, notamment le recours au transport maritime courte distance et l'implantation d'un terminal hybride (conteneurs et vrac) dans le port de Québec. Le consensus atteint par le groupe de travail est le suivant : la stratégie sur les conteneurs doit se concentrer sur l'optimisation de la capacité et de l'efficacité des liaisons déjà bien établies au port de Montréal. De plus, il a été souligné que le plan stratégique Vision 2020 pourrait représenter un excellent point de départ pour d'éventuels plans d'expansion.

Au chapitre du vrac, les besoins en infrastructures incluent un terminal en eau profonde pour la manutention du minerai de fer en provenance des mines de la Côte-Nord et, éventuellement, des installations de transbordement dans un terminal en eau profonde. Ceci représente en soit un projet majeur qui a l'appui des participants à l'étude.

Les groupes de travail ont établi une stratégie générale pour le vrac et le vrac liquide. On y reconnaît l'importance des marchés de la région du Grand Toronto, de Hamilton et de Montréal pour le vrac liquide, notamment pour les combustibles. Les industries locales nécessitent aussi un approvisionnement important en vrac. Ceci représente des belles opportunités pour le transbordement de vrac à Québec et en aval, qui est à la limite des eaux profondes. On retrouve d'ailleurs à Québec une assise commerciale pour le transbordement du vrac et du vrac liquide.

En ce qui concerne les terminaux de vrac liquide, le seul poste de mouillage en eau profonde sur le fleuve se trouve à la raffinerie d'Ultramar, à Québec. Selon les participants à l'étude, la capacité d'accueillir les gros navires de vrac liquide à plus d'un poste de mouillage conférerait au système un avantage considérable (par exemple, 50 pieds ou 15,24 mètres de tirant d'eau).

Bien sûr, les infrastructures nécessaires au soutien et à l'amélioration de la Voie maritime du Saint-Laurent auront un effet direct sur les secteurs du vrac et du vrac liquide. Elles pourraient également favoriser le transport maritime courte distance des marchandises générales.

Ainsi, la stratégie pour le secteur du vrac international serait centrée sur la maximisation de la capacité de transbordement à Québec et à Sept-Îles, de même que sur le transport direct des marchandises aux destinations plus en amont.

Dans le transport de marchandises générales, la priorité consiste à attirer davantage de navires sur le réseau. Il s'agit non seulement d'un enjeu commercial, mais également d'une contrainte opérationnelle et physique, surtout en ce qui a trait à la navigation hivernale. En termes d'infrastructures, les principales solutions aux goulots d'étranglement à court terme dans le transport de marchandises générales concernent la capacité des ports et les services de manutention. À l'heure actuelle, rares sont les ports pouvant accueillir, à court préavis, des navires chargés d'acier ou d'autres marchandises générales, et les libérer assez rapidement pour être compétitifs face à une route de transport empruntant le golfe du Mexique.

5.2 Enjeux non liés aux infrastructures

Un certain nombre d'initiatives ne portant pas sur les infrastructures et n'impliquant pas nécessairement de nouvelles dépenses à ce chapitre ont également été soulevées. Ces initiatives touchent les aspects suivants :

- Améliorations opérationnelles;
- Disponibilité et formation de la main-d'œuvre;
- Révision de la réglementation;
- Services transfrontaliers.

Les améliorations opérationnelles touchent, entre autres, le développement de logiciels et de systèmes permettant de faire le suivi et la gestion des marchandises de l'expéditeur au destinataire, tant pour les clients que pour les transporteurs. Ces améliorations auraient pour principal avantage de permettre une planification opérationnelle à long terme, de façon à ce que le chargement des navires dans les terminaux d'outre-mer permette de maximiser l'efficacité de leur déchargement dans notre réseau ainsi que l'expédition des marchandises vers l'intérieur du continent. Cette approche convient bien au port de Montréal, où l'on effectue le chargement et le déchargement complets.

Il existe actuellement un intérêt en ce qui concerne les technologies de surveillance pour le suivi de la marchandise, comme l'identification par radiofréquence (IRF) et les scellés électroniques pour les conteneurs. On constate que plusieurs de ces dispositifs sont actuellement voués à certains types de produits dont la valeur est élevée. Il faudra encore un certain temps avant de voir une acceptation générale et une utilisation répandue des capteurs et des scellés électroniques.

La pénurie de main-d'œuvre grandissante sur les réseaux terrestres et maritimes du système constitue, selon tous les groupes de travail, une préoccupation majeure. La disponibilité de la main-d'œuvre est un problème, et à cela s'ajoute le manque d'attrait d'une industrie fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Ce problème rend nécessaire l'adoption de mesures novatrices qui impliquent des efforts de marketing et de communication de la part de l'industrie, de même que la création de centres de formation adéquats. Les participants à l'étude ont souligné l'importance d'une coordination publique-privée pour la mise en œuvre de telles mesures. Une préoccupation particulière concerne le fait que les secteurs privé et public visent les mêmes ressources pour combler des postes de pilotes et d'officiers de pont. La main-d'œuvre acquiert souvent une formation et une expérience initiale auprès des entreprises privées pour ensuite combler, dans le secteur public, des postes avec de meilleurs salaires et des horaires plus conviviaux.

La réglementation et les procédures concernant le transport transfrontalier nécessitent une attention constante de la part des décideurs et des législateurs. L'objectif est d'harmoniser les cadres réglementaires régissant le transport entre le Canada et les États-Unis, ainsi que différents aspects de la réglementation fédérale, provinciale et municipale. Les groupes de travail ont soulevé divers dossiers très précis, exposés dans les sections précédentes du présent rapport.

De manière générale, il n'existe pas de solution toute faite pour résoudre les problèmes du système de transport actuel. Les meilleures pratiques semblent provenir de regroupements qui rassemblent des décideurs des secteurs public et privé. Les interactions entre ces groupes permettent aux différents intervenants de s'entendre sur les projets à mener et de partager les risques afin d'atteindre des objectifs communs. La collaboration active des groupes de travail tout au long de cette étude démontre bien que ce projet arrive à point dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs et que cette volonté de collaboration permettra de mener à bien ce projet.

5.3 Cadre harmonisé de politiques publiques

Ces problèmes non liés aux infrastructures soulèvent des questions d'harmonisation des politiques publiques concernant des sujets tels que le zonage municipal, les documents exigés aux frontières dans le cadre du commerce international ou la promotion du transport durable entre les provinces, le Canada et les États-Unis. Dans le cas d'incitatifs de réduction de la consommation d'énergie ou d'émissions pour un secteur, il faudrait harmoniser les mesures et, là où il y a discordance, chercher à les analyser et à les concilier. Toutefois, il s'agit là d'un exercice compliqué, car bien souvent les politiques peuvent involontairement avoir des objectifs contradictoires.

6. RECOMMANDATIONS

L'étude vise à :

- Positionner stratégiquement le Corridor sur les marchés continentaux et mondiaux afin de satisfaire la demande prévue au cours des 10 à 20 prochaines années;
- Accroître la compétitivité du réseau de transport de manière durable en maintenant des services, des infrastructures et un environnement réglementaire efficaces;
- Maximiser le potentiel des ressources humaines et matérielles du Corridor;
- Favoriser la prospérité et rehausser la qualité de vie des habitants de la région en exploitant un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement.

Le processus de consultations des groupes de travail a permis aux membres de présenter une série d'idées tirées des commentaires recueillis sur les grands enjeux comme sur les projets spécifiques, avec estimation des investissements public et privé nécessaires.

Ce rapport, qui a cheminé des groupes de travail au Comité de suivi de l'étude jusqu'au Conseil du Corridor, ne vise pas à présenter des recommandations finales touchant des projets d'investissement précis. L'intention est plutôt de permettre un consensus auprès des utilisateurs du système Saint-Laurent—Grands Lacs du secteur privé afin d'appuyer les recommandations du Conseil du Corridor dans le cadre de l'initiative de la Porte continentale Ontario-Québec.

En bout de ligne, un consensus stratégique s'est dégagé autour d'un certain nombre de questions importantes. La figure 6.1 résume sous forme de tableau les solutions possibles approuvées par le Conseil du Corridor.

Figure 6.1 : Récapitulatif des solutions

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs	Nécessité de considérer les problèmes de capacité, les liaisons avec l'arrière-pays, les coûts de sécurité et la réduction de l'impact environnemental	Postes de mouillage profonds, terrains portuaires
Améliorer la liaison intermodale avec le Midwest américain en développant le tunnel sous la rivière Detroit	Contribution du secteur public de 80 M\$ proposée	Passage ferroviaire Detroit-Windsor

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Construire des sauts-de-mouton à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor	Considérer les problèmes de sécurité et d'efficacité dans l'établissement des priorités Projets de sauts-de-mouton rail-route présentés par CN : 9 endroits pour \$129M CP : 12 endroits pour \$150M (détails en annexe 2)	Liaisons avec l'arrière-pays
Maximiser les liaisons routières afin de réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto)	Accès au port de Montréal et aux secteurs des conteneurs Autres, cas par cas	Liaisons avec l'arrière-pays
Construire un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minerai de fer à Sept-Îles	Peut aussi comprendre la capacité de transbordement	Postes de mouillage profonds
Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac au port de Québec	Projet public/privé de 350 M\$ à 450 M\$ pour l'expansion du vrac et du vrac liquide Attirer de plus gros navires dans le Corridor de commerce profitera à Québec pour la marchandise en transbordement, et aux ports en amont pour la marchandise en provenance ou à destination de l'arrière-pays immédiat	Postes de mouillage profonds, terres portuaires
Améliorer et agrandir les installations de transbordement du vrac liquide au port de Québec	Voir ci-dessus	Postes de mouillage profonds, terres portuaires
Le gouvernement et l'industrie doivent collaborer pour prolonger la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent	Le transport du vrac, du vrac liquide et des marchandises générales tirerait profit de cette prolongation, selon la durée de la saison et les risques météorologiques	Utilisation du chenal (dragage d'entretien), limitations de la Voie maritime

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Améliorer l'utilisation du chenal de navigation et l'accès portuaire par le dragage, et ce, afin d'augmenter la charge transportée par les navires	De Québec à Montréal, et à la Traverse du Nord Comprend l'accès aux postes de mouillage des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent	Profondeur de l'eau (dragage), utilisation du chenal (dragage d'entretien), limitations de la Voie maritime, Plan 2007 de la CMI
Améliorer la capacité des ports et favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservant des marchés spécifiques (<i>niche ports</i>) tout le long du réseau	On doit examiner chaque port, par exemple, le port de Trois-Rivières a soumis une proposition pour examen (chaque projet doit être évalué en fonction des activités propres au port et sous réserve de celles-ci)	Terres portuaires, Postes de mouillage profonds
Abolir le droit d'importation de 25 % imputé aux navires étrangers		Administration/réglementation
Harmoniser les réglementations et les pratiques frontalières fédérales, provinciales/d'État et municipales au Canada et aux États-Unis	Documents, droits, taxes et exigences d'inspection	Administration/réglementation
Amorcer le processus menant à l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques	Zonage et aménagement du territoire, réglementations environnementales, taxation et sécurité	Administration/réglementation

SOLUTIONS	NOTES	GOULOTS D'ÉTRANGLEMENT
Établir une initiative publique-privée pour traiter les problèmes de manque de main-d'œuvre et concevoir des programmes visant à attirer, à former et à retenir les travailleurs qualifiés	Miser sur le succès actuel dans certains métiers et en élargir la portée	Administration/réglementation
Minimiser les frais afin d'optimiser la compétitivité du réseau	Frais de sécurité, frais d'utilisation, pilotage	Administration/réglementation

6.1 Discussion

Les recommandations mentionnées ci-dessus découlent d'un consensus général entre les quatre groupes de travail et le Conseil du Corridor. Certaines d'entre elles sont particulières à un ou plusieurs groupes, tandis que d'autres touchent l'ensemble du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs.

6.1.1 CONTENEURS

Les quatre premières recommandations concernent l'avenir du transport de conteneurs dans le Corridor. Toutefois, l'amélioration des passages frontaliers, des accès ferroviaires et des liaisons routières serviront également aux autres types de marchandises. Le groupe de travail sur les conteneurs prévoit que le port de Montréal maintiendra sa compétitivité en tant que terminal maritime. Au cours des dernières années, ce port a fait face à de nombreuses menaces et opportunités, mais il s'est toujours maintenu comme une force dominante dans son créneau, et il entend bien continuer dans cette veine pour les années à venir.

La clé du succès repose sur l'avantage que constitue un port de chargement et de déchargement complet doté de liaisons efficaces et rapides avec les marchés locaux, le centre du Canada et le Midwest américain. L'amélioration continue de l'efficacité des liaisons intermodales permettra de limiter les menaces découlant des routes concurrentes.

De plus, il a été démontré qu'en dépit de l'arrivée de plus gros navires et de la rationalisation des routes d'acheminement commerciales par d'importants transporteurs internationaux, le port de Montréal augmente sa part du marché, en particulier sur les grands marchés asiatiques.

Le groupe de travail sur les conteneurs croit au maintien d'une croissance annuelle soutenue de 5 % à 7 % pour le trafic de conteneurs transitant par Montréal. Ceci implique des améliorations nécessaires quant à la capacité du port et de ses connexions intermodales permettant de relier l'intérieur du continent.

6.1.2 VRAC

Les deux prochaines recommandations de la figure 6.1 portent sur le vrac. En ce qui concerne le port de Sept-Îles, les besoins et la solution qui en découlent sont imminents, étant donné les projets d'expansion de mines annoncés au Québec et au Labrador pour les marchés d'exportation. Ce développement permettra de répondre à la demande de transbordement grâce aux espaces considérables que l'on retrouvera près des postes de mouillage en eau profonde.

Le consensus sur le rôle futur du port de Québec en termes de transbordement est basé sur une perspective d'ensemble du système de transport.

La proposition consiste à augmenter la capacité de transbordement afin d'accueillir des navires océaniques avec un tirant d'eau pouvant atteindre 15,5 mètres (51 pieds). Le transport maritime intérieur, de même que les liens ferroviaires et routiers, assurent la liaison avec les clients à l'intérieur du continent. Cela augmente aussi les opportunités de rediriger des navires allégés vers d'autres ports du système en amont de Québec, comme Trois-Rivières, Bécancour, Sorel ou Montréal/Contrecoeur, pour livrer ou prendre des marchandises. Ces navires pourraient même se rendre plus loin si leurs dimensions leur permettaient de franchir les écluses de la Voie maritime. Il pourra aussi en découler une série de projets complémentaires.

Cette approche mise sur l'attrait naturel des eaux profondes jusqu'à Québec de manière à bonifier les activités des ports en amont et améliorer la desserte des marchés locaux en transport de vrac.

6.1.3 VRAC LIQUIDE

Les solutions proposées concernant les installations de transbordement du vrac liquide au port de Québec sont basées sur la même logique que celle du vrac. Il est intéressant de noter que les groupes de travail du vrac et du vrac liquide sont arrivés à des conclusions similaires, malgré qu'ils soient composés de participants différents représentant des compagnies différentes. Les besoins précis en termes d'installations seront définis au cours d'étapes ultérieures de planification. Les caractéristiques plus spécifiques des solutions idéales font l'objet de discussions détaillées dans les précédentes sections de ce rapport. Comme pour le vrac, les solutions proposées s'articulent autour de la possibilité d'augmenter la capacité en eau profonde à Québec, mais intègrent également des propositions de développement portuaire complémentaires, en amont et en aval.

Le démarrage de projets liés au transbordement de vrac et de vrac liquide, comme les démarches d'approbation, d'inspection et de supervision qui en découlent, sont considérés comme coûteux et imprévisibles. Cela peut décourager les investissements privés qui pourraient autrement s'avérer profitables.

Les groupes de travail sur le vrac et le vrac liquide présentent les deux prochaines recommandations comme des éléments essentiels pour améliorer la productivité des navires et les services à la clientèle (par exemple, pour réduire les coûts d'entreposage et de manutention des transporteurs) : collaboration du gouvernement et de l'industrie en vue de prolonger la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent; améliorer l'utilisation du chenal de navigation et l'accès portuaire.

Il a également été souligné que la planification future des installations liées au vrac liquide devra tenir compte des divers projets de construction de raffineries et d'usines de produits chimiques, ainsi que de l'expansion d'usines déjà existantes. Les projets de pipelines transportant du pétrole brut, du gaz naturel et des produits chimiques pourraient aussi avoir une incidence sur la faisabilité, le moment de réalisation et l'emplacement des projets futurs.

6.1.4 MARCHANDISES GÉNÉRALES

La principale solution concernant les marchandises générales concerne l'amélioration de la capacité portuaire et l'accès des marchandises générales aux ports desservant un créneau spécifique, et ce, tout au long du réseau. Comme mentionné auparavant, le groupe de travail sur les marchandises générales a principalement discuté d'importations et d'exportations d'acier. Le principal défi consiste à attirer dans le système des navires pour un marché relativement restreint, si on le compare, par exemple, à Baltimore et à la côte du golfe du Mexique.

Les administrations portuaires, les opérateurs de terminaux, les gouvernements et les transporteurs doivent continuer à collaborer avec les importateurs et exportateurs d'acier et d'autres marchandises générales pour l'élaboration de stratégies favorisant la compétitivité du Corridor afin d'y créer de nouvelles occasions d'affaires. Ceci implique essentiellement une approche de cas par cas.

6.1.5 TOUS LES GROUPES DE TRAVAIL

Les cinq dernières lignes de la figure 6.1 présentent les solutions proposées par les quatre groupes de travail. La figure présente un résumé des solutions qui font l'objet d'une discussion plus détaillée dans les autres parties de ce rapport.

Le manque de main-d'œuvre semble être au cœur des préoccupations des représentants de l'industrie, qui adoptent des approches séparées pour résoudre le problème. Le moment semble être tout indiqué pour une approche concertée afin de faire face à ce problème, qui constitue une préoccupation à long terme.

Le besoin de leadership et d'uniformité dans la gestion des infrastructures maritimes et de l'espace alloué aux activités portuaires se fait sentir de diverses façons, tel que mentionné dans ce rapport. Cela permet de souligner les recommandations touchant l'harmonisation des politiques publiques et de la réglementation.

6.2 Étapes suivantes

Les solutions définies par les groupes de travail et le Conseil du Corridor couvrent une vaste gamme de stratégies qui devraient être considérées dans les prises de décisions à venir et pour la mise en place de projets spécifiques.

La structure de gouvernance de cette étude a fourni aux intervenants du secteur une tribune leur permettant d'interagir, d'échanger et d'en arriver à un consensus décisionnel. L'approche collaborative de cette étude a permis d'amener des intervenants de points de vue divergents à se concerter sur des objectifs et des intérêts communs. Les solutions mises de l'avant sont maintenant présentées aux initiatives de concertation publique-privée afin d'y donner suite.

La concertation constitue le pivot d'une approche unique et essentielle pour la planification du Corridor de commerce ainsi que pour le développement des projets qui en découlent.

Par l'intermédiaire du Conseil du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs, les représentants de l'industrie proposent les quinze solutions susmentionnées pour orienter la planification et le développement de nouvelles initiatives.

ANNEXE 1

PARTICIPANTS AUX GROUPES DE TRAVAIL

Groupe des conteneurs

<u>Compagnie</u>	<u>Participant</u>
CANADIEN NATIONAL	Marie-Thérèse Houde
CANADIEN PACIFIC	Claudio Minello
	Gianni Piovesan
CANADIAN TIRE	Jody Fitzpatrick
	Neil McKenna
CERES	Ross Kenny
HAPAG-LLOYD	Holger Oetjen
COMPAGNIE LA BAIE D'HUDSON	Tony Benincasa
LOGISTEC	Frank Vannelli
MAERSK	David Cardin (président du groupe)
	Kurt Andersen
McKEIL MARINE	Marc Fournier
MONTREAL GATEWAY	Michael Fratianni
MSC	Steve Campbell
OOCL	David Watson
PORT DE MONTRÉAL	Jean-Luc Bédard
PORT DE QUÉBEC	Patrick Robitaille
PORT DE TORONTO	Lisa Raitt
ARRIMAGE QUÉBEC	John De Luca
VOIE MARITIME DU ST-LAURENT	Bruce Hodgson
TRANSPORT ROBERT	Jean-Robert Lessard

Groupe des marchandises générales

<u>Compagnie</u>	<u>Participant</u>
ALOUETTE	François Giard
	Pascal Ranger
CANADIEN NATIONAL	Bruno Demers
CANADIEN PACIFIC	Christopher Jones
FEDNAV	Michel Tosini
GROUPE DESGAGNÉS	Paul Côté
LOGISTEC	Daniel Falaise
NOVOSTEEL	Rodney Corrigan (président du groupe)
PORT DE MONTRÉAL	Hani Matta
PORT DE SEPT-ÎLES	Pierre Gagnon
PORT DE THUNDER BAY	Tim Heney
ARRIMAGE QUÉBEC	Philip O'Brien
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	Bruce Hodgson

TRANSPORT ROBERT	Jean-Robert Lessard
VALPORT	Frank Dunn
WIRTH STEEL	Richard Hastings

Groupe du vrac

<u>Compagnie</u>	<u>Participant</u>
ALOUETTE	François Giard
	Pascal Ranger
ARCELOR-MITTAL	Mike Kennedy
CANADA STEAMSHIP LINES	Dan McCarthy
CANADIEN NATIONAL	Allen Foster
CANADIEN PACIFIC	Christopher Jones
FASTFRATE	Mark Taddeo
FEDNAV	Mark Pathy (président du groupe)
GROUPE DESGAGNÉS	Paul Côté
J. RICHARDSON	Gerry Heinrichs
LOGISTEC	George Di Sante
PORT DE MONTRÉAL	Jean-Luc Bédard
PORT DE QUÉBEC	Patrick Robitaille
PORT DE SEPT-ÎLES	Pierre Gagnon
	Raynald Ouellet
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	Jacques Paquin
QUÉBEC CARTIER	Danny Labrie
ARRIMAGE QUÉBEC	Geoff Lemont
SEAWAY MARINE TRANSPORT	Dennis McPhee
	Wayne Smith
SOMAVRAC	Éric Boisvert
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	Pierre Cécile
VALE INCO	Steven Douville
VITERRA	Dean McQueen

Groupe du vrac liquide

<u>Compagnie</u>	<u>Participant</u>
AIR CANADA	Paul Whitty
ALGOMA CENTRAL	Greg Wight
CANADIEN NATIONAL	Christian Barcelo
GROUPE DESGAGNÉS	Rick Carson
IMPERIAL OIL	Claude Pigeon
IMTT-QUÉBEC	Marc Dulude (président du groupe)
PERSPECTIVES MARITIMES	Alain Arsenault
PETRO-CANADA	Dave Zaludek
PETROLES NORCAN	Rick Côté
PORT DE MONTRÉAL	Jean-Luc Bédard
SERVITANK	Michael Lachance
SHELL	Robert Houle
VOIE MARITIME	Pierre Cécile

DU SAINT-LAURENT	
ULTRAMAR	Robert Creamer
VALLEYTANK	Gérard Masson

ANNEXE 2

PROJETS DE SAUTS-DE-MOUTON RAIL-ROUTE PRÉSENTÉS PAR LES COMPAGNIES FERROVIAIRES

Projets de sauts-de-mouton rail-route présentés par le Canadien National

Subdivisions	Descriptions	Coûts estimés
Drummondville	Saut-de-mouton rail-route à Laurier Station	\$5 M
Dundas	London, ON – saut-de-mouton rail-route aux rues Hale et Trafalgar	\$15M
Forfar Spur (Port of Montreal)	Saut-de-mouton rail-route à la rue Bridge	\$25 M
Kingston	Coteau, QC – saut-de-mouton rail-route à la rue Sauvé (Vernier)	\$5 M
Kingston	Coteau, QC – saut-de-mouton rail-route à la rue Ste-Catherine	\$5 M
Kingston	Terrasse-Vaudreuil, QC – saut-de-mouton rail-route à la 3ème avenue	\$40 M
Kingston	Coteau-du-Lac, QC – saut-de-mouton rail-route à la route 201	\$5 M
Oakville	Saut-de-mouton rail-route à la route King	\$14 M
St-Hyacinthe	Longueuil, QC – saut-de-mouton rail-route à la rue St-Georges	\$15 M
Total		\$129M

Projets de sauts-de-mouton rail-route présentés par le Canadien Pacifique

Endroits	Descriptions	Coûts estimés
Windsor, ON	- Dougall Ave - Howard Ave - EC Rowe North Service Rd E - Jefferson Bd	\$45M pour ces quatre sauts-de-mouton
Vaughan, ON	- Major Mackenzie Dr - Nashville Rd. - Rutherford Rd	\$40M pour ces trios sauts-de-mouton
Les Cedres, PQ	- Hwy 20 Interchange - CN Mainline - Chemin St-Dominique	\$53M
Alliston, ON	14th line (Industrial Parkway) 11th line	\$12M
Total		\$150M

