

Politiques publiques pour le transport maritime
sur le Saint-Laurent :
cohésion des objectifs et mesures

Emmanuel Guy
et
Frédéric Lapointe

Chaire de recherche en transport maritime
Département des sciences de la gestion
Université du Québec à Rimouski

Réalisé pour le compte du ministère des Transports du Québec

22 juin 2010

La présente étude a été réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec et a été financée par la Direction de la recherche et de l'environnement. Elle fait partie de la programmation de recherche de la Chaire de recherche en transport maritime créée à l'Université du Québec à Rimouski avec le soutien commun du ministère des Transports du Québec et de la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Les opinions exprimées dans le présent rapport n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec, ni celles de la Société de développement économique du Saint-Laurent ou des membres du comité de lecture.

Toute référence à une loi ou à une réglementation n'est présentée qu'à titre informatif. Ces références ne peuvent en aucun cas être utilisées pour prendre des décisions ou entreprendre des actions. En ce sens, les lectrices et les lecteurs sont appelés à se référer aux textes de loi originaux pour obtenir de l'information concernant ce qui a force de loi.

Collaborateurs

Michel Dignard, ministère des Transports du Québec

Comité de lecture (juin 2010)

Michel Dignard, ministère des Transports du Québec

Marc Gagnon, Fednav

Anthony Kish, Société de développement économique du Saint-Laurent

Anne Legars, Fédération maritime du Canada

Marie Letellier, Armateurs du Saint-Laurent

Claude Mailloux, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Michel Michaud, ministère des Transports du Québec

Sommaire

Cette étude sur l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs est au centre des travaux menés depuis 2008 par la Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski avec le support du ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Elle s'inscrit directement dans la foulée du rapport de recherche *Analyse comparative des politiques de soutien au transport maritime* publié en 2009.

Objectifs

La présente étude cherche à faire le bilan de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en synthétisant les différentes initiatives qui le composent. Mettre en relief les principales oppositions existant entre ses éléments de façon à identifier les blocages qui sont susceptibles d'entraver le développement et l'efficacité finale des nouvelles initiatives de support au transport maritime qui sont présentement développées.

L'objectif ultime de cette démarche de recherche est de produire un cadre et une information structurée aptes à supporter la réflexion des différents acteurs du transport maritime du système Saint-Laurent Grands Lacs relativement au type d'encadrement public du transport maritime qu'ils souhaitent voir se mettre en place.

Méthodologie

L'analyse comparative internationale des initiatives de soutien au transport maritime avait mené à l'identification de trois problématiques communes critiques pour l'efficacité des politiques publiques en transport maritime :

Comment réalise-t-on l'arbitrage entre les multiples objectifs poursuivis dans une initiative de support au transport maritime? C'est-à-dire : quels sont les objectifs spécifiques que l'on recherche à atteindre et qu'elle est l'importance relative accordée à chacun par rapport aux autres?

À qui doivent profiter des mesures de support au transport maritime? Traditionnellement les politiques maritimes ont visé à accroître le tonnage de la flotte nationale, l'emploi en mer (voire dans les ports) et l'activité dans les chantiers navals. Or plusieurs initiatives adoptent une vision beaucoup plus nuancée de ce que sont les parties prenantes du secteur maritime en identifiant des bénéficiaires comme le commerce et les activités économiques qui en découlent, ou encore les activités de gestion des affaires maritime et même l'environnement.

Comment se positionner dans le paradoxe entre l'intervention directe visant à soutenir la compétitivité d'acteurs maritimes et la volonté générale de préserver la libre concurrence?

L'étude précédente a également développé une grille permettant l'analyse de mesures spécifiques en fonction des trois enjeux précédents. Au lieu d'analyser l'encadrement public par un bilan chronologique des positions et actions des différentes parties

prenantes impliquées, cette grille propose de contraster l'ensemble des objectifs énoncés, à la mécanique des mesures mises en place pour les atteindre puis à l'évolution des marchés. La présente étude applique cette démarche au cas du système Saint-Laurent Grands Lacs. Dans cette perspective, le chapitre 2 inventorie les principales composantes de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent pour identifier les principales familles d'objectifs qui s'en dégagent. Le chapitre 3 compile une série d'indicateurs statistiques dressant un portrait de l'évolution de l'industrie. Enfin, le chapitre 4 propose une analyse de la cohérence de l'ensemble des éléments compilés.

Résultats

La démarche se conclut en six constats distincts sur la nature de l'encadrement public maritime et la façon dont il a évolué dans les dernières années. Mis bout à bout, ces constats indiquent que l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs se trouve à un tournant. Dans les dernières années, deux grandes dimensions ont été graduellement reconnues comme de nouveaux piliers de cet encadrement : (1) Redynamiser le transport maritime courte distance dans le but de mieux aménager le transport de marchandises afin de réduire ses impacts environnementaux et sociaux. (2) Développer un corridor de commerce intégré afin de stimuler les échanges; promouvoir la compétitivité du Saint-Laurent par rapport aux portes d'entrée concurrentes et ainsi assurer la connectivité de tout le bassin à l'économie mondiale.

Pour poursuivre pleinement ces objectifs et atteindre des résultats à la hauteur des attentes, notre analyse suggère qu'il faudra vraisemblablement réévaluer tout l'encadrement public classique qui sépare le transport maritime intérieur du transport transocéanique et le préserve de la concurrence internationale. Cela afin d'augmenter la compétitivité du maillon maritime et favoriser sa pleine intégration aux chaînes d'approvisionnement.

De tels changements au cadre établi ne seraient pas sans conséquence. Si les parties prenantes estiment plutôt que le régime d'opération des navires canadiens fondé sur la Loi sur le Cabotage doit être maintenu sans être assoupli, c'est l'intégration des politiques maritimes aux politiques de commerce et aux politiques de gestion des mouvements de marchandises qu'il faudra revoir.

En d'autres termes, les acteurs de l'industrie maritime doivent établir clairement leurs priorités. Veut-on soutenir le transport maritime afin de favoriser le développement des entreprises du secteur dont les activités génèrent des retombées directes importantes? Ou doit-on favoriser le développement du transport maritime parce que c'est un vecteur important du commerce qui lui est un élément essentiel du développement économique à toutes les échelles? Dans le premier cas, l'encadrement public maritime doit tendre vers une politique industrielle maritime. Celle-ci peut bien s'accommoder du régime actuel de cabotage. Dans le deuxième cas, l'encadrement public maritime doit s'harmoniser à une politique de développement du commerce et de planification intermodale des mouvements de marchandises. Normalement, cette approche devrait privilégier la réduction des coûts du passage de la marchandise dans le maillon maritime avant l'intérêt immédiat des acteurs établis de ce maillon.

Tables des matières

Liste des tableaux	7
Liste des figures	9
1 INTRODUCTION	11
1.1 Objectif de l'étude.....	11
1.2 Méthodologie	13
1.2.1 Grille d'analyse	13
1.2.2 Définition de la notion d'encadrement public.....	15
1.2.3 Définition de la notion d'industrie maritime	16
2 INVENTAIRE ET TRI DES OBJECTIFS ET MESURES	17
2.1 Les quatre grandes familles d'objectifs	17
2.2 Objectifs et mesures relatifs à la création de richesse dans l'industrie maritime canadienne.....	20
2.2.1 Objectifs et les mesures visant à préserver l'industrie maritime canadienne de la concurrence déloyale ou de la concurrence destructrice. ..	20
2.2.2 Objectifs et mesures visant à fonder l'intervention étatique dans la fourniture des infrastructures et services maritimes sur les principes commerciaux.....	24
2.2.3 Objectifs et mesures relatifs à la dynamisation de l'industrie maritime de l'axe Saint-Laurent Grands Lacs.....	27
2.3 Objectifs et mesures visant la création de richesse dans l'ensemble de la société par la stimulation du commerce	32
2.3.1 Objectifs et mesures visant l'accessibilité au transport maritime international	33
2.3.2 Objectifs et mesures visant à maximiser la performance des chaînes d'approvisionnement par la planification intégrée.....	34
2.3.3 Objectifs et mesures concernant la connectivité des régions périphériques	38
2.4 Objectifs et mesures relatifs à la protection des personnes et de l'environnement.....	39
2.4.1 Catégorisation selon la nature des risques à gérer	42
2.4.2 Catégorisation selon les moteurs de changement	43
2.4.3 Catégorisation selon les phases de développement	44
3 COMPILATION DES INDICATEURS D'IMPACTS	48
3.1 Indicateurs relatifs à la flotte canadienne	50

3.2	Indicateurs relatifs à la construction navale.....	54
3.3	Indicateurs relatifs au système de licences temporaires de cabotage	61
3.4	Indicateurs relatifs à la main-d'œuvre	66
3.5	Indicateurs relatifs au flux de marchandises et au commerce	70
3.6	Indicateurs relatifs aux émissions atmosphériques et à la congestion....	77
3.7	Indicateurs relatifs à la sécurité	82
3.8	Indicateurs relatifs à la place du transport dans les budgets gouvernementaux.....	85
3.9	Bilan des indicateurs.....	87
4	ANALYSE DE COHÉRENCE ET COHÉSION.....	90
4.1	Positionnement par rapport aux continuums dominants des politiques de soutien au transport maritime	90
4.2	Analyse de contenu : cooccurrence de mots-clefs	92
4.3	Cohérence de l'évolution de l'encadrement public laurentien par rapport à son évolution	98
5	CONCLUSION	106
6	BIBLIOGRAPHIE	111

Liste des tableaux

Tableau 1 Calcul des droits de services à la navigation dans le Saint-Laurent; cas simulé.....	26
Tableau 2 Calcul des droits de services de déglacage dans le Saint-Laurent; cas simulé.....	27
Tableau 3 Âge des navires canadiens déployés dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en 2006.....	52
Tableau 4 Lieu de construction des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009.....	56
Tableau 5 – Projets bénéficiaires du programme de mécanisme de financement structuré.....	58
Tableau 6 Portrait de la demande canadienne en construction navale en 2003....	60
Tableau 7 Évolution de la balance commerciale canadienne dans la construction navale 1998-2002.....	60
Tableau 8 Navires ayant en moyenne une demande acceptée et plus par an entre 2003 et 2009.....	64
Tableau 9 Distribution selon le type de navire et la région des navires ayant accumulé des demandes acceptées d’une durée totale de 12 mois et plus entre 2003 et 2009.....	65
Tableau 10 Répartition des emplois dans l’industrie maritime québécoise en 2007.....	66
Tableau 11 Évolution de l’emploi chez les débardeurs.....	67
Tableau 11-A Congé fiscal pour marins résidant au Québec déployés au transport international de marchandises.....	68
Tableau 12 Évaluation par les employeurs maritimes québécois de la difficulté future à recruter du personnel.....	69
Tableau 13 Évolution de la valeur du commerce intérieur au Canada.....	70
Tableau 14 Évolution des exportations du Québec et de l’Ontario selon la destination (millions de C\$).....	71
Tableau 15 Évolution des importations vers le Québec et l’Ontario selon l’origine (millions de C\$).....	71
Tableau 16 Évolution des trafics au port de Montréal selon le type de marchandise.....	74
Tableau 17 Évolution des trafics aux ports régionaux de Gaspé (Sandy Beach), Rimouski-Est et Gros Cacouna.....	74
Tableau 18 Comparaison de l’évolution des échanges intérieurs et internationaux.....	75
Tableau 19 Comparaison de l’environnement administratif canadien pour le commerce international.....	76
Tableau 20 Sommaire des émissions atmosphériques par secteur économique, 1990 et 2006.....	77
Tableau 21 Émissions de gaz à effet de serre dans les transports au Canada de 1990 à 2006.....	77
Tableau 22 Impacts d’initiatives de transfert modal sur le Saint-Laurent.....	78
Tableau 22-A Bilan des subventions versées à des projets maritimes dans le cadre des programmes PAREGES et PAIM.....	78

Tableau 23 Émissions atmosphériques comparées pour un transport de sel entre Goderich en Ontario et Milwaukee au Wisconsin.....	79
Tableau 24 Coûts totaux de la congestion au Canada (2002).....	80
Tableau 25 Émissions de gaz à effet de serre reliées à la congestion urbaine en comparaison à celles des activités de transport.....	80
Tableau 26 Impact monétaire de l'attente aux frontières pour le camionnage vers les États-Unis en 2002.....	81
Tableau 27 Évolution des accidents maritimes dans le système Saint-Laurent Grands Lacs de 2002 à 2007.....	82
Tableau 28 Évolution du taux d'accident selon le mode.....	83
Tableau 29 Accidents chez les débardeurs de l'Association des employeurs maritimes.....	84
Tableau 30 Contrôle par l'État du port des navires internationaux au Canada.....	84
Tableau 31 Recettes gouvernementales tirées des transports.....	86
Tableau 32 Bilan synthétique des indicateurs.....	88

Liste des figures

Figure 1 – Grille d’analyse – exemple d’application au cas de la libéralisation du transport côtier en Nouvelle-Zélande	15
Figure 2 – Les principales familles d’objectifs de l’encadrement public du transport maritime	19
Figure 3 – Synthèse des objectifs ciblant la création de richesse dans l’industrie maritime canadienne	32
Figure 4 – Structure de gouvernance de la Porte continentale Ontario-Québec	37
Figure 5 – Famille d’objectifs et mesures visant la création de richesse dans l’ensemble de la société par la stimulation du commerce.....	39
Figure 6 – Objectifs relatifs à la protection des personnes et de l’environnement	46
Figure 7 – Évolution du nombre de navires canadiens 1979-2008.....	50
Figure 8 – Évolution de la jauge brute cumulative des navires canadiens 1979-2008	51
Figure 9 – Évolution des parts modales dans le transport intérieur de marchandises au Canada.....	53
Figure 10 – Origine des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009 déployés dans les zones Saint-Laurent, Grands Lacs et Atlantique – nombre de navires par pays de construction	54
Figure 11 – Origine des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009 déployés dans les zones Saint-Laurent, Grands Lacs et Atlantique – proportion de la jauge brute cumulative	55
Figure 12 – Nombre demandes de licences temporaires de cabotage acceptées et refusées annuellement par l’Office des transports du Canada.....	61
Figure 13 – Évolution de la distribution des demandes acceptées selon leur durée	62
Figure 14 – Évolution de la distribution des demandes de licences acceptées selon le type de navire	63
Figure 15 – Évolution de l’emploi en transport par mode	66
Figure 16 – Évolution du commerce intérieur canadien par mode de transport	70
Figure 17 – Évolution du tonnage des marchandises manutentionnées sur la Voie maritime du Saint-Laurent de 1999 à 2009 (Trafic combiné Canal Welland et Montréal - Lac Ontario).....	72
Figure 18 – Évolution des tonnages manutentionnés sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1970 et 2007	73
Figure 19 – Évolution de la circulation sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1970 et 2007.....	73
Figure 20 – Évolution des investissements fédéraux en transport selon les modes	85
Figure 22 – Cooccurrence des mots-clefs liés aux enjeux d’infrastructures et ceux d’environnement.....	96
Figure 23 – Cooccurrence des mots-clefs liés aux enjeux du développement du cabotage et ceux d’infrastructures	97
Figure 24 – Cooccurrence des mots-clefs liés aux enjeux du développement du cabotage et ceux de la lutte à la congestion.....	97

Figure 25 – Évolution de l’encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs.....	99
Figure 26 – Évolution de l’Encadrement public maritime à l’échelle internationale	101
Figure 27 – Évolution de l’encadrement public des secteurs du transport routier et ferroviaire au Canada	102

1 INTRODUCTION

Cette étude sur l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs est au centre des travaux menés depuis 2008 par la Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski avec le support du ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Elle s'inscrit directement dans la foulée du rapport de recherche *Analyse comparative des politiques de soutien au transport maritime* publié en 2009. La réflexion proposée ici sur la nature et l'évolution des politiques encadrant le système Saint-Laurent Grands Lacs constitue aussi un tronc commun sur lequel s'appuient les travaux récents de la Chaire relativement à l'image publique de transport maritime et au processus décisionnel public dans le secteur maritime, de même qu'aux problématiques de main-d'œuvre et d'implications des enjeux environnementaux.

1.1 Objectif de l'étude

Suite au projet proposant l'étude comparative d'exemples internationaux d'initiatives publiques variées visant à développer la compétitivité du secteur maritime, l'essence de la recherche actuelle est d'utiliser la base de connaissances construite dans ce premier projet pour guider cette fois l'analyse de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs. L'analyse comparative internationale a permis de définir deux dimensions qui forment les balises principales du présent projet. D'abord une grille d'analyse des initiatives publiques fondée sur l'identification des objectifs des mesures effectives et de leurs impacts et de leur cohérence respective. Cette grille forme le cœur de la méthodologie proposée. Ensuite, l'analyse comparative internationale a mis en lumière une série de trois enjeux communs à l'ensemble des initiatives étudiées qui apparaissent particulièrement délicats à gérer et significatifs pour l'efficacité des mesures:

- Comment réalise-t-on l'arbitrage entre les multiples objectifs poursuivis dans une initiative de support au transport maritime? C'est-à-dire : quels sont les objectifs spécifiques que l'on recherche à atteindre et qu'elle est l'importance relative accordée à chacun par rapport aux autres?
- Ce choix des objectifs poursuivis est intrinsèquement lié à un deuxième enjeu : à qui doivent profiter des mesures de support au transport maritime? Traditionnellement les politiques maritimes ont visé à accroître le tonnage de la flotte nationale, l'emploi en mer (voire dans les ports) et l'activité dans les chantiers navals. Or plusieurs initiatives adoptent une vision beaucoup plus nuancée de ce que sont les parties prenantes du secteur maritime en identifiant des bénéficiaires comme le commerce et les activités économiques qui en découlent, ou encore les activités de gestion des affaires maritime et même l'environnement.
- Comment positionne-t-on les initiatives de support au maritime dans le continuum paradoxal qui existe entre l'intervention directe visant à soutenir la compétitivité

d'acteurs spécifiques des marchés et la volonté de préserver la libre concurrence dans l'intérêt commun des consommateurs?

En se référant à ce cadre conceptuel, la présente recherche vise deux objectifs fondamentaux et complémentaires l'un de l'autre :

- Faire le bilan de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en synthétisant les différentes initiatives qui le composent. Cela par l'identification des groupes d'objectifs poursuivis, des types de mesures mises en place et des résultats obtenus. Mettre en relief les principales oppositions existant entre ses éléments de façon à identifier les blocages qui sont susceptibles d'entraver le développement et l'efficacité finale des nouvelles initiatives de support au transport maritime qui sont présentement développées.
- Produire un cadre et une information structurée aptes à supporter la réflexion des différents acteurs du transport maritime du système Saint-Laurent Grands Lacs relativement aux ajustements à l'encadrement du transport maritime qu'il convient de concevoir et de chercher à mettre en place.

Il faut noter également que conformément à l'agenda de recherche de la Chaire en transport maritime développé de concert avec tous ses partenaires, le présent projet a aussi pour objectif que rassembler les données porteuses permettant la progression du volet plus scientifique de ses activités, à savoir la réflexion sur la nature du processus de création des politiques publiques en transport maritime en tant que jeux de pouvoirs entre parties prenantes.

1.2 Méthodologie

Les objectifs retenus exposent d'emblée une approche holistique, mais également une entreprise ambitieuse. En effet le cadre dans lequel évoluent les entreprises du système Saint-Laurent Grands est formé de très nombreuses dispositions. Celles-ci ne peuvent en plus se comprendre qu'en les replaçant dans le contexte qui a mené à leur mise en place. Réaliser un bilan qui compilerait de manière exhaustive tous les éléments significatifs de l'encadrement public du secteur maritime n'est pas réaliste et peut-être pas souhaitable : il résulterait vraisemblablement en une telle masse d'informations qu'il serait difficile d'en déduire des implications spécifiques. Nous avons dès le départ voulu éviter ce piège. En nous appuyant sur les conclusions de l'analyse internationale, nous avons donc construit une démarche d'analyse basée sur l'importance relative donnée aux objectifs et des oppositions entre les multiples objectifs que l'on retrouve dans l'encadrement public du transport maritime. Ainsi la valeur ajoutée offerte par cette étude ne réside pas dans un traitement exhaustif de toutes les composantes du cadre public maritime, ni dans la nouveauté des informations factuelles produites, mais bien dans leur organisation au sein d'un cadre logique dicté par les processus par lesquels l'encadrement public maritime est modifié. C'est cette réorganisation des faits qui doit mettre en lumière des liens a priori plus difficiles à percevoir. L'outil susceptible d'alimenter la réflexion des parties prenantes quant aux améliorations qu'elles voudraient apporter à l'encadrement leur industrie doit émerger de cette mise en perspective des éléments connus.

De la même façon, établir une période spécifique à laquelle devrait se limiter l'analyse pose un défi. À la lumière des objectifs retenus, il apparaît qu'une certaine flexibilité est de mise. En effet, la chronologie du développement des différentes mesures composant le cadre public maritime varie nécessairement d'un enjeu à l'autre. Cela dit, l'étude s'attarde d'abord aux enjeux qui ont retenu l'attention des parties prenantes maritimes récemment. Pour bien en cerner leur nature, la méthodologie retrace lorsque nécessaire les développements qui y sont reliés dans les deux dernières décennies.

1.2.1 Grille d'analyse

Nous avons fondé la structure de la présente étude sur les résultats de notre analyse comparative internationale des mesures de soutien au transport maritime. Au cours de cette étude précédente, nous avons développé une grille d'analyse permettant de contraster les buts d'une politique particulière à ses moyens et à la satisfaction qu'elle génère chez les parties prenantes concernées. Nous avons également utilisé cette grille pour guider notre analyse des composantes de l'encadrement public maritime du système Saint-Laurent Grands Lacs. En vue de systématiser le traitement des cas à l'étude et de préserver leur comparabilité, la grille en question découpe et organise l'information recueillie selon les catégories suivantes :

- les objectifs : Compiler l'énumération complète des objectifs implicites et explicites recherchés avec cette mesure. Quels sont les changements que l'on souhaite induire et, parallèlement, les effets secondaires que l'on veut éviter? Existe-t-il des oppositions directes ou partielles entre les différents objectifs poursuivis?

- les mesures effectives : Décrire le fonctionnement de la mesure étudiée, soit ce qu'elle permet, les conditions d'admissibilité et la procédure qu'elle impose. Quel est le levier choisi pour induire une transformation du marché dans la direction indiquée par les objectifs?
- les impacts rapportés : Quel est l'état du marché suivant l'introduction des mesures effectives? Quelles sont les tendances dans l'évolution de l'industrie? Les transformations observées sont-elles cohérentes avec les objectifs? Y a-t-il des effets secondaires imprévus?
- les réclamations issues de l'industrie : Quelle perception générale de la mesure effective retient-on : est-ce un succès ou un échec? Les différentes parties prenantes ont-elles des interprétations divergentes à ce niveau? Que demande-t-on comme adaptations à la mesure étudiée?
- la cohérence de l'ensemble : Existe-t-il des contradictions ou des oppositions entre les objectifs, les mesures effectives, les impacts et les réclamations? Quelle est l'influence de ces oppositions sur les résultats obtenus?

Cette grille d'analyse a aussi pour objet d'assurer que notre étude ne s'oriente pas vers les programmes eux-mêmes, mais que son objet primaire demeure une analyse de la cohérence de l'ensemble de l'encadrement public du transport maritime dans l'axe-Saint-Laurent Grands Lacs. En d'autres mots, notre but n'est pas de produire une analyse exhaustive de toutes les composantes des cas à l'étude (pour la plupart, ils offrent suffisamment de contenu pour justifier des études qui leur seraient entièrement consacrées), mais d'extraire de ces cas leurs enseignements sur les caractéristiques d'un encadrement public performant et les enjeux de sa mise en place.

Dans ce contexte, il faut évaluer jusqu'où il convient de pousser la collecte de données sur chaque cas à l'étude. En ce qui nous concerne, nous avons fixé la limite au minimum d'information nécessaire pour être en mesure :

- de comprendre la nature et la mécanique du programme étudié;
- de juger de l'arbitrage qui a été fait entre les différents objectifs potentiels du soutien public à la compétitivité du transport maritime;
- d'évaluer les résultats généraux obtenus, tels qu'ils ont été reconnus par les parties prenantes

Au final, la grille est aussi un outil de visualisation puisqu'elle produit un type de carte cognitive. La figure 1 offre un exemple de l'application de cette grille à un cas néo-zélandais.

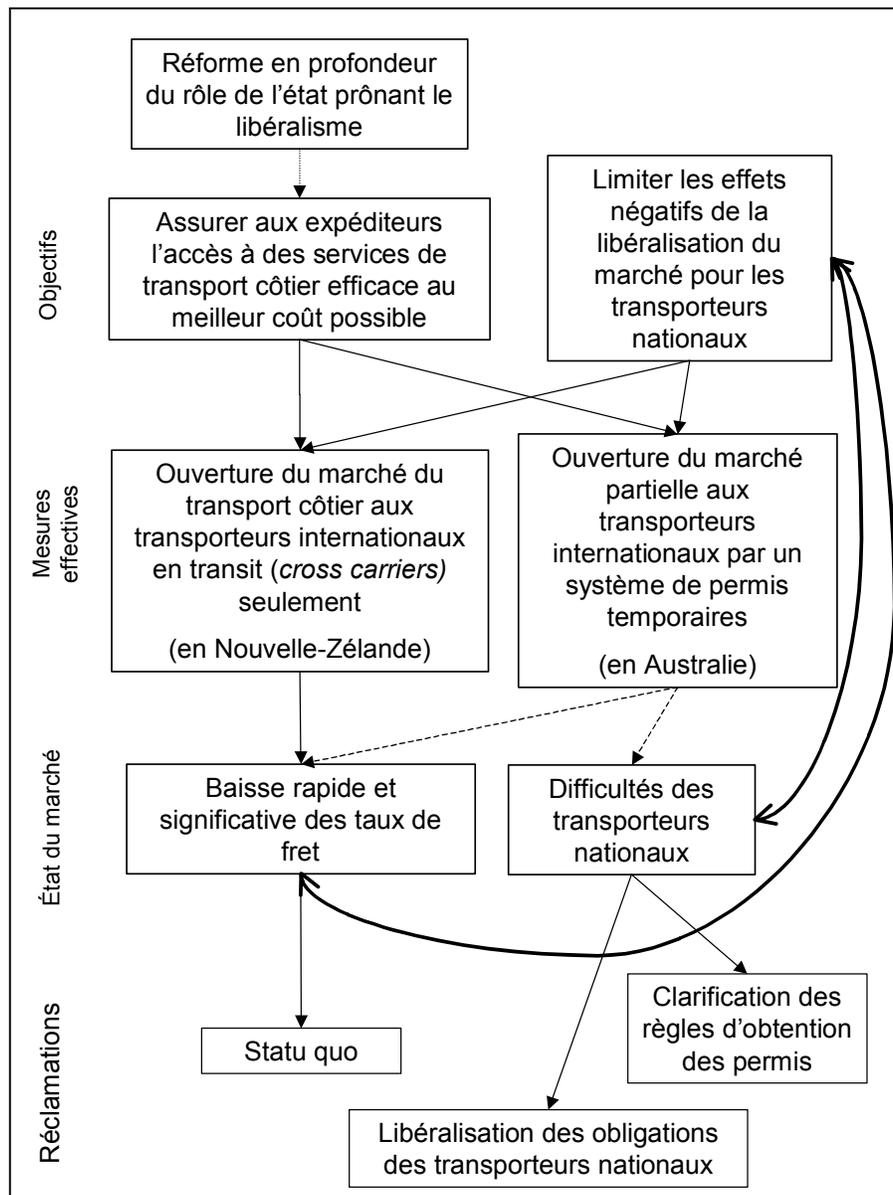


Figure 1 – Grille d’analyse – exemple d’application au cas de la libéralisation du transport côtier en Nouvelle-Zélande

1.2.2 Définition de la notion d’encadrement public

La définition de la notion de politiques publiques adoptée pour ce projet est la plus englobante possible. C’est-à-dire que toutes les initiatives concertées visant à guider l’évolution du transport maritime sont considérées. Seules les décisions strictement privées des entreprises relatives à leurs stratégies d’affaires individuelles sont exclues. Ainsi, les actions qui relèvent de la volonté de firmes privées regroupées en associations sont considérées comme étant du domaine de l’encadrement public aux côtés des

actions législatives formelles des gouvernements et des programmes administratifs de ces derniers. Nous faisons ici référence aux composantes de l'encadrement gouvernemental du transport maritime qui ne reposent pas a priori sur le maintien de dispositions législatives ou leur transformation. Cela peut inclure par exemple un programme de support financier aux entreprises innovantes ou une campagne de promotion de l'image du secteur. Ne sont pas considérés cependant, les programmes administratifs concernant la gestion interne des gouvernements ou de leurs composantes respectives. En bref, nous considérons comme politiques publiques toutes les initiatives ayant pour but d'organiser le cadre dans lequel évoluent les entreprises actives à tous les maillons de la chaîne de transport maritime. Nous y référons donc avec l'expression encadrement public.

1.2.3 Définition de la notion d'industrie maritime

Bien que la définition de l'industrie maritime puisse sembler évidente a priori, spécifier qui est inclus et qui ne l'est pas peut être plus difficile en pratique. Nous avons démontré dans l'étude comparative internationale que la détermination de qui doit en fin de compte profiter de l'encadrement public du transport maritime – et donc qui doit être inclus dans le concept d'industrie maritime – est un des enjeux les plus épineux du développement d'un tel cadre (voir section 1.1. p. 8). Ce questionnement apparaît aussi fondamental dans le contexte du système Saint-Laurent Grands Lacs tel que nous le soulignons en conclusion. Comme l'objectif de la Chaire et de la présente étude est de nourrir la réflexion des parties prenantes sur de tels questionnements plutôt que de trancher en faveur d'une position particulière, nous avons utilisé pour nos travaux une définition à géométrie variable du secteur maritime. L'expression « industrie maritime » seule est employée pour désigner la filière étendue du transport maritime. Elle inclut tous les intervenants dont les services sont directement ou indirectement nécessaires pour l'opération des navires ainsi que l'acheminement des marchandises transitant par ces navires. Elle inclut donc les armateurs (autant les gestionnaires techniques que commerciaux), les navigants, les ports, les terminaux et leur main-d'œuvre, etc. incluant les services plus indirects comme les agents maritimes, les transitaires intermodaux ou les services juridiques maritimes. Elle concerne le transport intérieur tout comme les échanges internationaux. C'est donc la définition la plus large possible où le lien commun entre les acteurs de la filière est le transit de marchandises par navires dans le système Saint-Laurent Grands Lacs. En contraste, l'expression « industrie maritime canadienne classique » est plus restrictive. Elle désigne d'abord les armateurs sous pavillon canadien et leurs marins. Par extension, on y inclut les ports qui fournissent les infrastructures de transbordement de navires canadiens ainsi que les autres services directs à la navigation domestique. Dans cette perspective, c'est donc la provision de services aux navires sous pavillons canadiens qui définit l'appartenance à l'industrie. Les chantiers maritimes canadiens sont reconnus en faire partie. Dans la perspective d'une étude sur le transport maritime, la décision d'inclure les chantiers navals est discutable, puisque la production des chantiers canadiens n'est souvent pas limitée aux seuls navires de transport de marchandises, particulièrement au niveau de la construction neuve. Néanmoins, nous avons fait le choix de les inclure parce que notre perspective est d'abord celle de l'encadrement public et comme nous l'exposons dans l'étude, le cadre actuel les intègre directement réservant le registre canadien aux navires construits au Canada (ou à défaut ceux ayant versé un droit de dédouanement élevé).

2 INVENTAIRE ET TRI DES OBJECTIFS ET MESURES

Dans cette section, nous présentons le résultat des deux premières étapes de notre grille d'analyse : identification des situations que l'on recherche à atteindre ou conserver – les objectifs – et ensuite des leviers utilisés pour tenter d'arriver à ces fins – les mesures.

Cette section est certainement la partie de l'étude où la mise en garde par rapport au difficile équilibre entre la volonté exhaustive de l'inventaire et la nécessité de lisibilité du portrait est le plus à propos. Les mesures effectives qui composent l'encadrement public maritime sont très nombreuses. Les mécanismes supportant le fonctionnement de ces mesures s'appuient normalement sur de nombreux éléments techniques. La description de ces éléments peut-être lourde, mais l'information à cet égard est le plus souvent librement accessible et assez bien connue des acteurs de l'industrie maritime. Par contre, les objectifs qui justifient ces mesures sont énoncés plus indirectement. Surtout, les documents officiels demeurent souvent plus vagues quant à l'importance relative des différents objectifs associés à une mesure particulière. Alors que les mesures effectives peuvent être décrites directement à partir des sources documentaires, il est souvent nécessaire de déduire leurs objectifs. Il a donc fallu faire un important travail de sélection et d'interprétation de l'information disponible afin de lier objectifs et mesures. En cohérence avec l'hypothèse générale de travail qui avance que la sous-performance de l'encadrement du transport maritime est le plus souvent associée à un manque d'arbitrage ou de hiérarchisation des objectifs poursuivis, nous avons choisi d'organiser notre inventaire des mesures structurant l'encadrement du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs autour des objectifs proclamés.

2.1 Les quatre grandes familles d'objectifs

Dans les sociétés démocratiques et libérales (marchandes) de l'occident, on peut regrouper l'essentiel des actions publiques – dans tous les secteurs d'activités – en deux catégories. D'une part on recherche à mettre en place les conditions optimales pour le développement des marchés au bénéfice des entreprises et des travailleurs qui y oeuvrent. D'autre part on cherche à prévenir ou limiter les effets secondaires néfastes qui résulteraient d'une liberté complète des marchés. Ce sont là deux composantes essentielles du rôle reconnu de l'État : stimuler la création de richesse et protéger les citoyens des abus. Présente dans tous les secteurs d'activités, cette dichotomie est fondamentale dans l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs. D'un côté, on souhaite intervenir en soutien au transport maritime parce qu'on y voit un levier positif pour stimuler le développement économique. D'autre part, on s'intéresse au transport maritime en tant qu'activité industrielle dont les opérations engendrent des risques qu'il convient d'encadrer.

À l'intérieur de chacune de ces deux catégories générales, on distingue deux autres divisions également vastes, mais à certains égards plus particulières au transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs. Deux fondements apparaissent très distincts dans l'encadrement du transport maritime en tant qu'agent de

développement économique. Dans un premier temps, on reconnaît dans une volonté d'intervenir dans le secteur maritime de la même façon dont on le fait dans l'agriculture ou la métallurgie : parce que c'est un champ d'activités qui participe directement à la création de richesse en générant des revenus d'entreprises et des emplois. On considère alors les armateurs et les marins, voire les chantiers navals, les ports, les terminaux et leurs travailleurs et on cherche à mettre en place des conditions qui favoriseront le développement de leur chiffre d'affaires collectif. Dans cette famille, les objectifs sont ciblés selon l'aire d'intervention des parties prenantes. Ce sont les activités maritimes à l'intérieur de notre juridiction qui génèrent les retombées économiques qui motivent l'intervention publique selon cette perspective. Par exemple, ce sont les activités sous pavillon canadien qui sont considérées ici pour les autorités canadiennes ou celles des entreprises installées dans la province dans la perspective québécoise.

En parallèle de cette famille d'objectifs, une fraction de l'encadrement public maritime s'appuie également sur une raison d'être économique mais sans viser spécifiquement les fournisseurs de services maritimes, mais plutôt leurs utilisateurs. Ici on cherche le développement du transport maritime parce qu'on reconnaît son rôle de facilitateur du commerce. Si une filière manufacturière dépend des navires pour acheminer ces produits sur le marché ou recevoir ses intrants, supporter l'amélioration de la prestation de services maritimes contribuera à stimuler la compétitivité de cette filière. De ce fait, on agira positivement sur la création de richesse par cette filière. Dans cette famille, les frontières géographiques des objectifs sont plus floues. On considère ici le transport maritime comme une chaîne qui peut s'étendre sur plusieurs juridictions : mais on conçoit que notre développement économique dépend de notre connexion à cet ensemble. Il est dès lors justifié de contribuer à améliorer la chaîne dans son ensemble. De la même façon, la chaîne peut très bien s'étendre vers d'autres modes de transport. Contrairement à la famille précédente axée les activités maritimes, la présente famille s'attardent davantage aux échanges commerciaux et aux mouvements de marchandises.

Nous avons également divisé en 2 familles principales les objectifs liés à la fonction de protecteur de l'intérêt commun attendu du cadre public. Dans ce cas, la division repose plutôt sur une différence socio-historique. Tant dans la protection des marins et des citoyens que dans la protection de l'environnement la portée de l'encadrement public est la même : c'est-à-dire l'ensemble des activités maritimes se déroulant sur son territoire. Néanmoins, l'émergence plus récente des enjeux environnementaux et le niveau d'importance qu'on leur reconnaît maintenant dans la conscience collective justifient de distinguer entre les objectifs de protections des personnes elles-mêmes et de leur environnement.

Sur la base de ces éléments, nous avons donc découpé notre inventaire des composantes de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en fonction des quatre familles d'objectifs suivantes (voir figure 2) :

- Développement de l'industrie maritime canadienne
- Développement du commerce
- Protection des marins et des citoyens
- Protection de l'environnement

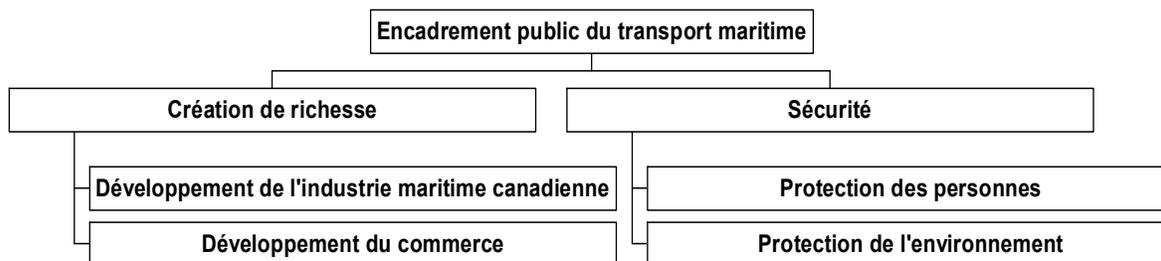


Figure 2 – Les principales familles d’objectifs de l’encadrement public du transport maritime

Il est important d’observer que ces objectifs liés à l’encadrement maritime s’inscrivent dans des objectifs encore plus vastes relatifs au rôle de l’État et de son intervention dans le secteur des transports. Nous avons souligné précédemment que l’encadrement public maritime s’inscrit dans une tradition valorisant à la fois le libre marché et l’intervention de l’État à la fois pour appuyer et contrôler ces marchés. Il convient pour notre étude d’ajouter deux éléments supplémentaires. Le premier a trait à l’inclusion dans le rôle reconnu des autorités publiques du contrôle des dépenses, de la recherche de l’équilibre budgétaire de façon à contrôler l’endettement public. Cet élément a été un enjeu majeur sur les scènes politiques québécoise et canadienne dans les années 1990 et a continué à influencer directement les décisions dans la longue période de croissance qui a suivi et avant de prendre fin en 2008-09. Dans le secteur qui nous occupe, cet élément apparaît comme le moteur principal de certaines composantes particulières de l’encadrement maritimes.

Le deuxième élément à souligner est en lien avec la protection de la libre concurrence. Si le cadre public général occidental reconnaît un rôle important d’agent économique aux instances publiques, le discours dominant proclame que cet interventionnisme ne doit être ponctuel. Le secteur public peut intervenir mais de façon temporaire pour supporter le développement ou l’innovation ou le démarrage de nouvelles activités, mais en aucun cas se substituer à l’entreprise. Plus encore, les objectifs idéaux suggèrent que l’intervention publique ne devrait pas avoir pour effet de modifier indûment la dynamique entre des firmes concurrentes et par extension entre secteurs industriels ou entre régions. Ce principe est aussi repris dans plusieurs accords internationaux sur le commerce. Dans le secteur canadien des transports, cet objectif de protection de la libre concurrence et de non-déformation des marchés par l’action publique est incarné par l’article 5 de la Loi sur les transports au Canada qui précise que le cadre réglementaire ne doit pas avoir pour effet de modifier fondamentalement la concurrence entre les divers modes de transports.

«La réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées pour l’obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale ou de résultats dans le domaine de la sûreté et de la sécurité que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d’atteindre de manière satisfaisante, sans

pour autant favoriser indûment un mode de transport donné ou en réduire les avantages inhérents.» (Loi sur les transports au Canada Article 5 b.)

2.2 Objectifs et mesures relatifs à la création de richesse dans l'industrie maritime canadienne

Dans cette famille d'objectifs, nous avons identifié trois sous-familles principales :

- Les objectifs et les mesures visant à préserver l'industrie maritime canadienne de la concurrence déloyale ou de la concurrence destructrice.
- Les mesures visant à permettre la fourniture des services portuaires tout en bénéficiant de l'efficacité des principes commerciaux
- Les objectifs et les mesures visant à favoriser et promouvoir une utilisation accrue du mode de transport maritime.

Ces catégories rassemblent des composantes de l'encadrement public maritime qui se sont développées à des périodes distinctes et qui présentent également des philosophies d'intervention très différenciées. Toutes cependant partagent deux dénominateurs communs :

- Elles présupposent un périmètre limité ou classique de l'industrie maritime. Il s'agit donc d'éléments visant d'abord les armateurs, leurs navires et leurs marins, les ports, les arrimeurs ou les débardeurs ainsi que les chantiers navals. Le lien commun est d'abord le navire, plus que la marchandise transportée : chacun des intervenants se définissant en fonction du service qu'il rend au navire.
- Elles présupposent une vision essentiellement canadienne. Elles recherchent l'augmentation de l'activité économique dans les ports canadiens, à bord des navires canadiens ou de façon générale au sein de firmes établies au pays. Cette portée géographique peut même être plus limitée lorsque des composantes de l'encadrement proviennent de l'action de paliers de gouvernement inférieur ou d'association de parties prenantes particulières. Par exemple, les initiatives davantage québécoises visent bien entendu à stimuler cette création de richesse à l'intérieur de la province (notons tout de même que ces programmes autorisent maintenant la comptabilisation des d'émissions de gaz à effet de serre dans les autres provinces pour fin du calcul des montant versés).

2.2.1 Objectifs et les mesures visant à préserver l'industrie maritime canadienne de la concurrence déloyale ou de la concurrence destructrice.

La pierre angulaire de cette famille d'objectifs et mesures est la Loi sur le Cabotage (pour le texte de la loi consulter <http://lois.justice.gc.ca/fra/C-33.3/index.html>). Représentant

en bonne partie les principes établis aux États-Unis par le *Jones Act* (1920), la disposition centrale de cette loi interdit, sauf exception, l'utilisation de navires étrangers pour effectuer du transport entre deux ports situés au Canada. Cette disposition est prolongée par les principes du registre canadien des navires. Pour s'inscrire au registre et donc opérer sous pavillon canadien, il est requis notamment d'avoir une raison sociale au Canada et d'employer à bord du navire des marins possédant la citoyenneté canadienne, ou le statut de résident permanent. Ces règles se trouvent à leur tour prolongées par les dispositions douanières canadiennes relatives à l'achat de navires sur le marché international. Si une entreprise souhaite inscrire au registre canadien un navire acquis à l'étranger – une nécessité si elle souhaite le dédier à du transport entre ports canadiens – la firme devra verser des frais de dédouanement pour l'importer au pays. Le tarif général actuellement appliqué pour les navires construits dans les pays les plus performants en construction navale (notamment les trois principaux constructeurs mondiaux que sont la Corée du Sud, la Chine et le Japon), est fixé à 25 % de la valeur d'achat du navire. Bien que ce principe n'ait rien d'exceptionnel, il faut noter que le pourcentage est élevé. À titre de comparaison les locomotives sont taxées d'un tarif douanier de 9,5 % et le tarif pour les tracteurs de semi-remorques est fixé à 6,1 % (Agence des services frontaliers du Canada, 2009).

Il faut également souligner que les appels à éliminer de tarif d'importation se sont faits plus pressants et plus généralisés dans les dernières années. Les autorités fédérales ont même mené des consultations sur la pertinence de la mesure à la fin de l'année 2009. Plusieurs observateurs avaient alors interprété cette opération comme un signal que la mesure serait bientôt abandonnée. Malgré tout, le statu quo était toujours maintenu au moment de conclure cette étude et certains informateurs consultés ont suggéré que les conclusions sur la volonté de retrait du tarif d'importation de 25 % étaient prématurées.

Il est important de souligner que la Loi sur le Cabotage au Canada prévoit un système d'exception afin de prévenir des effets négatifs potentiels, entre autres pour les expéditeurs, de son principe de réservation du transport entre ports canadiens aux navires canadiens. Ainsi, il est possible de demander une licence pour l'utilisation temporaire d'un navire non enregistré au Canada. La gestion de cette disposition est placée sous la responsabilité de l'Office des transports du Canada. Un expéditeur ou un armateur souhaitant se prévaloir de cette disposition doit donc présenter une demande qui décrit la nature de la marchandise à transporter, son origine et sa destination, la période où les opérations doivent se dérouler ainsi que le navire étranger qu'il propose d'utiliser. À partir de ces informations, l'Office a la responsabilité de consulter les armateurs disposants de navires sous pavillon canadien afin de vérifier s'ils seraient en mesure de répondre à cette demande. Sur la base de ces informations, les arbitres de l'Office évaluent ensuite si un navire canadien convenable est disponible ou non. La licence temporaire de cabotage n'est accordée que lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de navire canadien adapté aux opérations en vue ou qu'aucun de ceux-ci n'est disponible à la période spécifiée. C'est la raison d'être de la mesure. Lorsque l'Office a fait connaître sa décision les demandeurs doivent encore obtenir l'accord de Transports Canada qui vérifie que le navire étranger respecte toutes ses normes opérationnelles. La demande doit pour finir cheminer à travers les procédures douanières. Étant donné que le navire qui obtient une licence temporaire de cabotage demeure un navire étranger, il n'a pas à défrayer les coûts complets de son importation au Canada. L'obtention d'une licence de cabotage est néanmoins considérée comme une

importation temporaire : les montants réclamés sont calculés en proportion de la durée de la licence. Le tarif pour l'importation temporaire correspond à 1/120 du tarif pour l'importation permanente (généralement 25 % de la valeur du navire) par tranche de 30 jours. Il existe également une autre procédure d'exception : l'enregistrement d'un navire au registre canadien sans le dédouaner complètement. La procédure du 1/120 s'applique alors à ces navires qui doivent par contre rencontrer toutes les autres prescriptions du registre, notamment l'emploi de marins canadiens. Les navires canadiens non dédouanés sont par contre considérés comme des navires non canadiens et doivent donc obtenir une licence temporaire de cabotage avant d'être employés au transport entre ports canadiens.

Le système des licences temporaires de cabotage est réellement conçu pour les occasions où les navires canadiens ne peuvent répondre à une demande de transport spécifique. Il ouvre néanmoins la porte à la possibilité d'évoquer un argument économique. En effet, un demandeur peut évoquer que les navires canadiens disponibles à cause de leurs caractéristiques et de leurs coûts d'opération rendraient une opération économiquement non viable et ne devraient donc pas être considérés comme adéquats et disponibles. Cet argument a été utilisé dans le cas plus médiatisé de la demande présentée par la Great Lakes Feeder Lines en 2007. Ce cas est détaillé dans notre présentation au Canadian Transport Research Forum (Guy et Lapointe, 2009). Néanmoins, l'Office des Transports insiste sur le fait qu'il s'agit là d'une disposition exceptionnelle et qu'une simple rentabilité accrue ne peut pas être évoquée pour obtenir une licence temporaire de cabotage. Cette dimension de l'intérêt économique du consommateur de services de transport maritime est importante parce que c'est le levier que l'Australie a utilisé dans le passé pour libéraliser près du tiers de son marché du transport maritime domestique (l'expérience australienne est décrite dans notre analyse comparative des politiques maritimes Guy et Urli, 2009).

En liant les dispositions réglementaires sur le cabotage, l'inscription au registre canadien des navires et l'importation de navires, cette composante importante de l'encadrement public maritime fusionne en une seule entité l'intérêt économique des armateurs, celui des navigants et celui des chantiers navals alors que ces parties prenantes sont clients et fournisseurs ou employeurs/employés l'un de l'autre. La logique supportant ce regroupement est qu'a priori tous seraient menacés par la concurrence d'opérateurs internationaux si on permettait à ces derniers un accès direct au marché canadien. On juge que cette concurrence serait déloyale puisqu'elle s'appuierait sur des coûts de main-d'œuvre, des environnements fiscaux et des normes opérationnelles, avantageux mais possiblement nuisibles sur le plan de la sécurité et certainement incomparables à la réalité des acteurs canadiens et inaccessibles à ces derniers.

La prévention des effets potentiellement négatifs de la concurrence est aussi au cœur d'une deuxième mesure à considérer dans cette famille d'objectifs de création de richesse à l'intérieur de l'industrie maritime classique. Elle concerne la main-d'œuvre portuaire. Un segment de l'industrie où le système dit d'atelier fermé en place dans la plupart des principaux ports. Ici, il ne s'agit pas de faire barrière à des concurrents disposant d'avantages illégitimes mais plutôt d'éviter l'instabilité associée à une concurrence trop exacerbée pouvant devenir destructive (variations rapides imprévisibles des prix ou ruptures de l'offre de service associées aux nombreuses entrées et sorties de joueurs du marché). Conçu à une époque l'arrivée des navires était plus difficilement prévisible et où la main-d'œuvre était clairement un facteur plus

discriminant que les équipements et les infrastructures pour la manutention, ce mécanisme a pour but d'assurer une disponibilité constante d'une main-d'œuvre de qualité. Pour y arriver, la mécanique développée fait en sorte que l'appartenance préalable à un bassin d'employés – normalement regroupés en un syndicat – est nécessaire pour avoir accès aux emplois de débardeurs dans un port donné. Les entreprises qui opèrent des terminaux à l'intérieur de ce port sont de leur côté regroupées en une association d'employeurs. Les membres de cette association lui font ainsi connaître leurs besoins quotidiens en main-d'œuvre et cette dernière en collaboration avec l'entité syndicale répartit les débardeurs qualifiés sur les différents terminaux en fonction de la demande. Le système est très présent dans les grands ports laurentiens et les associations d'employeurs couvrent parfois plusieurs ports. Par exemple, l'Association des employeurs maritimes s'occupe des conventions collectives aux ports de Montréal, Trois-Rivières, Toronto et Hamilton. Cette approche générale est aussi commune dans les économies occidentales. De façon générale, les observateurs jugent que le système répond bien au besoin de stabilité, mais il est critiqué à plusieurs égards. Elle a pour effet d'affaiblir sensiblement le lien d'emploi entre les débardeurs et les arrimeurs. Dans ce contexte, il peut être plus lent d'adapter les procédures de travail à de nouvelles technologies ou encore d'aménager plus de flexibilité dans les horaires de travail en vue d'augmenter la productivité. (Pour une analyse des enjeux de la main-d'œuvre portuaire à l'échelle internationale voir Alderton 2008).

À ces dispositions concernant la gestion de la concurrence, nous pouvons associer des mesures fiscales qui ont pour but de compenser indirectement la disparité de compétitivité entre les acteurs maritimes intracanadiens et internationaux ou plus généralement de stimuler l'activité dans l'industrie maritime. C'est le cas des dispositions à l'intention des marins résidents du Québec. Celles-ci permettent d'exempter les revenus d'emplois gagnés à bord de navires canadiens déployés à l'international. Ce mécanisme permet de favoriser la compétitivité sur le marché international. L'armateur d'un navire sous pavillon canadien peut ainsi réduire sensiblement les salaires bruts versés aux marins québécois. Ceci lui permet plus facilement d'offrir des taux de fret susceptibles de lui permettre de décrocher des contrats internationaux tout en offrant des conditions de rémunération qui demeurent attrayantes pour les navigants domiciliés au Québec.

Plus important, en terme de montants impliqués, ce bloc regroupe aussi des mécanismes de crédits d'impôt en soutien à la construction navale. Au Québec, la formule retenue est celle d'un crédit d'impôt à l'intention des constructeurs de navires. Pour y avoir accès, un chantier doit d'abord faire reconnaître son admissibilité en tant qu'entreprise auprès du ministère du Développement économique, Innovation et Exportation. Cette admissibilité est limitée aux chantiers maritimes établis au Québec ayant un accès direct à un plan d'eau navigable. Ceux-ci d'abord avoir construit récemment des navires de plus de 50 tonneaux et toujours disposer de la main-d'œuvre et des infrastructures pour le faire. Les chantiers ainsi reconnus ont ensuite la possibilité de demander un crédit d'impôt lorsqu'ils construisent un ou des navires particuliers. Comme il est reconnu que la compétitivité dans le secteur s'obtient par la réalisation en série de navires, les crédits sont disponibles pour la construction de navires-prototypes destinés à être développés dans la réalisation d'une série d'unités. Le montant du crédit accordé est un pourcentage des dépenses admises : principalement les coûts liés à la préparation des plans et devis ainsi que les salaires liés à la construction du navire. Le pourcentage utilisé pour le calcul varie selon le rang du navire : 35,5 % des dépenses

admises pour la première unité d'une série et 26,25 % pour la troisième (Revenu Québec, formulaire *Crédit d'impôt pour la construction de navire*).

La formule du gouvernement fédéral, nommée mécanisme de financement structuré, prend plutôt la forme d'un soutien aux entreprises qui commandent un navire à un chantier maritime canadien. Il s'agit d'une réduction des intérêts à verser sur le prêt finançant la mise en chantier du navire qui peut atteindre jusqu'à 15 % de la valeur du contrat conclu avec le chantier. Ainsi la demande doit être présentée par l'acheteur du navire, mais c'est le prêteur qui fournit les capitaux qui reçoit la contribution du mécanisme de financement structuré. Cette mesure a été mise en place en 2001 et reconduite jusqu'en 2011. Dès le départ, elle a été présentée comme une alternative plus apte à créer de la demande pour les chantiers canadiens. Ainsi les armateurs canadiens qui financent la construction d'un navire dans ce cadre n'ont pas accès à la déduction pour amortissement accéléré. Ils sont toutefois admissibles à la déduction pour amortissement standard pour ce navire.

2.2.2 Objectifs et mesures visant à fonder l'intervention étatique dans la fourniture des infrastructures et services maritimes sur les principes commerciaux

Dans notre analyse, nous greffons sous le parapluie des objectifs de création de richesse à l'intérieur l'industrie maritime canadienne classique un autre important développement de l'encadrement public du secteur maritime canadien des deux dernières décennies : la commercialisation de l'intervention fédérale dans la provision des services portuaires et de la Voie maritime. Il faut reconnaître d'emblée que ces mesures se mettent en place au milieu des années 1990 dans un contexte où les objectifs de contrôle des dépenses et de lutte aux déficits gouvernementaux orientent très fortement les actions gouvernementales. Il ne fait aucun doute que les modifications à la Loi maritime du Canada présentées en 1995-1996 (adoptées en 1998) avaient comme motivation initiale de participer à l'effort de réduction des dépenses publiques. Mais il ne faut pas oublier que l'initiative s'appuie sur la notion que l'opération des infrastructures selon les principes commerciaux allait augmenter la qualité des services et ainsi stimuler la compétitivité des utilisateurs. La justification des mesures proposées alors n'est pas seulement de contrôler le budget, mais aussi que le réajustement de l'implication de l'État doit lui permettre de mieux jouer son rôle de stimulateur économique, par opposition à celui d'opérateur l'initiative de commercialisation.

Dans le secteur portuaire, l'initiative de commercialisation s'est traduite par une modification majeure du statut des ports alors sous la responsabilité de Transports Canada. Trois catégories de ports sont identifiées. Les ports offrant le principal moyen d'accès à une région éloignée qui doivent rester dans le giron de Transports Canada. Les ports d'intérêts régionaux dont on propose la décentralisation vers des autorités publiques ou privées directement concernées par les opérations qu'on y effectue. Néanmoins, les difficultés d'autofinancer le fonctionnement de ces infrastructures lourdes, à plus forte raison leur mise à niveau, a fait en sorte que peu de repreneurs potentiels ont accepté de s'en porter acquéreur malgré leur intérêt et leur détermination à les voir maintenues en opération. Le programme de cession pour ces ports a ainsi été reconduit à plusieurs reprises, la dernière fois jusqu'au 31 mars 2012. Cette situation a généré beaucoup d'incertitude. La troisième catégorie identifiée dès le départ

regroupe les ports dont l'importance est significative pour l'économie canadienne dans son ensemble et dont les trafics sont susceptibles de générer des revenus suffisants pour s'autofinancer. Ils se voient accorder le statut d'autorité portuaire canadienne. Les autorités fédérales demeurent alors propriétaires des terrains portuaires mais en confient la gestion à un conseil d'administration qui doit voir à l'opérer comme une entité commerciale de façon à générer les revenus nécessaires au maintien des installations et à la provision de services répondant aux attentes des utilisateurs. Cette structure administrative créée par la loi de 1998 est maintenant très bien implantée. En 2008-2009 des modifications ont été apportées à la Loi maritime du Canada de façon à faciliter l'accès au financement privé des autorités portuaires canadiennes.

En segmentant et décentralisant ainsi la gestion des ports du pays, Transports Canada établit clairement que la concurrence entre ports canadiens n'est pas à éviter et peut être garante d'un meilleur niveau de service pour les utilisateurs. (Pour une analyse comparative de la commercialisation portuaire voir Debie et Lavaud-Letilleul, 2010).

Le modèle retenu pour la Voie maritime est semblable à celui des autorités portuaires canadiennes. En 1998, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent assume son mandat de gérer commercialement l'opération de la Voie maritime, malgré son statut d'organisation sans but lucratif et malgré qu'elle ne soit pas propriétaire des actifs eux-mêmes. Là aussi l'objectif est de permettre une administration plus apte à répondre aux attentes des utilisateurs et par extension influencer positivement l'activité économique générée par ces derniers.

Dans la logique de notre grille d'analyse, nous avons associé les stratégies de commercialisation de l'intervention gouvernementale à des leviers de développement pour l'industrie maritime tout en reconnaissant qu'au départ le moteur de ces actions est la volonté de réduire les dépenses. Certaines mesures liées à cet objectif général ont pris des formes qui sont au contraire devenues des irritants qui ont beaucoup retenu l'attention des acteurs maritimes privés qui les ont dénoncés depuis le milieu des années 1990. Il s'agit des politiques de recouvrement de coûts qui visent à récupérer auprès de leurs utilisateurs une certaine partie des sommes nécessaires pour fournir les services maritimes aux navires. Les navires en transit dans les ports du Saint-Laurent doivent notamment s'acquitter de deux droits de services auprès de la Garde côtière canadienne : un pour les services à la navigation et l'autre pour le déglacage en saison hivernale.

Pour les services à la navigation, les tarifs pour les navires non canadiens sont calculés à chaque chargement et déchargement au taux de 0,152 \$ multiplié par le poids de la cargaison (maximum de 50 000 tonnes métriques). En ce qui concerne les navires canadiens, différentes formules s'appliquent selon le cas. Toutes ces formules sont calculées sur une base trimestrielle. Pour les transporteurs de vrac sec et les porte-conteneurs, on doit calculer le produit de la multiplication de 1/100 de la distance parcourue en kilomètres, par le nombre de tonnes transportées au droit de 0,007 \$. Il est aussi possible de seulement calculer le poids de la marchandise par 0,16 \$. L'exploitant doit utiliser la formule qui, parmi les deux, donne le montant des droits le moins élevé à payer. Pour les autres navires commerciaux de transport de marchandises, il s'agit du produit de la multiplication de la jauge brute du navire (maximum de 50 000 tonneaux) par 1,14 \$.

Pour les services de déglçage, les tarifs sont uniformes à tous navires, canadiens ou étrangers. La tarification s'applique à une zone de glace spécifique et la saison pour la zone laurentienne s'étend du 21 décembre au 15 avril. Il en coûte 3 100 \$ pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien, jusqu'à concurrence de huit fois par navire par saison et trois fois par navire par période de 30 jours. S'ils disposent d'une coque renforcée pour les glaces, les navires peuvent bénéficier d'un rabais à la tarification :

- Navire de cote arctique ou de type A ou B du Canada ou d'un type international équivalent à un type A ou B du Canada : 35 % de rabais
- Navire de type C du Canada ou d'un type international équivalent au type C du Canada : 25 % de rabais; et
- Navire de type D du Canada ou d'un type international équivalent au type D du Canada : 15 % de rabais.

Les deux exemples (tableau 1 et 2) qui suivent illustrent les coûts annuels relatifs à ces droits, calculés à partir de cas fictifs mais réalistes. Pour le cas 1, nous avons choisi un porte-conteneurs affecté sur un service entre Montréal et Anvers, effectuant une rotation d'environ 21 jours. Les coûts sont calculés pour un navire seulement, et non l'ensemble de ceux affectés sur le même service. La cargaison moyenne est évaluée à 75 % de la capacité, atteignant 42 000 tonnes métriques. Le cas 2 est celui d'un navire canadien transportant des produits pétroliers raffinés entre des ports du Saint-Laurent. Nous avons simulé 30 voyages annuels avec un chargement à 75 % de la capacité, correspondant à 10 000 tonnes métriques par voyage.

Tableau 1 Calcul des droits de services à la navigation dans le Saint-Laurent; cas simulé

	Cas 1	Cas 2
Type de navire	Porte-conteneurs (2800 EVP)	Navire citerne (produits raffinés)
Pavillon	non canadien	canadien
Trajet	Anvers - Montréal	Intra Saint-Laurent
Voyages annuels	15	30
Jauge brute	39 000	8 850
Port en lourd	56 000	13 200
Cargaison moyenne	42 000 tonnes métriques	10 000 tonnes métriques
Droits annuels de services à la navigation	42 000t X 30 = 1 260 000t X 0,152\$ = 191 520\$	8850 (jauge brute) X 1,14\$ = 10 089\$ X 4 trimestres = 40 356\$

Le tableau 2 reprend les deux mêmes cas mais illustre les droits de services de déglçage dans le Saint-Laurent. Sur la base d'une rotation de 21 jours, nous estimons que le porte-conteneurs du cas 1 effectue 5 transits lors de la saison de glace. Stipulant qu'il possède une classe de coque D. Nous avons évalué que le navire canadien effectue 9 ou 10 voyages durant la saison des glaces. Toutefois, un maximum de 8 transits se soucrit à la tarification. Avec une coque de classe A, il bénéficie du rabais maximal.

Tableau 2 Calcul des droits de services de déglacement dans le Saint-Laurent; cas simulé

	Cas 1	Cas 2
Type de navire	Porte-conteneurs	Navire citerne (produits raffinés)
Pavillon	non canadien	canadien
Trajet	Anvers - Montréal	Intra Saint-Laurent
Voyages en saison de glace	5	9
Classe de navire	D (-15%)	A (-35%)
Droits annuels de services de déglacement	$3\ 100\$ \times 5 = 15\ 500\$ - 15\% = 13\ 175\$$	$8\ (\text{max}) \times 3\ 100\$ = 24\ 800\$ - 35\% = 16\ 120\$$

Les questions de recouvrement de coûts ont suscité beaucoup d'insatisfaction au sein des opérateurs de navires. Des questions d'équité entre les modes et entre les différentes façades maritimes du pays ont été soulevées. On peut aussi reconnaître que l'imposition de tous frais externes peut constituer un irritant sérieux, surtout dans les situations où les marges de profits sont minces. Néanmoins, nos exemples suggèrent que ces frais représentent tout de même qu'une fraction des coûts totaux d'opération des navires marchands et qu'ils ne sauraient à eux seuls transformer fondamentalement la compétitivité des navires par rapport aux autres modes ou celle du Saint-Laurent par rapport à d'autres routes. Malgré tout, l'accumulation de pressions à la hausse sur la structure de coûts peut avoir des conséquences significatives.

2.2.3 Objectifs et mesures relatifs à la dynamisation de l'industrie maritime de l'axe Saint-Laurent Grands Lacs

Notre analyse associe aux objectifs de création de richesse au sein de l'industrie maritime canadienne une dernière sous-famille de mesures. Nous les désignons sous l'expression parapluie des efforts de redynamisation du transport maritime. Bien que ces mesures s'adressent pour certaines à l'ensemble du transport maritime, plusieurs visent spécifiquement le transport maritime de courte distance, ou TMCD. Par opposition au cabotage tel que défini par la loi du même nom, cette catégorie peut inclure du transport international s'il n'inclut pas de traversée océanique. Dans le contexte laurentien, cela permet d'inclure les importants échanges avec les États-Unis soit via les Grands Lacs ou la Côte Est. Du point de vue de la communication des enjeux de ce segment aux parties prenantes externes aux cercles maritimes classiques, l'expression transport maritime de courte distance a l'avantage d'éviter le jargon ou une association à une activité du passé. L'expression est aussi la traduction directe de l'expression anglaise short sea shipping. Son emploi permet donc de faire le pont avec les initiatives fondées sur le même constat menées par la Maritime Administration des États-Unis ou encore par la Commission européenne. Néanmoins dans la perspective de notre analyse, l'emploi du terme transport maritime à courte distance permet essentiellement d'éluder les liens avec le protectionnisme qui est fréquemment présenté comme nuisible au développement économique à long terme. En effet, dans la langue anglaise, le terme

cabotage désigne spécifiquement le système juridique qui réserve le transport à l'intérieur d'un pays aux transporteurs nationaux (peu importe le mode).

Plus fondamentalement que par sa dénomination, cette sous-famille d'objectifs se différencie des composantes de l'encadrement public maritime décrites jusqu'ici par la nature des initiatives qui lui sont liées. Les principales assises de ces mesures ne sont pas des lois ni des réglementations. Par conséquent, les instances provinciales – principalement québécoises – et surtout les associations de parties prenantes privées y jouent un rôle plus prépondérant. On y retrouve des mesures prenant les formes de :

- des mécanismes de concertation des membres de l'industrie maritime
- des campagnes de promotion et de valorisation du transport maritime
- des programmes de soutien à l'investissement pour encourager l'innovation et le développement de nouveaux services maritimes.

L'industrie maritime du système Saint-Laurent Grands Lacs possède une tradition associative bien établie. Plusieurs organisations sans but lucratif reçoivent des parties prenantes du secteur des mandats de concertation et de présentation auprès des autorités gouvernementales et dans l'espace public. Ces organisations sont segmentées en fonction des particularités des parties prenantes qu'elles regroupent et représentent : les Armateurs du Saint-Laurent pour les opérateurs sous pavillon canadien, la Fédération maritime du Canada pour les utilisateurs internationaux du système alors que Société de développement économique du Saint-Laurent va rejoindre ceux-ci en plus des ports et de certains acteurs riverains comme des municipalités. D'autres regroupements concentrent a priori leurs actions sur les intérêts des acteurs plus spécifiquement associés à la section Grands Lacs du système (Canadian Shipowners Association) ou encore inclure plus expressément la position d'expéditeurs maritimes (Chamber of Marine Commerce). Néanmoins tous ont des visées au moins en partie communes et plusieurs acteurs sont des membres actifs de plusieurs associations. Malgré ce réseau de représentation actif, il est intéressant d'observer périodiquement à la mise en place d'initiatives de concertation visant à établir des bilans qui transcenderaient les intérêts spécifiques de chacun. Ces mécanismes voient dans la consultation un moyen de mettre de l'avant des propositions d'amélioration de l'encadrement public maritime au sens large tel que le définit cette étude. Ces initiatives sont le plus souvent associées par les membres de l'industrie eux-mêmes aux rapports ou manifestes qu'elles ont amenés sur la place publique. Si leur activité est vue comme plus ponctuelle, ces initiatives sont normalement associées à des structures de concertation qui demeurent fonctionnelles et actives sur de beaucoup plus longue période.

À l'échelle québécoise, le cas le plus probant de ce type de mesure est sans doute le Forum de concertation sur le transport maritime. Cette instance a été créée dans la foulée de la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec, adoptée en juin 2001. Le Forum a d'abord mis sur pieds une série de groupes de travail chargés de faire le bilan et formuler des recommandations sur des enjeux particulièrement significatifs pour l'industrie maritime québécoise : la compétitivité, l'environnement, la formation de la main-d'œuvre, l'image publique (promotion et valorisation), le cabotage et le réseau portuaire régional. Ces axes ont fait l'objet de rapports riches en analyse publiés entre 2003 et 2006. De ces travaux, a découlée la création de la Table de concertation sur le transport maritime courte distance. Le Forum

est toujours actif aujourd'hui. Il sert notamment de plate-forme d'échange privilégiée entre le Gouvernement du Québec et l'industrie maritime du Système Saint-Laurent Grands Lacs. On peut aussi regrouper dans ce bloc de mesures le pendant fédéral de ce type d'approche : le Conseil consultatif maritime canadien. Reflétant les responsabilités de Transports Canada, cette table de concertation est par contre plus portée vers les aspects du contrôle réglementaire de l'opération des navires. Un dernier exemple de concertation élargie qu'il convient de noter est l'Alliance de l'industrie maritime du Canada. Ce regroupement d'associations représentant les membres de l'industrie canadienne oeuvrant dans le bassin laurentien, mais également sur la Côte Ouest ainsi que dans la région Atlantique a fait paraître en 2005 le Canevas d'avenir pour l'industrie maritime du Canada.

Un des constats qui se dégagent de ces exercices de concertation élargie est l'insatisfaction à l'égard de la perception de l'industrie maritime. L'image d'une industrie ancienne, au bilan environnemental peu reluisant ou encore au fonctionnement obscur nuirait à l'écoute que l'industrie peut obtenir des décideurs publics et par conséquent réduirait ses possibilités de développer un encadrement public plus performant. Les travaux de la Chaire ont mesuré que l'image publique du transport maritime au Québec n'est pas si négative, mais présentent tout de même des défis importants (Morin et al, 2009). C'est certainement un sentiment répandu ces les parties prenantes du système Saint-Laurent Grands Lacs. En 2007, ceux-ci se sont regroupés pour mener une campagne de valorisation. Cette initiative des associations maritimes avec l'appui de Transport Québec a mené à la création du site web présentant l'importance du transport maritime sur le Saint-Laurent ([www. http://www.lesaint-laurent.com/](http://www.lesaint-laurent.com/)). Ceci a été suivi par une campagne publicitaire dont le concept voulait souligner l'omniprésence insoupçonnée du transport maritime dans le quotidien en rappelant qu'il est essentiel à l'acheminement des nécessités de tous les jours. Ce message a été diffusé en support écrit dans les principaux quotidiens québécois, puis dans le cadre d'une campagne télévisée. Une deuxième phase de cette large campagne de promotion est en préparation par les mêmes acteurs. La section Grands Lacs du système à l'étude comporte également son exemple de campagne de promotion. La Voie maritime en collaboration avec les ports et les acteurs principaux de son système a recours à ce type depuis 2002 avec la création de la marque de commerce Autoroute H2O. En plus de l'utilisation du logo pour mettre en valeur l'industrie, l'initiative comprend des campagnes d'affichage en bordure des artères routières principales et dans les différents médias écrits généraux ou maritimes. Le message que l'on recherche à transmettre est que la Voie maritime et le système Saint-Laurent Grands Lacs dans son ensemble offre une solution efficace pour les défis actuels et futurs posés par le transport de marchandises, notamment au niveau de la lutte à la congestion routière. Autoroute H2O joint également les activités de défense de l'image publique à l'objectif de concertation des parties prenantes par l'organisation de conférences annuelles. (Note : en parallèle à la présente étude, la Chaire conduit des travaux spécifiques sur l'image publique du transport maritime et sa promotion dont les conclusions finales seront livrées plus tard en 2010 ceux-ci montrent qu'il y a du positif et du négatif dans la perception du transport maritime au Québec et que malgré les difficultés à transformées une image cela constitue un enjeu incontournable).

L'industrie maritime a mis en place certaines initiatives en rapport avec l'enjeu de la main-d'œuvre, problématique s'exprimant en premier lieu par la difficulté à recruter et

retenir la main-d'œuvre certifiée pour les emplois en mer. Les actions entreprises, notamment au sein du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, vont bien au-delà de la seule promotion des carrières maritimes. Il n'en demeure pas moins que la promotion est une dimension importante de l'enjeu. Aux campagnes à l'intention du grand public, on peut inclure aux efforts de promotions de l'industrie maritime, le matériel destiné aux finissants du secondaire et la présence dans les écoles, les salons de l'éducation ou foires de l'emploi.

Le dernier type de mesure que notre analyse inclut dans cette sous-famille d'objectifs et mesures est d'une nature différente : des programmes d'aide, subventions, permettant aux autorités publiques d'appuyer des investisseurs privés qui développent de nouveaux services de transports maritimes ou améliorent sensiblement des offres existantes. De tout temps, les infrastructures en transport ont fait l'objet d'investissements publics. En fait le développement et le maintien de ces infrastructures constituent des postes majeurs de dépenses dans les budgets gouvernementaux au Québec comme ailleurs. Mais les programmes que nous considérons ici, s'ils disposent d'enveloppes comparativement beaucoup plus réduites, n'ont pas pour but de fournir directement des infrastructures mais plutôt de stimuler des investissements privés permettant d'offrir aux expéditeurs des solutions réduisant l'impact environnemental du transport de leurs marchandises et/ou limitant la pression sur le réseau routier. Bien des programmes d'aide financière de cette nature existent ailleurs au Canada, les autorités québécoises sont reconnues comme leader de ce type d'initiatives. Cette volonté politique plus ferme repose essentiellement sur la reconnaissance qu'au départ l'encadrement public des transports en général n'est pas neutre, notamment en raison du mode de financement des infrastructures routières. Dans ce contexte, une intervention gouvernementale directe pour favoriser la compétitivité d'un mode par rapport à un autre peut être souhaitable. Ceci contraste avec le principe de neutralité modale exprimé dans la Loi sur les transports au Canada. Le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM) est le pionnier et l'archétype de ces initiatives québécoises. Il a été reconduit pour la période pour la période 2006-2011 avec un budget de 21 millions de dollars. Selon son promoteur, le programme a pour raisons d'être :

- «une meilleure intégration et une utilisation plus rationnelle des modes et systèmes de transport des marchandises au Québec, dans un souci de compétitivité, de sécurité, de réduction des coûts liés au réseau routier et au développement durable;
- le maintien et le développement d'un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport répondant aux besoins des expéditeurs;
- le développement à court terme des activités de transport maritime et ferroviaire au Québec;
- la promotion des modes ferroviaire et maritime, ainsi que la valorisation du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent»

(Transport Québec, Intégration modale, 2010, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/transport_maritime/programmes_aide/integration_modale)

Le programme peut supporter des activités de promotion ou encore des études, mais 80 % du budget est destiné à supporter la mise en place de nouveaux services de transport maritime ou ferroviaire ou à tester des projets pilotes dans ces secteurs. Les

promoteurs de tels projets peuvent accéder à un remboursement partiel des dépenses admissibles comme l'aménagement de terrains, la construction ou la réparation de quais ou des bâtiments d'entreposage de même que l'acquisition d'équipement de manutention. Fidèlement aux objectifs cités, la valeur des projets présentés est jugée entre autres sur le transfert modal qu'ils génèrent : les voyages de camions (quantité de cargo, origine et destination) que l'on détourne ainsi du réseau routier. On évalue également les bénéfices pour la sécurité routière, l'entretien des routes les émissions atmosphériques. Ce programme respecte aussi le principe général d'État développeur, mais pas opérateur. En d'autres termes, la contribution publique ne peut dépasser 50 % des dépenses totales et le demandeur doit fournir lui-même au minimum 33 % des fonds. Plus fondamentalement, pour être admissible un projet doit pouvoir faire la démonstration d'un bon potentiel de viabilité économique après la période subventionnée.

Au final, il est important de souligner que si le programme peut fournir de l'aide financière à la mise en place de services de transport maritime, favoriser la création de richesse à l'intérieur de l'industrie maritime n'est pas la finalité du programme. C'est plutôt parce qu'on juge qu'un meilleur équilibre entre tous les modes utilisés pour le transport de marchandises contribuerait à la réduction des coûts sociaux de ces mouvements de cargo qu'on propose une aide dont le secteur maritime – parmi d'autres – peut profiter.

Cette nuance est d'autant plus claire dans les deux autres programmes d'aide au transport intermodal proposés par Transport Québec : le programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises (PEETM). Dans ces cas, l'aide financière proposée est conditionnelle et proportionnelle à la quantité gaz à effet de serres réduites ou évités : jusqu'à un maximum 500\$ par tonnes de 6 millions par projet (la moitié de ces plafonds pour les projets sans infrastructures).

Pour résumer, si on voulait traduire la finalité des objectifs en indicateurs directement quantifiables on retiendrait les éléments suivants :

- flotte sous pavillon canadien (nombres de navires et tonnage total)
- l'emploi en mer des marins canadiens
- l'activité dans les chantiers maritimes canadiens
- part modale du transport maritime dans les échanges intracanadiens
- volume de marchandises manutentionnées dans les ports du système (ou en transit dans la Voie maritime)

La figure 3 synthétise les liens dans les composantes de la grande famille d'objectifs et mesures visant le développement de l'industrie maritime canadienne classique.

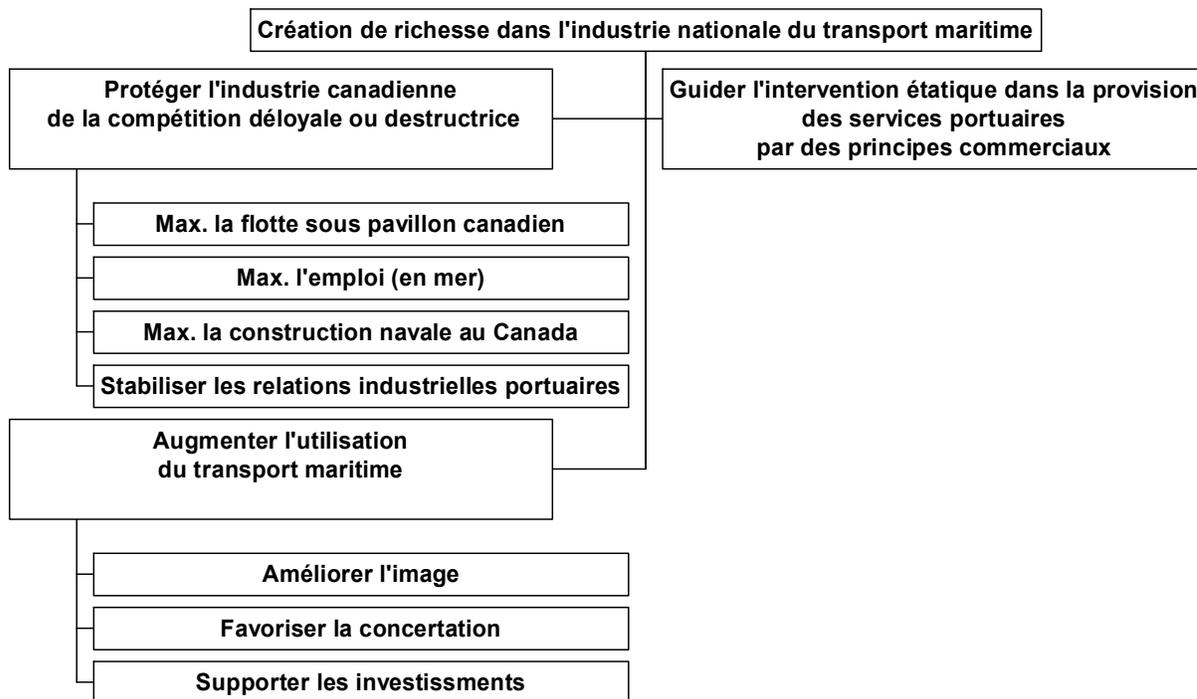


Figure 3 – Synthèse des objectifs ciblant la création de richesse dans l'industrie maritime canadienne

2.3 Objectifs et mesures visant la création de richesse dans l'ensemble de la société par la stimulation du commerce

À la différence de la précédente famille d'objectifs et mesures, les initiatives décrites dans cette section ne s'intéressent pas à la croissance du secteur maritime en soi. Ces initiatives visent un intérêt considéré plus large, jugé plus fondamental. Elles s'intéressent au transport maritime parce qu'il s'agit d'un vecteur essentiel au commerce. Ces mesures s'appuient ainsi sur le postulat initial que le commerce, régional comme international, est un agent de développement économique dont les retombées peuvent profiter à l'ensemble de l'économie. C'est pour cette raison que l'encadrement public en général, et celui du secteur maritime en particulier, dans cette logique doit placer le commerce au cœur de ces priorités et voir à créer les conditions favorisant la meilleure fluidité possible des échanges.

Les sous-groupes de cette famille d'objectifs et mesures s'articulent donc autour de l'objectif central de maximiser les échanges. On y retrouve tout de même au moins trois blocs d'approches dont la philosophie et les principes d'intervention sur le marché diffèrent significativement :

- favoriser la libre concurrence pour assurer l'accessibilité au transport maritime international pour les importateurs et exportateurs.
- maximiser la performance des chaînes d'approvisionnement par la planification intégrée.
- protéger la connectivité des régions périphériques aux réseaux d'échanges.

2.3.1 Objectifs et mesures visant l'accessibilité au transport maritime international

Les dispositions de l'encadrement public pour le transport international diffèrent radicalement du système mis en place pour le cabotage. En effet, on part de la prémisse opposée dans le cas des services de transport maritime international : la libre concurrence, sur le marché international, est retenue comme la voie à privilégier pour protéger l'accès des importateurs et exportateurs aux services de transport maritime transocéanique. Ce constat s'est imposé depuis bien avant la période d'analyse de cette étude. En fait, ce qui caractérise l'encadrement maritime canadien à cet égard est plutôt une absence de mesure. Le système canadien n'a pas choisi de mettre en place des mesures susceptibles d'assurer une certaine compétitivité au pavillon national sur le marché international. Il n'a pas tenté d'avoir recours aux mécanismes de seconds registres ou d'imposition forfaitaire des revenus selon la capacité des navires (tonnage tax) que les puissances et ex-puissances maritimes européennes ont développés pour réagir au transfert de leur flotte vers les registres ouverts (notre analyse comparative internationale décrit ces mécanismes, voir Guy et Urli, 2009). En fait, au moment où se mettent en place ces mesures en Europe, le pavillon canadien est déjà pratiquement absent du transport international. Alors que c'est le principe fondateur de l'encadrement du transport maritime intérieur, on ne juge pas désirable de protéger les navires canadiens d'une concurrence déloyale de navires ayant accès à une structure de coûts inaccessible pour eux sur le marché du transport transocéanique.

En bémol au constat précédent, il convient de rappeler que suite à la fragmentation de la fonction d'armateur qui se généralise sur la scène internationale dès les années 1970, la nationalité d'un navire devient une notion très relative. Il est donc possible, et même fréquent, de voir la construction d'un navire financé par des intérêts canadiens, construit en Chine et enregistré aux Bermudes, dont la gestion technique est confiée à une entreprise britannique recrutant des navigants indiens alors que sa gestion commerciale est dirigée à partir de Montréal. C'est le modèle d'affaire du Groupe Fednav ou encore de son concurrent Canfornav. Certes de tels navires ne battent pas pavillon canadien, mais la désignation de navires « étrangers » traduit mal leur réalité. Pour les lignes conteneurisées internationales qui empruntent le Saint-Laurent jusqu'à Montréal s'ajoute le phénomène de concentration des armements. Les dix plus grandes entreprises de ce segment contrôlant 60 % de toute l'offre mondiale, ce sont également ces multinationales qui occupent le marché sur le Saint-Laurent y déployant des navires internationaux. Ces groupes ont tout de même des entités canadiennes implantées localement pour superviser les ventes à la coordination des services régionaux et à ce titre sont des parties prenantes à part entière du système Saint-Laurent Grands Lacs.

Malgré qu'on ait choisi de ne pas s'attaquer à la concurrence déloyale sur la scène internationale, il est intéressant d'observer que l'on a jugé bon de prévenir l'instabilité

pouvant découler d'une concurrence exacerbée. L'encadrement maritime canadien comprend ainsi en conformité avec le système international les dispositions légales permettant une certaine forme de collusion pour les transporteurs de lignes régulières. Ici comme ailleurs, ces transporteurs ont la possibilité de partager une grille de prix commune lorsqu'ils se regroupent en conférence maritime. À l'origine, au 19^e siècle, ce système est né pour assurer que les importateurs et exportateurs ne se retrouvent pas devant une rupture de service suite au retrait de transporteurs ne pouvant plus faire face à la concurrence. Bien entendu l'importance relative des conférences maritimes a beaucoup diminué au cours des dernières années. D'abord suivant le refus des autorités européennes de leur reconnaître le droit de fixer des tarifs porte-à-porte ainsi que par l'introduction en 1999 aux États-Unis (Ocean Shipping Reform Act) des contrats confidentiels dans le marché des lignes régulières. Néanmoins la possibilité d'échanger sur les capacités déployées conserve son importance pour les ententes de stabilisation. Les expéditeurs au Canada comme à l'étranger expriment à l'occasion leur insatisfaction par rapport à ces dispositions en particulier et le traitement des lignes conteneurisées en général. Dans le contexte actuel de reprise, certains allèguent que les transporteurs retiennent la remise en service des navires retirés du marché pendant la crise de 2009 afin de faire davantage de pressions à la hausse sur les prix.

2.3.2 Objectifs et mesures visant à maximiser la performance des chaînes d'approvisionnement par la planification intégrée

Les objectifs et mesures regroupés dans cette section concernent les initiatives de portes d'entrées et de corridors de commerce. S'inspirant des exemples américains de corridors de transport terrestre, ces approches sont au départ mises de l'avant au Canada par des associations de parties prenantes privées du secteur du transport de marchandises qui y voit le moyen de coordonner les décisions devant assurer que les réseaux d'une région donnée aient bel et bien la capacité d'assurer un transit fluide des marchandises. Ces initiatives naissent dans un double contexte : d'une part de croissance rapide et prolongée des volumes de marchandises importés en transit sur les réseaux de transports intérieurs et d'autre part le vieillissement d'une part importante des structures construites il y a 30 ans et plus. Ceci met sous pression les réseaux propulsant à l'avant-scène les enjeux de capacité de support et les risques de congestion. Or, l'approche met également en lumière combien la fluidité des échanges est impérative. La compétitivité de tout le pays dépend du bon fonctionnement de ces chaînes d'approvisionnement dans le contexte où tant les économies régionales et nationales s'internationalisent de plus en plus.

L'enjeu du renouvellement des infrastructures est donc au cœur des initiatives de portes d'entrées et de corridors de commerce. Comme la mise à niveau de ces équipements est coûteuse, les besoins excèdent largement les ressources. La planification apparaît ainsi d'autant plus importante pour s'assurer d'investir sur les maillons les plus névralgiques. Dans cette perspective on développe une technique de diagnostic où l'on considère l'origine et la destination des différents types de marchandises afin d'identifier les goulots d'étranglement et les solutions à apporter. Dans cette démarche, la dimension intermodale est intrinsèque parce que c'est la marchandise qui est analysée, pas les véhicules. Ceci contraste avec l'approche historique, encore très présente, qui s'adresse d'abord aux problématiques auxquelles font face les transporteurs ce qui encourage un traitement indépendant des différents modes de transport. La vision

intégrée et multimodale sur laquelle on propose de construire l'encadrement public des transports représente un changement majeur. C'est sur les bases de cet argumentaire développé par les représentants de l'industrie des transports que les gouvernements provinciaux et fédéral vont s'entendre pour mettre sur pied des structures communes pour effectivement définir leurs interventions selon ces principes (notre analyse comparative internationale retrace l'évolution de l'initiative de la portée d'entrée sur la Côte Ouest : voir Guy et Urli, 2009).

Comme sur la Côte Ouest, nous observons dans le système Saint-Laurent Grands Lacs le maintien en parallèle d'initiatives d'acteurs privés regroupés et d'initiatives formalisées par des ententes intergouvernementales. Deux entités doivent être considérées séparément dans notre analyse : le Corridor de commerce du Saint-Laurent et des Grands Lacs et la Porte continentale Ontario-Québec. Le Conseil du Corridor de commerce du Saint-Laurent-Grands Lacs est une initiative des acteurs privés. Le conseil lui-même est formé de dirigeants provenant principalement du secteur maritime – ports, arrimeurs et transporteurs – mais les deux principaux transporteurs ferroviaires canadiens en font également partie de même que le groupe de camionnage Transport Robert. L'action phare du Conseil est une étude appliquant la vision porte d'entrée pour identifier goulots d'étranglement et établir les solutions favorisées par l'industrie pour assurer la compétitivité du système Saint-Laurent Grands Lacs pour les 20 prochaines années. Cette étude réalisée par le Groupe IBI et rendue publique à l'automne 2008 se distingue par une méthodologie de consultation approfondie. Près de 75 représentants de l'industrie ont accepté de former quatre groupes de travail divisés selon la nature des marchandises transitant par le corridor : trafics conteneurisés, vrac secs, vrac liquides et marchandises générales conventionnelles. Chacun de ces groupes a été guidé à travers la même démarche de réflexion à l'occasion de rencontres successives. Au final, l'analyse a permis d'identifier 15 recommandations prioritaires, chacune associée à un ou des goulots d'étranglement particuliers.

La plus grande portion de ces recommandations sont associées à la problématique des profondeurs disponible pour les navires à différents points dans le système (Groupe IBI, 2008, p. 52-54) :

- Construire un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minerai de fer à Sept-Îles
- Améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac au port de Québec
- Améliorer et agrandir les installations de transbordement du vrac liquide au port de Québec
- 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
- Améliorer la capacité des ports et favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservant des marchés spécifiques (*niche ports*) tout le long du réseau

Le deuxième enjeu qui relie plus d'une recommandations est les liaisons avec l'arrière-pays. On y identifie premièrement la création d'un lien Windsor-Détroit supplémentaire qui prendrait la forme d'un tunnel sous la rivière Détroit. L'étude spécifie aussi 9 intersections du réseau du CN et 12 dans celui de CP où des sauts-de-mouton sont nécessaires. La troisième recommandation qu'on peut associer à ce bloc concerne le

réseau routier que l'on souhaite maximiser au niveau de l'accès au port de Montréal de même qu'à la région métropolitaine de Toronto. La très générale et première recommandation – faire de Montréal une plaque tournante du transport international de conteneurs – peut aussi être associé à l'enjeu des liaisons avec l'amont du système.

On peut identifier un dernier bloc parmi les recommandations résultant de la démarche du Conseil : les barrières liées aux dispositions administratives ne concernant pas les infrastructures. L'industrie identifie donc comme goulots d'étranglement majeurs le droit d'importation de 25 % sur les navires construits à l'étranger, le manque d'harmonisation dans les procédures frontalières ainsi que celles concernant le zonage et d'aménagement, les frais imposés aux utilisateurs du système (frais d'utilisation, pilotage ou liés à la sécurité) ainsi que les difficultés à recruter la main-d'œuvre.

Toutes ces recommandations constituent très certainement des enjeux de première importance pour la compétitivité de système Saint-Laurent Grands Lacs. En fait, elles recourent l'ensemble des revendications qui ont occupé l'agenda des représentants de l'industrie maritime depuis quelques années déjà. L'observateur de la scène maritime peut par ailleurs associer directement la plupart des recommandations aux prises de position reconnues de parties prenantes spécifiques. Ainsi malgré l'utilisation d'une méthode fondée sur une logique nouvelle découlant de la vision des portes d'entrée et corridors de commerce, les constats établis demeurent dans l'ensemble près du consensus existant avant la démarche.

L'entente entre les gouvernements canadien, québécois et ontarien pour le développement est formalisée dans un protocole signé en 2007. À l'annonce de la signature et dans la foulée du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, l'initiative est associée avec une enveloppe substantielle plus de deux milliards de dollars pourrait être avancés par le programme d'infrastructure Chantiers Canada pour financer la réalisation de projets identifiés comme prioritaire par la Porte continentale. Les premiers travaux ont consisté à mettre en place l'importante structure de coordination entre les trois partenaires gouvernementaux (figure 4) et le démarrage d'un vaste mécanisme de concertation et d'analyse pour anticiper l'évolution des mouvements de marchandises et identifier les besoins prioritaires pour répondre adéquatement à cette demande future. Une des originalités les plus intéressantes de cette nouvelle démarche de concertation est l'inclusion d'une série de groupe de travail devant se pencher sur des éléments non reliés aux infrastructures comme les relations de travail, le développement des compétences, la facilitation du commerce ou la sensibilisation des États-Unis. Cette approche tripartite est innovante en soi, mais inévitablement lourde. Les résultats des travaux, en termes d'identification des projets prioritaires pour l'investissement des sommes annoncées ou encore d'axes prioritaires d'action, n'ont pas encore été dévoilés publiquement au moment de conclure cette étude.

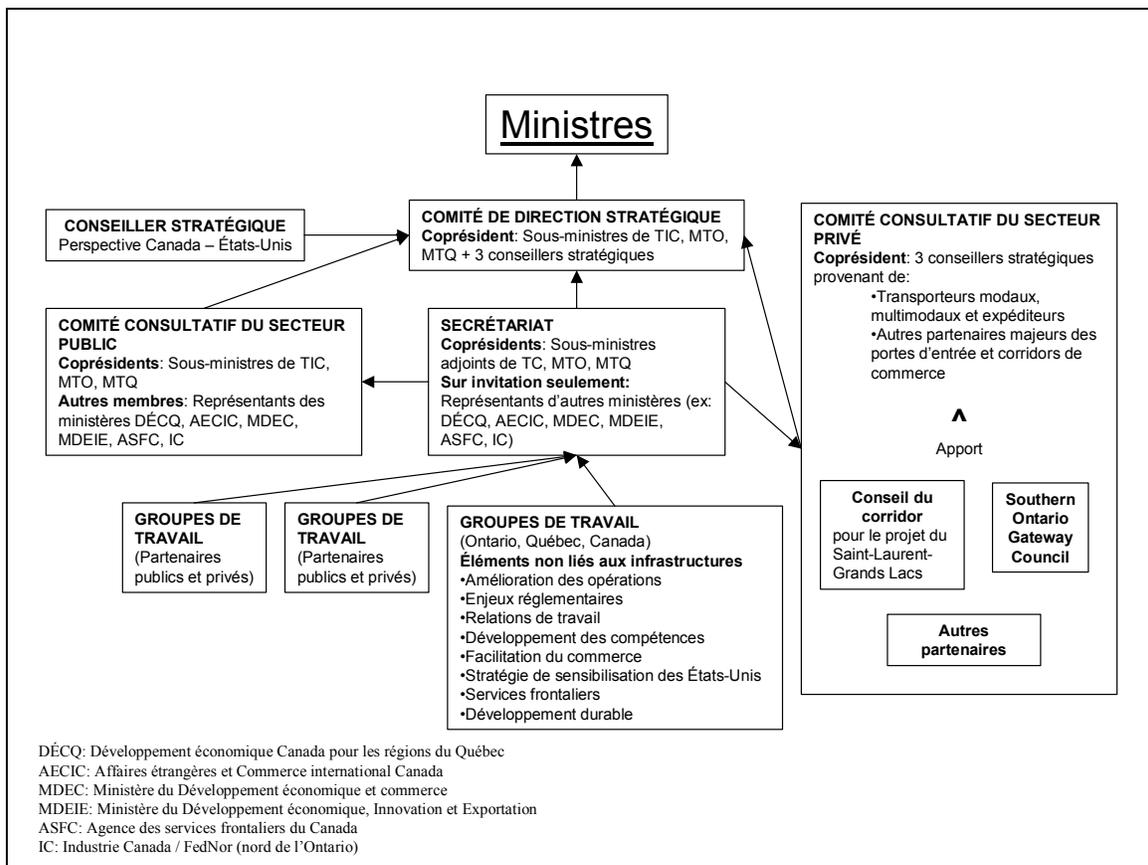


Figure 4 – Structure de gouvernance de la Porte continentale Ontario-Québec

À ce jour, les initiatives de portes d'entrées et de corridors de commerce ont stimulé une concertation importante qui a débouché sur un regroupement solidaire des parties prenantes autour de priorités communes dans le renouvellement des infrastructures. En ce sens, elles se rapprochent des mesures concernant la création de richesse à l'intérieur de l'industrie maritime canadienne décrite précédemment. Elles n'ont pas par contre établi de cadre légitimant une approche réellement intégrée et multimodale ou novatrice. Cela est illustré clairement par la perception qu'ont les gestionnaires des organisations maritimes laurentiennes des initiatives de portes d'entrées et corridors de commerce. Elles sont perçues comme des fonds dédiés au renouvellement des infrastructures et non comme l'outil pour développer une planification intégrée et donc plus performante des mouvements de marchandises. Par exemple, un gestionnaire intermédiaire d'un important port du système rencontré durant notre recherche décrivait ainsi la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec : « ...vous savez nous avons présentement un fonds important pour les infrastructures : il y a 2,1 milliards sur la table! Donc on remet à jour tous nos projets de développement pour pouvoir présenter nos plans : comme le font tous les ports du système ». Un autre dirigeant portuaire plaidait pour une plus grande reconnaissance des ports comme des agents de

développement économique régionaux et pas seulement des transbordeurs de cargo : il ne percevait pas les initiatives de porte d'entrée et de corridors de commerce dans leur forme actuelle comme un réel pas en ce sens. (Note : l'analyse de la Chaire sur l'importance des représentations, ou visions unificatrices de l'idéal à recherche, dans le développement des politiques publiques est développée dans un texte présenté à l'International Maritime Workshop tenu à Montréal l'an dernier: voir Guy et Lapointe, 2009. Les travaux de cet atelier sur l'intégration des ports aux chaînes de valeur doivent être publiés chez Ashgate dans les premiers mois de 2011).

2.3.3 Objectifs et mesures concernant la connectivité des régions périphériques

Cette catégorie n'a pas nécessairement une très grande visibilité à l'intérieur de l'encadrement public du système Saint-Laurent Grands Lacs, mais il est important de l'inclure dans notre analyse car elle incarne des visées d'une nature différente et rejoint des parties prenantes autrement marginalisées. Avec ces objectifs, on rejoint développement du transport maritime et développement socio-économique des régions du Québec. Au même titre qu'à l'échelle nationale il est primordial d'assurer que le pays soit connecté aux réseaux d'échange internationaux; l'activité économique en région est tributaire de l'efficacité de ces réseaux de transport. Cela pour assurer une bonne connectivité avec les pôles urbains québécois, mais également pour permettre de maintenir une ouverture vers les marchés internationaux : un enjeu important entre autres pour l'exploitation des ressources naturelles. Ce principe est reconnu par la Politique de transport maritime et fluvial du Gouvernement du Québec. En pratique, la principale mesure à cet effet est sans doute la reconnaissance du réseau portuaire commercial stratégique du Québec. Néanmoins, les longs délais dans le programme fédéral de cession des ports et l'incertitude qui en résulte font que les investissements et l'entretien des infrastructures se font au mieux ralenti dans les ports régionaux qui n'ont pas obtenu le statut d'autorité portuaire canadienne et qui n'ont pas été repris par des intérêts locaux. L'importance pour le développement régional est aussi un critère dans l'évaluation des projets soumis au Programme d'aide à l'intégration modale.

La figure 5 synthétise les liens entre les principaux éléments de la sous-famille d'objectifs et mesures visant la création de richesse par le développement du commerce :

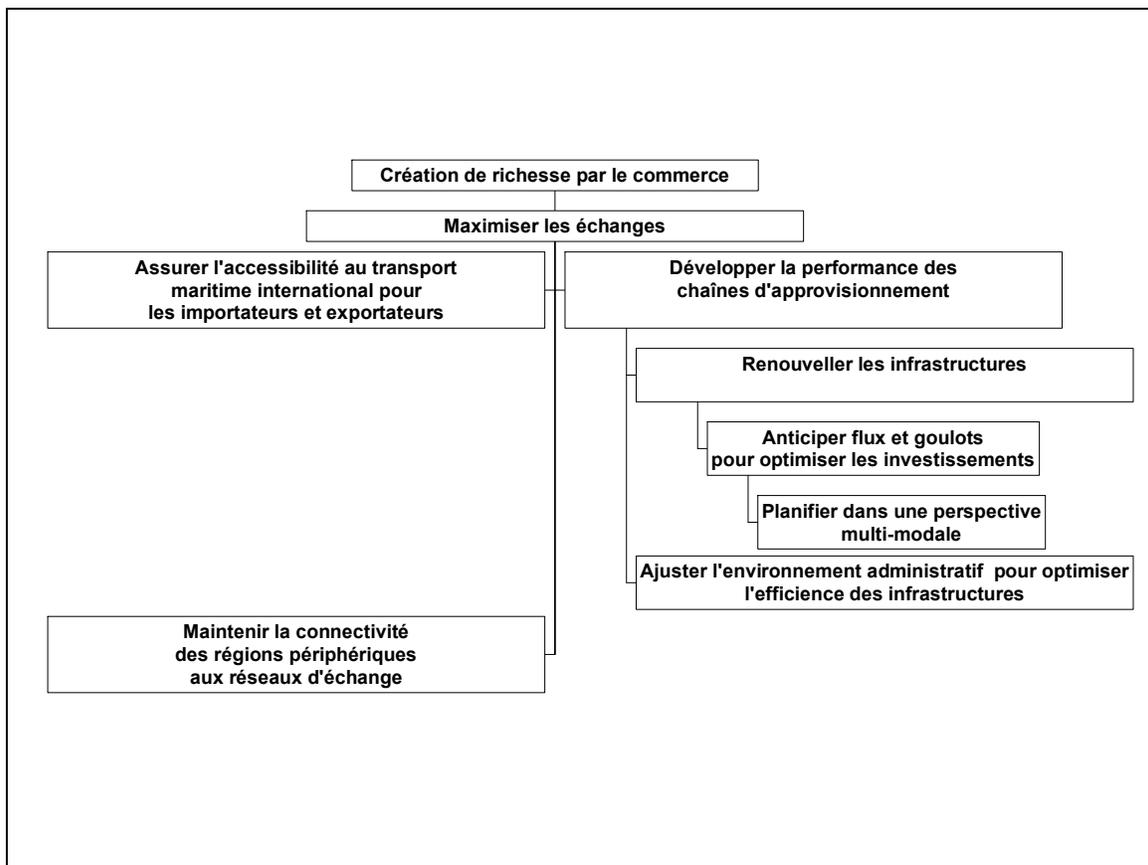


Figure 5 – Famille d’objectifs et mesures visant la création de richesse dans l’ensemble de la société par la stimulation du commerce

2.4 Objectifs et mesures relatifs à la protection des personnes et de l’environnement

Les composantes de l’encadrement public laurentien concernant la sécurité et l’environnement sont nombreuses tel que l’illustre l’énumération ci-dessous des développements les plus notoires survenus depuis le milieu des années 1990. La plupart de ces développements reposent en partie ou totalement sur des dispositions techniques. Ils sont de façon générale bien connus des intervenants maritimes. Pour les besoins de notre analyse, nous avons jugé plus utile de mettre en évidence les différentes transformations qualitatives marquantes qui recoupent les multiples initiatives indépendantes. Pour ce faire, nous proposons différentes catégorisations de ces transformations aux sections 2.4.1, 2.4.2 et 2.4.3. Ces découpages permettent d’identifier les directions générales suivies par les développements observés et de mettre en lumière les moteurs de changements qui entraînent ces transformations.

Avant de les analyser, démontrons l’étendue des transformations qu’a connues l’industrie maritime depuis le milieu des années 1990 :

Transformations reliées à des dimensions technologiques :

- Exigence de la double coque pour les navires transportant des d'hydrocarbures
- Imposition de la technologie de reconnaissance des cibles radars : *Automatic Identification System (AIS)*
- Mise en place de nouvelles procédures et équipement de communication d'urgence : système mondial de détresse et de sécurité en mer (*GMDSS*)
- Resserrement des règles relatives à l'envahissement des navires-rouliers
- Développement technique des cartes électroniques et de la réglementation les concernant

Transformations reliées à la sûreté :

- Application des mesures de prévention des actes malveillants intentionnels : entrée en vigueur du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (*Code ISPS*)
- Informatisation des procédures des rapports des navires en transit dans les eaux canadiennes : création du système INNAV
- Imposition des nouvelles procédures douanières aux États-Unis exigeant les déclarations hâtives (s'applique aux marchandises transitant par la section canadienne du système Saint-Laurent Grands Lacs).

Transformations liées de nouvelles considérations environnementales :

- Gestion des eaux de lest pour prévenir l'introduction d'espèces envahissantes : obligation canadienne de l'échange des ballasts en mer; adoption de la convention internationale sur la question proposant l'utilisation future de système de traitement; adoption par les États américains riverains des Grands Lacs des standards d'innocuité des eaux de lest techniquement inatteignable
- Interdiction des peintures antisalissures à base de tributylétain (TBT)
- Dispositions pour la réduction de la vitesse des navires dans le secteur du Lac Saint-Pierre pour contrer l'érosion des berges
- Entrée en vigueur des dispositions initiées par l'annexe IV de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (*MARPOL*) concernant le traitement des eaux usées des navires
- Entrée en vigueur des dispositions initiées par l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (*MARPOL*) concernant les émissions atmosphériques des navires et le taux de soufre contenu dans les carburants marins
- Nouvelles dispositions sur la mise à la casse des navires en fonction de la convention de Bâle.
- Loi visant à protéger l'environnement marin contre les pollueurs (préalablement le projet de loi C-15) permettant de criminaliser les rejets d'eaux huileuses en liant à la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et à la *Loi sur la protection de l'environnement*
- Plan de gestion des niveaux d'eau de la Commission Mixte International

- Débats sur l'impact des changements climatiques sur les niveaux d'eau dans le système Saint-Laurent Grands Lacs et des moyens d'adaptation à privilégier
- Adoption en provenance (de l'Europe et des États-Unis) du principe qu'un transfert modal du réseau routier vers le réseau maritime de flux de marchandises peut aider à limiter la congestion urbaine ainsi que les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports
- Protocole de Kyoto et adoption de plans nationaux de réduction des gaz à effet de serre : mise en place des programmes de soutien tel Eco-Freight et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises (PEETM) et le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES)

Transformations reliées aux nouvelles approches de gestion des risques :

- Entrée en vigueur du Code ISM (*International Safety Management*)
- Systématisation du contrôle des navires par les états côtiers (*port state control*) et mise en place du système d'échange d'information entre les pays du bassin atlantique dans le cadre du Mémoire de Paris
- Amendements majeurs à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (*STCW*)
- Révision des procédures de pilotage sur le Saint-Laurent : double pilotage, dégagement sous-quille ou navigation hivernale nocturne.
- Révision des principes internationaux et canadiens pour fixer les effectifs minimums sécuritaires (*safe manning*)
- Développement des procédures de contrôle par les affréteurs (*vetting*)
- Entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail portant sur les droits des gens de mer.
- Création de l'Alliance verte; regroupement volontaire d'autocertification d'entreprises maritimes (dans lequel la condition minimale de participation est la démonstration du respect de tous les règlements en place, mais où l'objectif est de progresser au-delà de ce seuil jusqu'à un statut de leader innovateur développant de nouvelle façon de faire pour améliorer son bilan environnemental).

Transformations reliées à des parties prenantes externes à l'industrie maritime:

- Contestation citoyenne de projets de développements portuaires; développement de mesures compensatoires dans le contexte de conflits d'usage sur l'accès aux berges et relativement aux externalités de l'exploitation des terminaux tels que la congestion routière, le bruit ou les poussières émises
- Absence d'acceptation sociale pour les projets de dragage : limitation au dragage d'entretien

Comme on peut le constater plusieurs de ces nombreuses initiatives pourraient se retrouver dans plus d'une catégorie. Les sections suivantes proposent des découpages permettant de dégager un sens à cette accumulation de nouvelles mesures.

2.4.1 Catégorisation selon la nature des risques à gérer

On peut d'abord différencier les nombreux développements dans l'encadrement de la sécurité du transport maritime en fonction de la nature des risques qu'ils cherchent à minimiser. On peut discerner ainsi quatre principales catégories d'objectifs :

- *La prévention des risques d'accident.* Il s'agit de la plus ancienne des approches. Depuis toujours, le transport maritime est exposé à des risques majeurs pouvant entraîner des pertes de vies ou des blessures sans compte les dommages aux navires ou aux marchandises. En conséquence, il dispose d'une riche tradition d'interdiction des façons de procéder jugées les plus risquées. Le pilier de cette approche est sans doute la convention pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) dont les dispositions techniques se retrouvent intégrées ou adaptées aux réglementations nationales y compris celles du Canada. On retrouve donc dans cette catégorie une série de normes techniques visant à réduire la probabilité que des événements tels des échouages, naufrages ou collisions. Par exemple le système d'identification automatique des cibles radars fournit une information de plus grande qualité aux officiers de quart ce qui doit les aider à prendre de meilleures décisions en situation de rencontres entre les navires réduisant le risque de collision. On retrouve aussi dans cette catégorie des mesures visant à contenir les impacts d'un accident qu'on n'aurait pas pu prévenir. Par exemple, les règles de conception visant à faire en sorte qu'un navire-roulier conserve sa stabilité malgré un envahissement d'eau utilisent cette approche.
- *Prévention des risques d'actes malveillants.* Il s'agit d'une dimension beaucoup plus récente dans l'encadrement public laurentien. L'objectif s'est développé dans le contexte de la lutte au terrorisme. La principale mesure effective qui lui est associée est le Code ISPS. Il ne faut pas négliger par contre que les exigences de déclaration hâtive imposée dans cet objectif par les autorités douanières américaines ont aussi des implications importantes pour les flux de marchandises dans le système Saint-Laurent Grands Lacs.
- *Prévention de la pollution accidentelle.* Cette catégorie est étroitement reliée à la première parce qu'elles partagent souvent les mêmes mesures. Du point de vue de la protection de l'environnement, elle relève d'une vision où ce sont des dysfonctionnements des opérations qui engendrent les pires pollutions. Les mesures de cette catégorie se posent principalement en réaction aux risques de déversement d'hydrocarbure lors d'accidents qu'ils proviennent de la cargaison ou des soutes.
- *Prévention de la pollution opérationnelle.* Il s'agit ici d'objectifs visant à éliminer ou réduire les impacts environnementaux découlant de l'opération normale des navires. Cette catégorie est la principale source de transformation de l'encadrement public laurentien sécuritaire au cours de la période d'analyse. Les dispositions proposées pour la gestion des eaux de ballast et le contrôle des émissions atmosphériques (tant du CO₂, des NO_x que du soufre) en constituent des exemples importants.

2.4.2 Catégorisation selon les moteurs de changement

On peut également analyser le développement des mesures de l'encadrement sécuritaire des navires en distinguant les moteurs d'évolution qui déclenche la mise en marche de nouvelles dispositions. On y retrouve :

- *Les avancées technologiques.* Dans la prévention des risques, les développements technologiques fournissent continuellement de nouveaux outils, une fois ceux-ci disponibles et fiabilisés, il devient incontournable de les intégrer à la réglementation. Par exemple, la disponibilité des communications par satellite en mer a appelé une refonte des obligations entourant les systèmes de communication d'urgence. Parce que les technologies évoluent rapidement, elles créent une pression constante sur l'encadrement public sécuritaire du transport maritime.
- *La reconnaissance du facteur humain.* L'analyse des accidents passés montre que les meilleurs équipements ne sont pas une garantie de sécurité : la très grande majorité des accidents étant associés à des erreurs humaines. Il faut également une culture d'entreprise qui valorise réellement la prévention et un système sérieux d'analyse de risque et de préparation de plans définissant les réponses à apporter à tous les incidents susceptibles de se produire tel que l'analyse de risque a permis de les identifier. Cette dimension inclut également les mesures de prévention de la fatigue chez les opérateurs. Les codes ISM et ISPS sont les principales incarnations de cette approche.
- *La croissance des attentes sociétales envers la protection de l'environnement.* À l'instar du progrès technologique, nos connaissances en sciences environnementales évoluent rapidement. À mesure que l'on comprend mieux les impacts des activités humaines sur le milieu biophysique, on réclame davantage de mesures pour limiter ses impacts négatifs. C'est là une source principale de nouvelles mesures dans l'encadrement public laurentien : le dossier des eaux de ballast en est un exemple évocateur. On peut ajouter à cette source de transformation, la croissance des attentes sociétales relativement la gouvernance : les pressions sont plus fortes pour que l'industrie démontre l'emploi d'indicateurs quantifiés, et vérifiables par des tiers, dans le suivi de son bilan.
- *Le pouvoir accru des États côtiers et des tierces parties.* Traditionnellement, les grandes lignes de l'encadrement public sécuritaire du transport maritime ont été définies par les conventions construites au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) avant d'être transposées dans les législations nationales des membres. Les représentants nationaux des pays membres de cette organisation sont souvent perçus comme plus près des intérêts de l'industrie maritime. Par exemple, l'entrée en vigueur de ces conventions est normalement conditionnelle à leur signature par des pays dont relève une forte proportion de la flotte mondiale. Or les intérêts de ceux qui sont exposés aux risques posés par les opérations maritimes – les États côtiers – se sont engagés dans un rapport de force avec l'OMI pour faire pression en faveur d'un renforcement de l'encadrement. Ce phénomène se matérialise bien entendu par la formalisation du contrôle par l'État portuaire. Mais il est également à l'origine de plusieurs transformations importantes : l'exigence de la

double coque, l'établissement de zones particulièrement sensibles relativement au contrôle des émissions atmosphériques des navires, ainsi que dans le dossier des eaux de ballast sur le territoire américain. À l'échelle canadienne, on peut observer un phénomène semblable avec l'implication accrue des riverains ou encore de représentants environnementalistes. Le refus d'appuyer la loi visant à protéger l'environnement marin contre les pollueurs sur le cadre du droit maritime international en est une illustration.

- *Les enjeux de sûreté.* L'ajout de la prévention des actes terroristes est relativement nouveau dans l'encadrement sécuritaire du maritime. Étant donné l'importance de l'enjeu aux États-Unis, partenaire commercial incontournable, l'enjeu est devenu une source de pression autonome sur le cadre public laurentien.

2.4.3 Catégorisation selon les phases de développement

En combinant les catégories précédentes, on peut proposer un modèle évolutif des dimensions sécurité et environnement à l'intérieur de l'encadrement public maritime. On y identifie quatre phases distinctes. Notons que ces phases ne se remplacent pas l'une et l'autre dans une succession chronologique : elles se combinent plutôt étant donné que les caractéristiques d'une phase demeurent essentielles dans les phases suivantes de notre segmentation.

- *1re phase – Normes techniques réactives.* Des solutions techniques spécifiques sont imposées par réglementation. Ces solutions opérationnelles sont retenues parce qu'on évalue qu'elles auraient permis d'éviter une ou des catastrophes particulières qui ont mis en lumière une problématique donnée.
- *2e phase – Réglementation proactive de la gestion des risques (incluant les aspects non techniques).* Cette étape correspond à l'intégration des principes de gestion des risques et de la prise en compte du facteur humain. Elle repose sur l'analyse préalable des risques potentiels dans une opération particulière et la planification des meilleures réactions aux différents incidents possibles. Ces réponses doivent tenir compte de la communication entre les personnes ou des besoins de formation de ces dernières tout autant que des caractéristiques techniques des équipements utilisés. Les simulations préparatoires et l'amélioration des plans de réponse en fonction de celles-ci doivent aussi être intégrées.
- *3e phase – Cadre effectif pour le contrôle de l'application des normes.* L'échafaudage normatif est sans portée si l'on ne dispose des moyens de vérifier l'application des règles prévues si des cas de non-conformité sont découverts. Les États qui enregistrent des navires sous leur pavillon de même que les sociétés de classification qui leur délivrent les certificats exigés par les différentes conventions ont un rôle de premier plan dans ce contrôle. Néanmoins, ils ne sont souvent qu'en contact sporadique avec les navires (à l'échéance des certificats). En plus, ils se retrouvent en quelque sorte en conflit d'intérêts étant chargé de surveiller leurs clients. C'est pourquoi la systématisation du contrôle par les États portuaires est le tournant majeur de cette phase. L'échange de données entre les pays riverains afin

de cibler pour inspection les navires les plus risqués et ainsi en assurer un suivi continu est aussi essentiel.

- 4e phase – *Utilisation de la performance environnementale comme facteur de différenciation stratégique?* Cette phase est encore en développement et son avenir est sujet à débat. Jusqu'à maintenant dans notre analyse, nous avons présenté l'encadrement environnemental comme une contrainte externe que les acteurs maritimes doivent subir : leurs activités sont reliées à des impacts environnementaux que l'on n'admet plus, on leur impose des règles pour limiter ces effets secondaires négatifs. Or certaines des transformations notées au début de cette section sont issues des parties prenantes maritimes elles-mêmes. Bien sûr, les individus impliqués dans l'industrie maritime ont eux aussi suivi l'évolution sociétale et ils démontrent une réelle volonté de voir leurs organisations agir en citoyens corporatifs responsables, mais il y a plus. On voit apparaître des initiatives où les acteurs cherchent à améliorer leur bilan environnemental parce qu'ils jugent que cela peut les aider à développer un avantage concurrentiel. Cela peut être face à des concurrents du même segment, ou encore par rapport à d'autres modes de transport, mais dans les deux cas il s'agit d'exercer un levier sur ses partenaires via une performance environnementale améliorée. À l'échelle internationale, on a pu observer que de telles stratégies pouvaient déjà offrir des avantages opérationnels (moins d'inspections), voire faciliter l'obtention de contrats à long terme et ainsi réduire l'exposition aux cycles du marché. Malgré tout, tant dans le contexte canadien qu'international, on ne rapporte pas encore la possibilité de générer ainsi des meilleurs taux de fret. Cela constituerait la consécration d'une telle phase de repositionnement des enjeux environnementaux dans le secteur maritime. La mise sur pied de l'Alliance verte et de son principe de certification par paliers progressifs visant à stimuler l'innovation environnementale au sein des entreprises maritimes est l'initiative la plus près de cette phase. Elle constitue en soi une initiative phare dans l'ensemble de l'encadrement public laurentien. Les acteurs institutionnels cherchent eux aussi à appuyer le développement d'une telle phase en mettant de l'avant la logique du transfert modal et en finançant les programmes de soutien qui l'accompagnent.

Savoir si l'encadrement public laurentien évoluera ou non vers une situation formelle ressemblant à cette quatrième phase constitue un des éléments majeurs à suivre dans son développement. Cependant, il ne faut pas négliger que les pressions pour maintenir les progrès sur les plans de la sécurité et de l'environnement vont continuer de se maintenir dans leurs formes déjà établies. À court terme, on peut s'attendre de continuer à connaître des développements dans chacune des divisions analytiques proposées dans cette section. C'est notamment le cas dans les aspects de prévention de la pollution opérationnelle où les dossiers des émissions atmosphériques et des eaux de ballast demeurent en progression. On pourrait aussi voir d'autres enjeux émerger dans cette perspective : par exemple la problématique de pollution sonore sous-marine.

La figure 6 schématise les objectifs de l'encadrement public laurentien relatifs à la protection des personnes et de l'environnement :

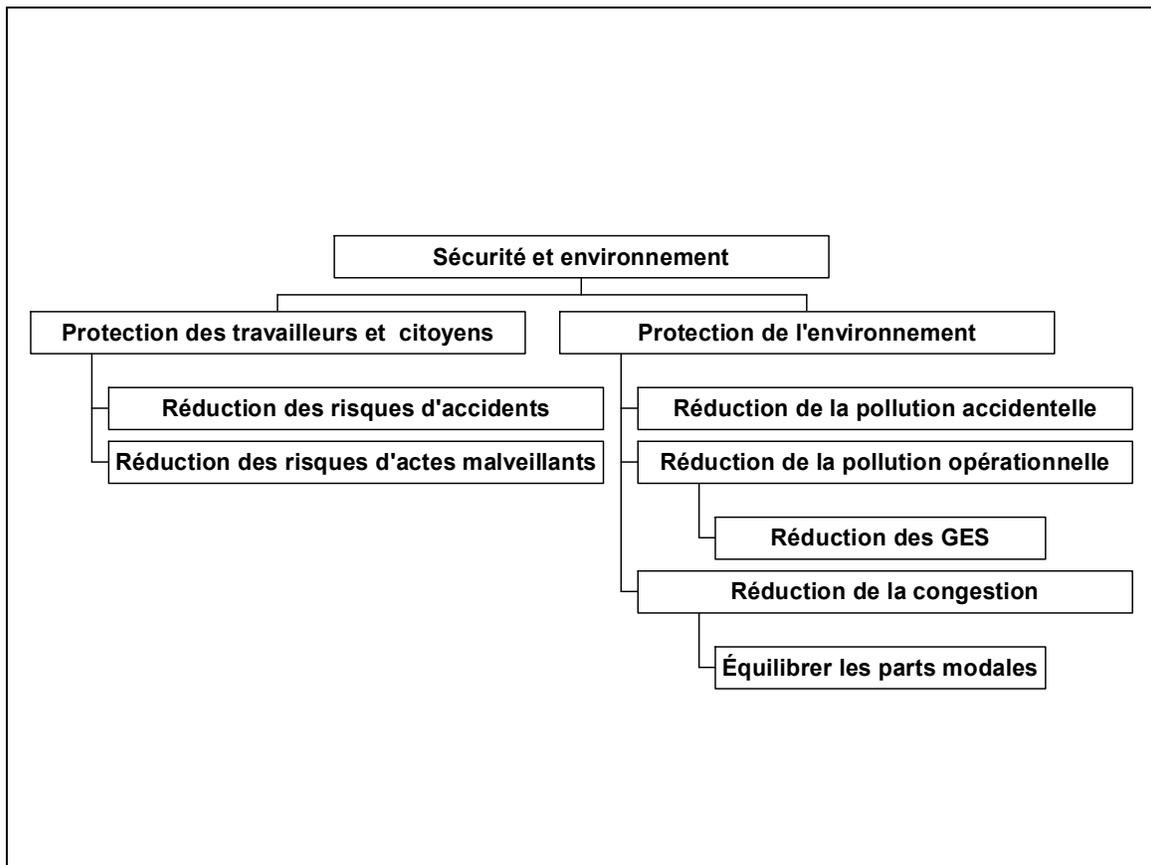


Figure 6 – Objectifs relatifs à la protection des personnes et de l'environnement

3 COMPILATION DES INDICATEURS D'IMPACTS

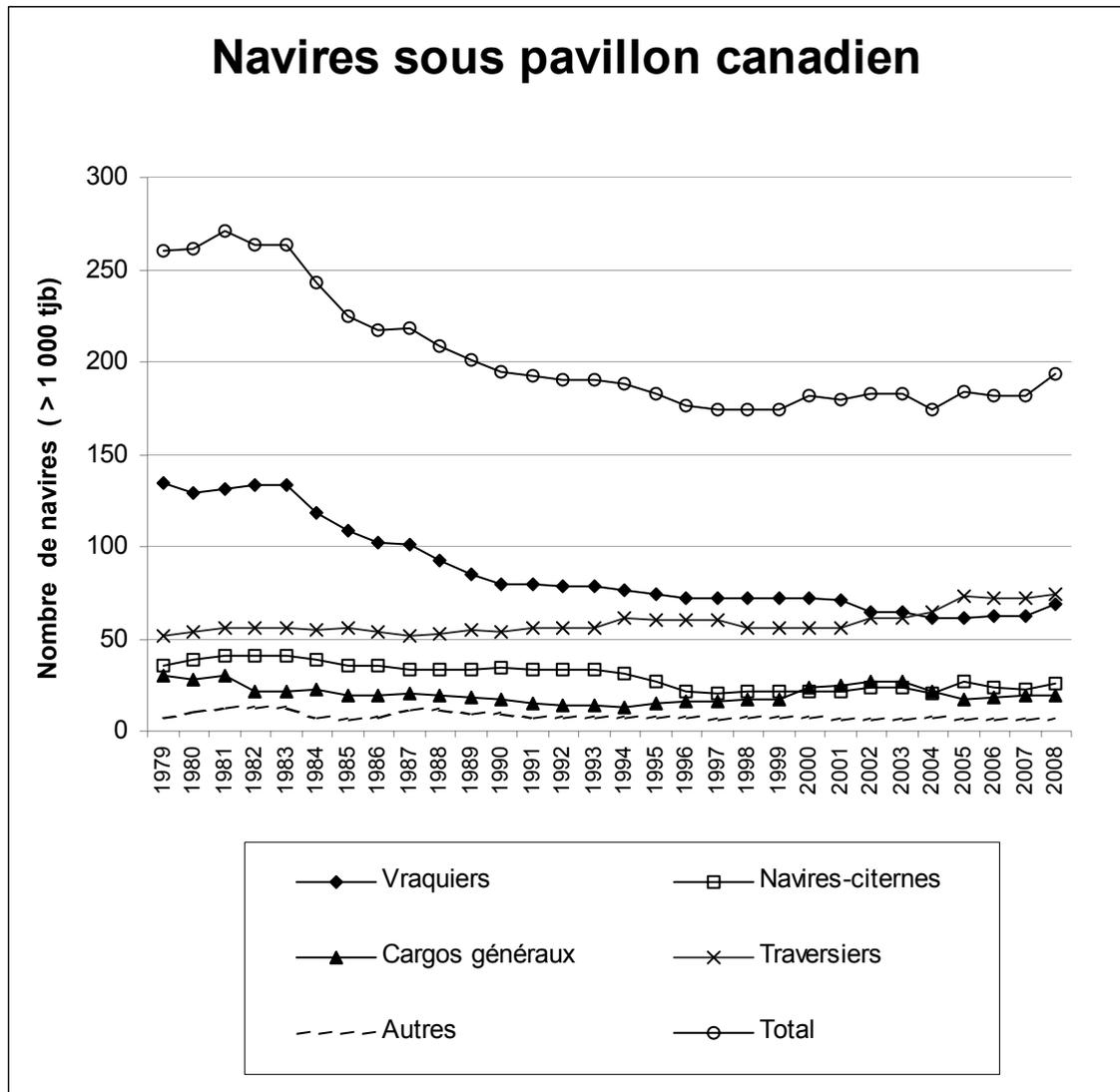
Rappelons que notre grille d'analyse principale (voir section 1.2.1 pp.10 à 12) demande de contraster les objectifs et les mesures décrits précédemment à la description de l'évolution de l'état des marchés et de l'industrie. L'étape suivante de consiste donc à juxtaposer le portrait dressé de l'encadrement public à celui de l'état des marchés afin de mettre en lumière les zones où la situation évolue plutôt dans le sens souhaité et celles où les transformations observées sont contraires aux directions souhaitées. Idéalement, on pourrait mesurer directement l'efficacité de chaque mesure par un ou des indicateurs spécifiques. Or les objectifs sont souvent plus généraux que les indicateurs. Plus encore, les recherches en transport maritime, tout comme celles de toutes les sciences non expérimentales, ne permettent pas d'isoler l'effet spécifique d'une cause particulière dans l'ensemble des facteurs toujours multiples qui influencent une situation donnée. Par exemple, une baisse des volumes de grains manutentionnés peut être causée en partie par un encadrement pénalisant le maritime, mais en même temps être le fruit d'une série de mauvaises récoltes, d'une transformation de la demande internationale ainsi que d'un conflit de travail ayant ralenti un terminal important du système. S'il n'est pas possible d'identifier des liens de cause à effet exclusifs, on peut néanmoins évaluer assez précisément dans quelle mesure l'évolution observée de l'industrie correspond ou non aux objectifs identifiés. C'est là la raison d'être de ce chapitre. Il ne s'agit pas d'évaluer l'efficacité des différentes mesures spécifiques composant l'encadrement public maritime. Il s'agit plutôt de se servir de l'évolution de l'industrie maritime et de ses marchés comme d'un outil pour juger de la cohérence générale de cet encadrement public maritime.

C'est dans cette perspective que ce chapitre présente une série de tableaux et figures qui permettent de dresser un portrait de l'état actuel des activités maritimes dans l'axe Saint-Laurent Grands Lacs ou d'en synthétiser l'évolution récente. Le choix de ces indicateurs a été guidé en premier lieu par les statistiques disponibles (pour l'analyse du système de licences temporaires de cabotage cependant, nous avons produit des statistiques inédites par la compilation du contenu des décisions de l'Office des transports du Canada). La sélection s'est faite de façon à extraire des statistiques disponibles des éléments liés à chacune des composantes principales des grandes familles d'objectifs décrites au chapitre 2.

Malgré cette volonté de systématisation, c'est un fait que la plupart des indicateurs retenus sont pertinents pour l'analyse de plusieurs des catégories d'objectifs et de mesures que nous avons décrites au chapitre précédent. Pour des fins de lisibilité, nous les présentons les indicateurs retenus regroupés selon les thématiques suivantes :

- Flotte canadienne
- Construction navale
- Licences temporaires de cabotage
- Main-d'œuvre
- Flux de marchandises et commerce
- Émissions atmosphériques et congestions
- Sécurité
- Investissements et recettes publics

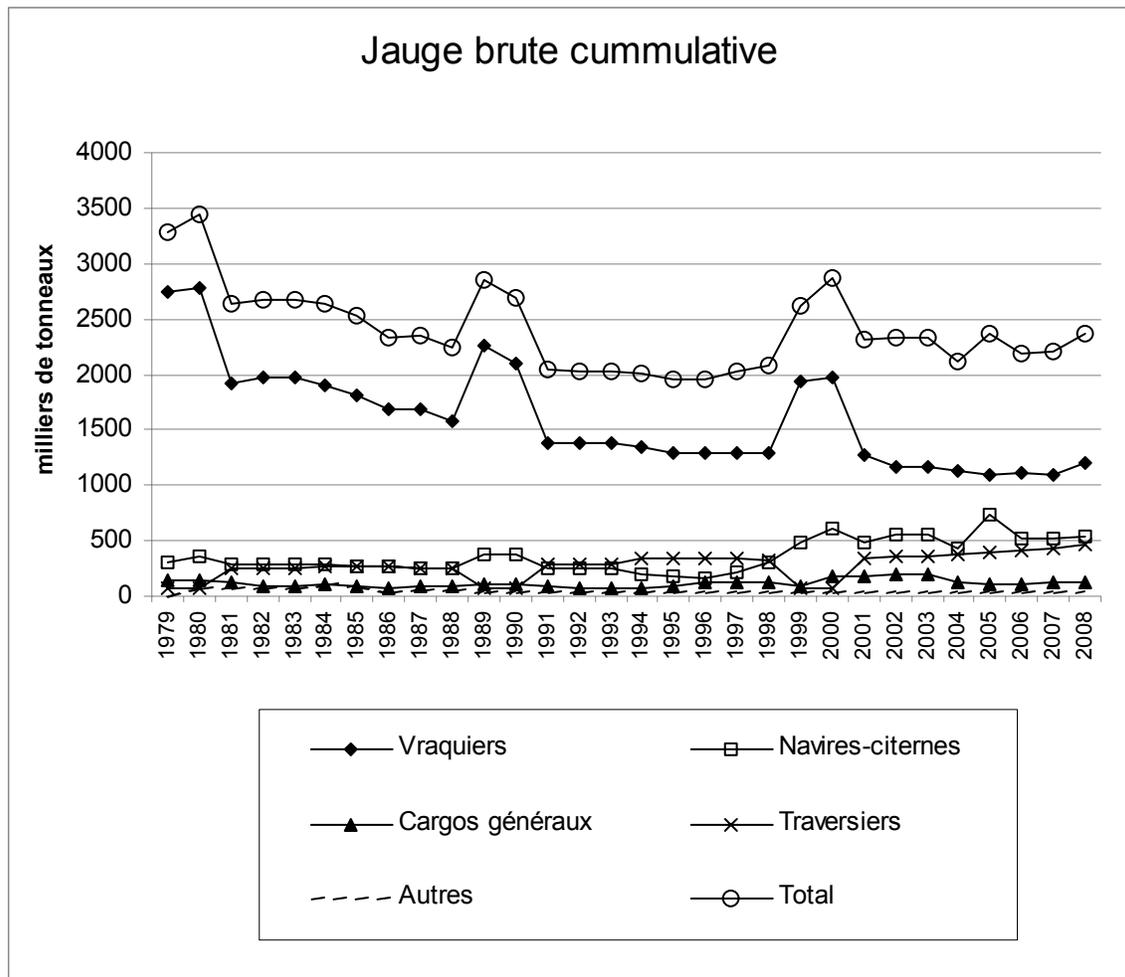
3.1 Indicateurs relatifs à la flotte canadienne



Source : Compilé à partir des données de Transports Canada

Figure 7 – Évolution du nombre de navires canadiens 1979-2008

La tendance générale du nombre de navires de plus de 1000 tonneaux de jauge brute sous pavillon canadien est à la baisse jusqu'au début des années 2000. Entre 1979 et 2001 le registre perd 80 navires. Les vraquiers représentent plus de 75 % de ce recul. Le nombre de navires demeure relativement stable de 2001 à 2007. On observe néanmoins une certaine croissance des traversiers, 10 navires supplémentaires de 2004 à 2007, ainsi que des vraquiers en hausse de 7 unités entre 2007 et 2008 seulement. Néanmoins leur nombre total en 2008 (69) demeure inférieur au niveau de 2001 (71).



Source : Compilé à partir des données de Transports Canada

Figure 8 – Évolution de la jauge brute cummulative des navires canadiens 1979-2008

Lorsque mesurée en tonnage, l'évolution de la flotte canadienne (navires de plus de 1 000 tonneaux seulement) présente un déclin relativement moins important. Ceci traduit l'augmentation de la taille individuelle des navires. Ce phénomène est particulièrement marqué chez les pétroliers dont le tonnage total triple entre 1995 et la fin de la période de compilation.

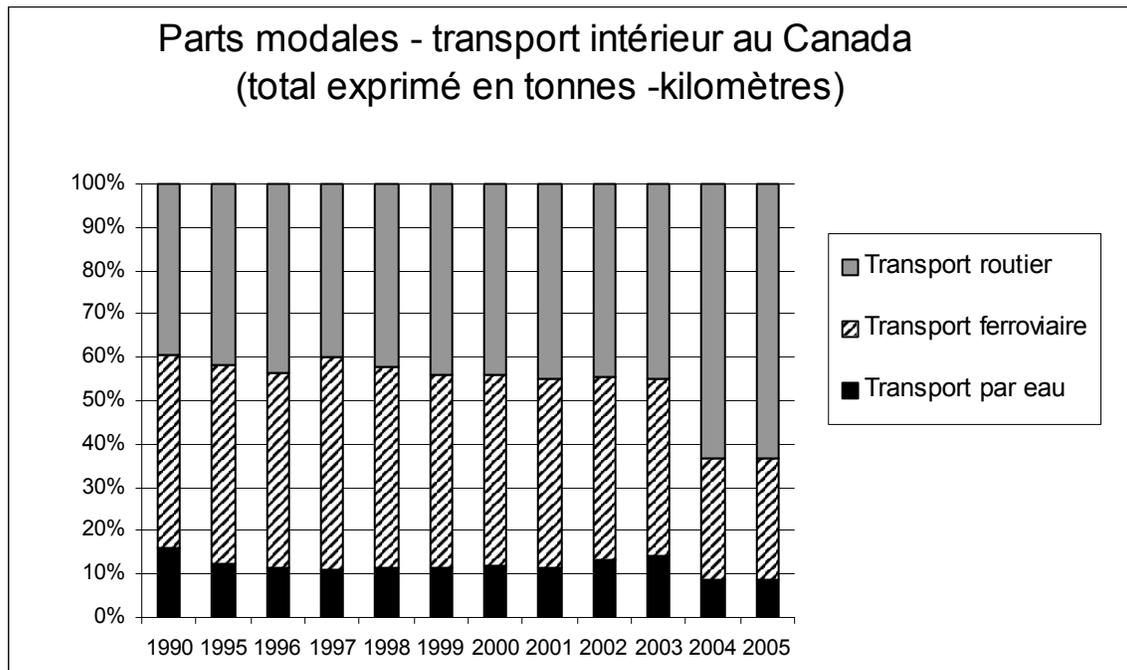
Les pics de tonnage des vraquiers en 1989 et 2000 ne correspondent pas à l'évolution du nombre de navires.

Tableau 3 Âge des navires canadiens déployés dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en 2006

Catégorie de jauge brute (tonneaux)	Nb de navire	Âge moyen
<i>Vraquiers</i>		
2000-4999	1	51
5000-9999	2	43
10000-14999	7	52
15000-19999	26	39
20000-29999	25	29
Total	61	37
<i>Cargo généraux</i>		
< 100	30	48
100-999	2	40
1000-1999	1	62
2000-4999	5	40
5000-9999	6	32
10000-14999	1	24
15000-19999	1	20
Total	46	43
<i>Pétroliers</i>		
< 100	3	58
100-999	2	42
1000-4999	1	37
5000-9999	6	25
10000-14999	1	8
Total	13	35

Source: Adapté de Jean-François Pelletier, Innovation Maritime

Ces compilations datant de 2006 ont été utilisées parce qu'elles considèrent que les navires spécifiquement déployés sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Tel que les figures 7 et 8 le démontrent, la flotte canadienne a connu depuis lors l'arrivée d'un certain nombre de navires. L'ajout de ces quelques unités neuves est certes un développement important, cependant le renouvellement représente encore un nombre trop restreint de navires pour avoir un impact majeur sur la moyenne d'âge de la flotte dans son ensemble.

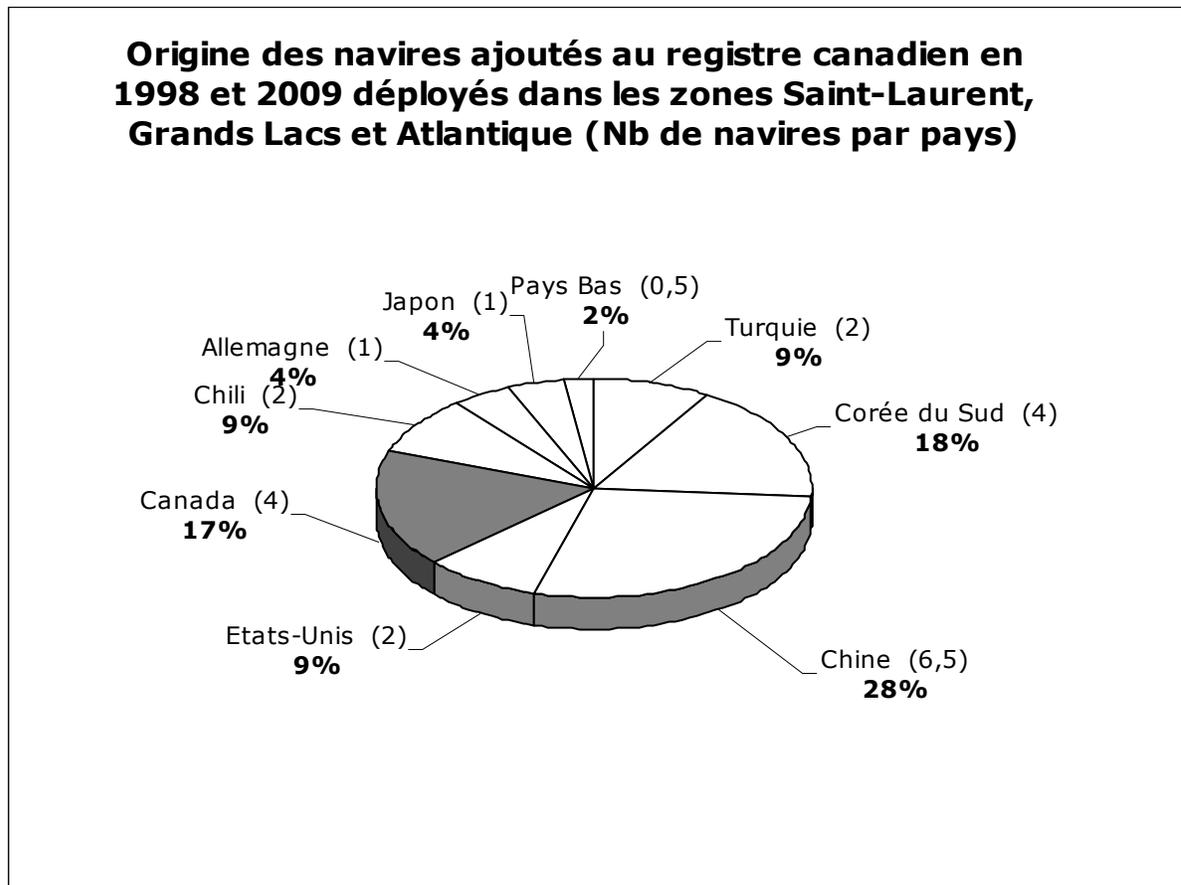


Source : Compilé à partir des données de Transports Canada

Figure 9 – Évolution des parts modales dans le transport intérieur de marchandises au Canada

En 1990 le transport routier réalise 39 % du transport de marchandises à l'intérieur du Canada exprimé en tonnes-kilomètres. En 2005, la part du routier dépasse les 60 %. Inversement, la portion du transport intérieur qui transite par navires passe de plus de 16 % en 1990 à 8,5 % en 2005. Néanmoins en 2002 et 2003, la part modale du s'approche de son niveau de 1990. Cette augmentation serait liée en partie au transport de pétrole brut depuis les plates-formes de forage au large de Terre-Neuve. Si ces volumes sont un marché intéressant, il s'agit bien évidemment d'une situation où les navires présentent la seule option et on ne peut donc l'associer à une amélioration de la compétitivité du transport maritime par rapport aux autres modes.

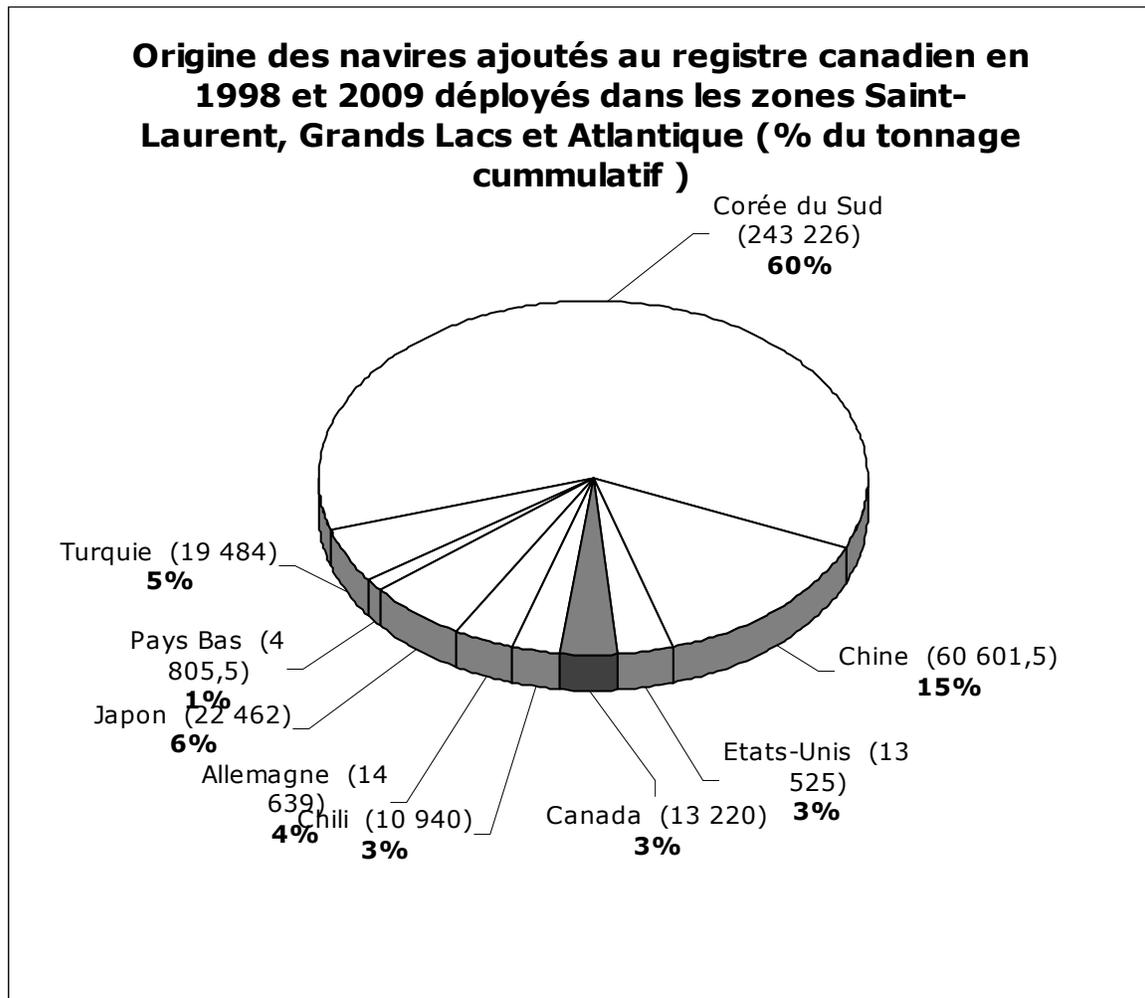
3.2 Indicateurs relatifs à la construction navale



Source : Compilé à partir des données de l'Office des transports du Canada et de Transports Canada

Figure 10 – Origine des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009 déployés dans les zones Saint-Laurent, Grands Lacs et Atlantique – nombre de navires par pays de construction

À la lumière de cette figure, à laquelle le tableau 4 de même que la figure 11 ajoutent des détails, on constate que les mesures prévues pour préserver les chantiers navals canadiens de la concurrence internationale n'ont pas atteint leurs buts. Les armateurs qui ont décidé d'investir dans la construction de navires destinés à être opérés sous pavillon canadien ont choisi très majoritairement de s'approvisionner dans les chantiers à l'extérieur du pays malgré les dispositions relatives à l'importation de navires.



Source : Compilé à partir des données de l'Office des transports du Canada et de Transports Canada

Figure 11 – Origine des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009 déployés dans les zones Saint-Laurent, Grands Lacs et Atlantique – proportion de la jauge brute cumulative

Tableau 4 Lieu de construction des navires neufs inscrits au registre canadien entre 1998 et 2009

Nom	Année	Longueur (m)	Tonnage (jauge brute)	Type	Pays	Opérateur
<i>Petits pétroliers (1000 - 34999) et chalands citernes (Côte est, Grands Lacs et Saint-Laurent)</i>						
ACADIAN	2005	176,08	23 356	Navire citerne	Corée du S.	Irving Oil
ALGOCANADA	2008	124,65	7 773	Navire citerne	TURQUIE	Algoma Tankers
ALGOSCOTIA	2004	138,90	13 352	Navire citerne	CHINE	Algoma Tankers
ALGOSEA	1998	134,53	11 290	Navire citerne	États-Unis	Algoma Tankers
MARIA DESGAGNES	1998	114,44	8 848	Navire citerne	CHINE	Petronav
NORMAN MCLEOD	2001	115,60	6 809	Chaland	CHINE	McAsphalt Marine
SARAH DESGAGNES	2007	140,60	11 711	Navire citerne	TURQUIE	Petronav
<i>Remorqueurs et navires d'approvisionnement en mer - côte est, Saint-Laurent, Grands Lacs (1000+)</i>						
ATLANTIC EAGLE	1999	67,83	3 157	Offshore	Canada	Atlantic Towing
ATLANTIC HAWK	2000	67,83	3 157	Offshore	Canada	Atlantic Towing
ATLANTIC KINGFISHER	2002	73,10	3 453	Offshore	Canada	Atlantic Towing
ATLANTIC OSPREY	2003	80,00	3 453	Offshore	Canada	Atlantic Towing
MAERSK DETECTOR	2006	78,16	5 470	Offshore	Chili	Maersk Supply Service
MAERSK DISPATCHER	2005	78,16	5 470	Offshore	Chili	Maersk Supply Service
VENTURE SEA	1998	67,59	2 235	Navire de ravitaillement	États-Unis	Secunda Marine Services
VICTORIOUS	2008	35,71	1 299	Remorqueur	CHINE	McAsphalt Marine
<i>Cargo - côte est, Saint-Laurent, Grands Lacs (1000 tonnes de jauge brute et plus)</i>						
OCEANEX AVALON	2004	138,51	14 639	Porte-conteneur	Allemagne	Océanex Inc.
ROSAIRE DESGAGNÉS	2007	138,07	9 611	Navire polyvalent	Pays-Bas et Chine	Desgagnés
SEDNA DESGAGNÉS	2009	139,00	9 611	Navire polyvalent	Chine	Desgagnés
UMIAK I	2006	181,83	22 462	Vraquier	Japon	Fednav Limited

ZELADA DESGAGNÉS	2009	138,98	9 611	Navire polyvalent avec entrepont	Chine	Desgagnés
<i>PÉTROLIERS - (35000 TONNES DE JAUGE BRUTE ET PLUS)</i>						
HEATHER KNUTSEN	2005	264,86	80 918	Navire citerne	Corée du S.	Husky Oil Operations Ltd.
OVERSEAS SHIRLEY	2001	240,44	62 385	Navire citerne	Corée du S.	OSG Overseas Ship Management
VINLAND	2000	260,75	76 567	Navire citerne - pétrole brut	Corée du S.	Canship Ugland

Source : compilé à partir de des données de l'Office des transports du Canada et Transports Canada

Tableau 5 – Projets bénéficiaires du programme de mécanisme de financement structuré

Demandeur	Description du projet	Province	Contribution
2009			
BC Ferry Services	Moderniser le Queen of New Westminster	C.B.	4 984 000 \$
Groupe Océan	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 194 996 \$
Partrederiet Birgitte Stevns	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 723 418 \$
Partrederiet Grete Stevns	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 722 849 \$
2008			
Atlantic Reyser	Deux remorqueurs	Î.-P.É.	2 790 000 \$
Neptune Seismic	Conversion d'un bateau de pêche à un bateau sismique	N.-É.	3 822 000 \$
Canadian Sailing Expeditions	Conversion d'un bateau à un grand voilier	N.-É.	506 000 \$
2007			
Captain Haddock and Company Limited	Construction d'un restaurant flottant	ON	639 000 \$
Excursions Maritimes Charlevoix	Croisière de jour – 100 passagers	QC	89 880 \$
Frisian Spring BV	Une coque de cargo	ON	844 129 \$
Atlantis Adventures Ltd.	Construction d'un remorqueur	QC	49 308 \$
2006			
Holland America Line	Modification de deux bateaux de croisière	C.B.	2 148 897 \$
Partrederiet Grete Stevns	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 300 592 \$
Ocean Research Corporation	Construction d'un navire de recherches	ON	1 723 433 \$
B.C. Ferry Services	Moderniser le Queen of Surrey	C.B.	4 272 281 \$
Partrederiet Stevns Bugser	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 425 000 \$
Partrederiet Stevns Multi-Ship II	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 423 587 \$
B.C. Ferry Services	Moderniser le Queen of Nanaimo	C.B.	1 646 938 \$
2005			
A.M.P. Fisheries	Construction d'un navire de pêche et de transformation du poisson	T.-N.	490 000 \$
Groupe Océan	Construction d'un remorqueur de haute mer	Î.-P.É.	1 337 100 \$
Partrederiet Stevns Enterprise	Construction d'un remorqueur de haute mer	N.-É.	2 100 000 \$
Holland America Line	Modification d'un bateau de croisière	C.B.	2 950 000 \$
B.C. Ferry Services	Moderniser le Queen of Oak Bay	C.B.	4 009 290 \$
Croisières Lachance Inc.	Agrandir un navire catamaran	QC	68 750 \$
Secunda Global Marine	Transformation d'un navire poseur de câbles	N.-É.	409 773 \$
2004			
Centre Nautique de l'Istorlet	Construction of a semi-rigid excursion vessel	QC	41 636 \$
Torch Offshore Inc.	Transformation de navires pour la pose de canalisations en eau profonde	QC	7 479 676 \$
Caucedo Marine Services	Construction de deux remorqueurs	Î.-P.É.	1 523 732 \$

Naniamo Harbour Links Corporation	Remise en état de transbordeurs à passagers rapides	C.B.	234 000 \$
North Co-Corp Ferry Services Ltd	Construction d'un navire à passagers en aluminium de 21 mètres	C.B.	173 000 \$
2003			
Marine Petrobulk Ltd	Construction d'une barge de ravitaillement en carburant à double-coque	C.B.	1 345 341 \$
Secunda Marine Services	Transformation d'un navire poseur de câbles	QC/N.-É.	373 942 \$
Partrederiet Stevns Enterprise	Construction d'un remorqueur de haute mer	QC	1 048 033 \$
Excursions Maritimes Charlevoix Inc.	Acquisition d'un navire de croisière de jour – 2 ponts et 100 passagers	QC	96 135 \$
Persistence Shipping Limited	Construction d'un navire de transport de saumons vivants de 40,6 m	QC	559 885 \$
2002			
Alaska Railbelt Marine Inc.	Conversion de trois chalands	C.B.	474 065 \$
Gemini Marine Services Limited	Construction d'un chaland d'alimentation en acier	C.B.	232 248 \$

Source : Adapté des données d'Industrie Canada

Entre 2002 et 2009, 46 projets au total ont été réalisés dans les chantiers canadiens avec cette aide facilitant le financement. De ceux-ci, 26 entraient dans la catégorie navires de travail qui inclut les remorqueurs. 16 concernaient la construction ou la réfection de navires de croisières ou de traversiers. Un seul projet concernait la construction d'un navire cargo autopropulsé.

Tableau 6 Portrait de la demande canadienne en construction navale en 2003

Navires de charge en construction en 2003		
<i>Nb de navires en construction pour les armateurs canadiens</i>		
Catégorie de navire	Dans des chantiers canadiens	Dans des chantiers hors du Canada
Moins de 1 000 TPL	2	
1 000 à 10 000 TPL		1
10 001 DWT plus		22
<i>Nb de navires en construction dans les chantiers canadiens</i>		
Catégorie de navire	Pour les armateurs canadien	Pour les armateurs internationaux
Moins de 1 000 TPL	2	5
1 000 à 10 000 TPL		
10 001 DWT plus		1

Source: Brooks, M. 2006, The Jones Act Under NAFTA and Its Effects on the Canadian Shipbuilding Industry, Atlantic Institute for Market Studies.

Tel que démontré par les tableaux et figures précédents, malgré les dispositions pénalisantes pour l'importation de navires, les armateurs canadiens font largement appel aux chantiers internationaux pour leurs besoins en navires neufs. Ce tableau suggère que les chantiers canadiens eux aussi font affaires sur le marché international.

Tableau 7 Évolution de la balance commerciale canadienne dans la construction navale 1998-2002

	1998	1999	2000	2001	2002
Importations	25789	184916	42164	56092	46287
Exportations	278447	66549	559699	740644	139042
Balance	252658	118367	-517535	-684552	-92755

Source: Brooks, M. 2006, The Jones Act Under NAFTA and Its Effects on the Canadian Shipbuilding Industry, Atlantic Institute for Market Studies.

3.3 Indicateurs relatifs au système de licences temporaires de cabotage

Lorsqu'une demande de licence temporaire de cabotage est déposée, c'est la responsabilité de l'Office des transports du Canada d'évaluer si effectivement il n'y a pas de navire canadien disponible et adéquat pour effectuer la tâche de transport projetée. L'office met en ligne toutes ses décisions. Nous avons analysé toutes les décisions rendues entre 2003 et 2009 inclusivement. C'est l'information que nous avons utilisée pour compiler la base de données dont sont tirés les graphiques et les tableaux présentés dans cette section. Avant qu'une demande jugée recevable devienne un permis effectif, le demandeur doit aussi obtenir l'accord de l'Agence des services frontaliers (paiement des droits d'importation temporaire) et de Transports Canada (vérification de la conformité du navire) : c'est pourquoi nous faisons référence dans nos statistiques aux « demandes acceptées » et non aux « licences ».

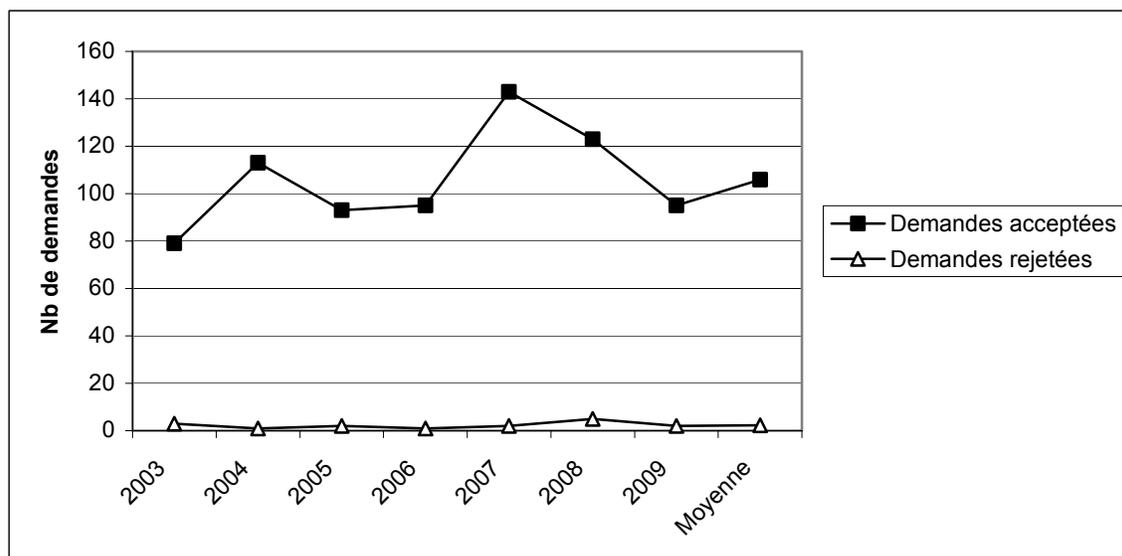


Figure 12 – Nombre demandes de licences temporaires de cabotage acceptées et refusées annuellement par l'Office des transports du Canada

La très grande majorité des demandes présentées annuellement sont jugées recevables par l'Office des transports. La très grande majorité des demandes acceptées le sont sans qu'aucun armateur canadien ne signifie qu'un de ses navires pourrait être disponible et capable de remplir la tâche de transport proposée : cette proportion varie entre 88 % en 2009 et 96 % en 2005. On pourrait y voir l'amorce de développement d'un réflexe de contestation des demandes par les armateurs canadiens, mais la tendance n'est pas nette puisque plus de 94 % des demandes ont été acceptées sans opposition en 2008.

On remarque également sur cette figure la variabilité du nombre total de demandes présentées annuellement : le total s'établit à 82 en 2003; atteint 145 en 2007 avant de retraiter à 97 en 2009. La moyenne s'établit à 110 demandes présentées par an.

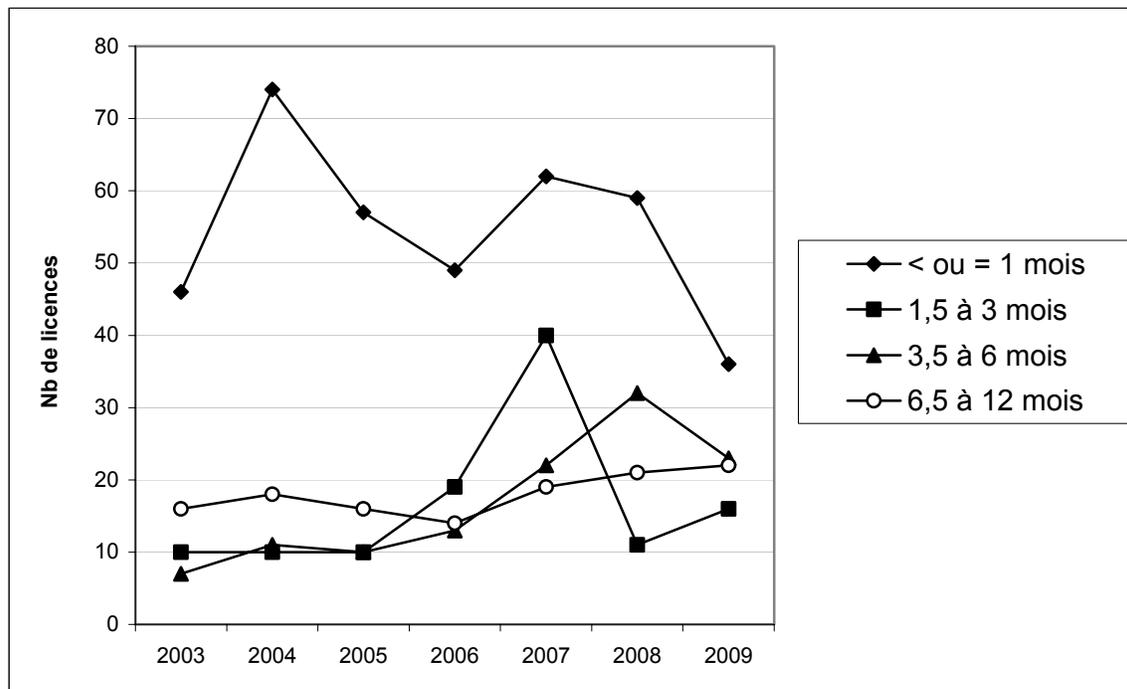


Figure 13 – Évolution de la distribution des demandes acceptées selon leur durée

La majorité des demandes de licences temporaires de cabotage présentées à l'Office des transports le sont pour effectuer des opérations d'un mois au moins. On observe cependant une progression des licences de plus de 3 mois au cours de la période étudiée. L'importance relative de cette progression est accentuée par la baisse du nombre total de demandes à partir de 2007.

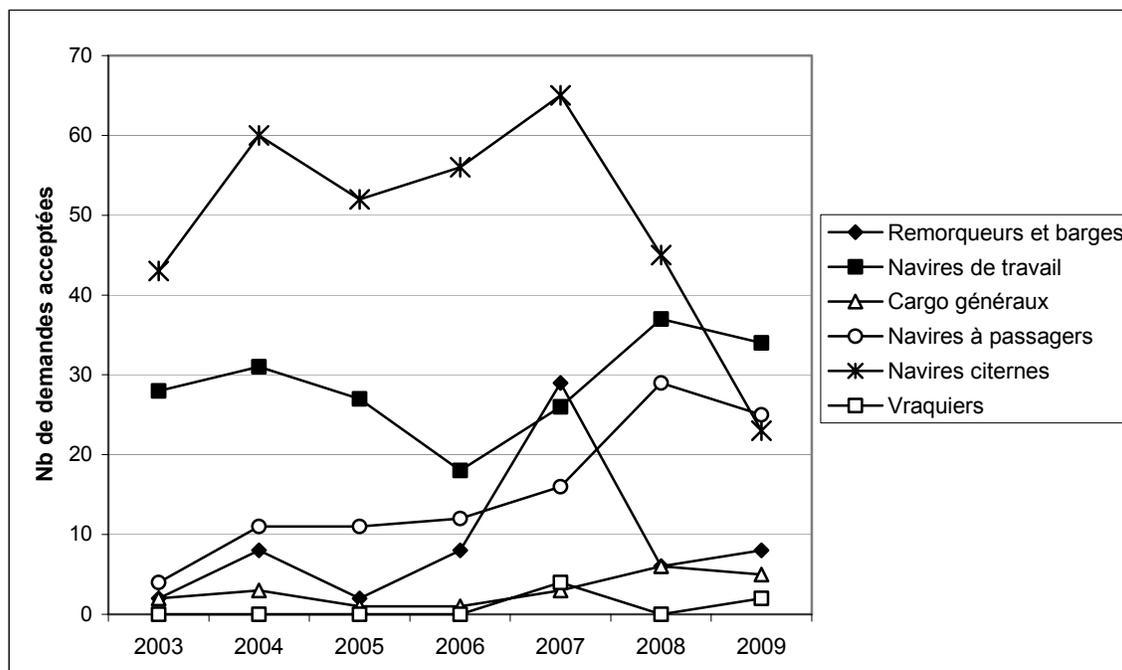


Figure 14 – Évolution de la distribution des demandes de licences acceptées selon le type de navire

La majorité des demandes concernent les navires-citernes. Il y a cependant un net recul de ces demandes dans les deux dernières années. Ce phénomène est par contre compensé par la hausse des demandes de longue durée (6 mois et plus) dans cette catégorie de navires.

Les navires de travail parmi lesquels on retrouve les navires de ravitaillement des plateformes de forage ainsi que les navires de recherche sismiques utilisés dans l'exploration gazière et pétrolière forment le deuxième groupe le plus nombreux à présenter des demandes.

On note également une progression soutenue des demandes concernant les navires à passagers : de 4 demande en 2003 à 29 en 2008.

Finalement, soulignons que le secteur du vrac sec n'est presque pas touché. Les 4 demandes présentées en 2007 sont reliées à l'acheminement de la production d'une mine du Nord du Québec; les 2 de 2009 concernant plutôt des mouvements de charbons et de gypse dans la région atlantique.

Tableau 8 Navires ayant en moyenne une demande acceptée et plus par an entre 2003 et 2009

Nom du navire	Pavillon	Type de navire	Région	Nb de demandes entre 2003 et 2009	Durée cumulée en mois des demandes acceptées de 2003 à 2009
JASMINE KNUITSEN	Norvège	pétrolier	Atlantique	32	75,5
GEMINI	USA	pétrolier	St-Laurent Grands Lacs	28	16,5
HEATHER KNUITSEN	Canada	pétrolier	Atlantique	22	88
OVERSEAS SHIRLEY	Îles Marshall	pétrolier	Atlantique	21	167,5
CATHERINE KNUITSEN	Norvège	pétrolier	Atlantique	12	50,5
ASPHALT SAILOR	Irlande	pétrolier	Atlantique	8	8
MAYON SPIRIT	Bahamas	pétrolier	Atlantique	9	6
AKVASMART 400 no 40225-07		<i>Classic automated fish feeding barge</i>	Atlantique	8	96
IT INTREPID	Barbade	Câblier	Atlantique	8	14
AVALON SPIRIT	Canada	pétrolier	Atlantique	7	84
HENRY GOODRICH	Panama	Unité de forage en mer	Atlantique	7	84
ORKNEY SPIRIT	Bahamas	pétrolier	Atlantique	7	4
AKADEMIK IOFFE	Russie	croisière	Arctique	6	4
M.V. INTERNATIONAL	USA	croisière	Intérieur (Alberta)	6	22

Certains navires ont vu l'Office accepter leurs demandes répétitives de licences. De cette façon, il est clair que leur activité sur le marché du cabotage a perdu de son caractère temporaire prévu par la loi. Cependant, il a été vérifié à chaque fois qu'aucun navire canadien disponible ne convenait à la tâche : c'est en raison de cette absence d'offre que les licences ont été ré-accordées. Ce phénomène concerne essentiellement l'activité pétrolière en Atlantique.

Plusieurs navires affichent une durée cumulée largement supérieure aux 84 mois de la période étudiée. Cela est dû au fait qu'une nouvelle demande peut être présentée avant la fin d'une licence valide. Cette procédure est nécessaire lorsqu'il y a changement dans la nature de la cargaison ou dans les ports visités.

Tableau 9 Distribution selon le type de navire et la région des navires ayant accumulé des demandes acceptées d'une durée totale de 12 mois et plus entre 2003 et 2009

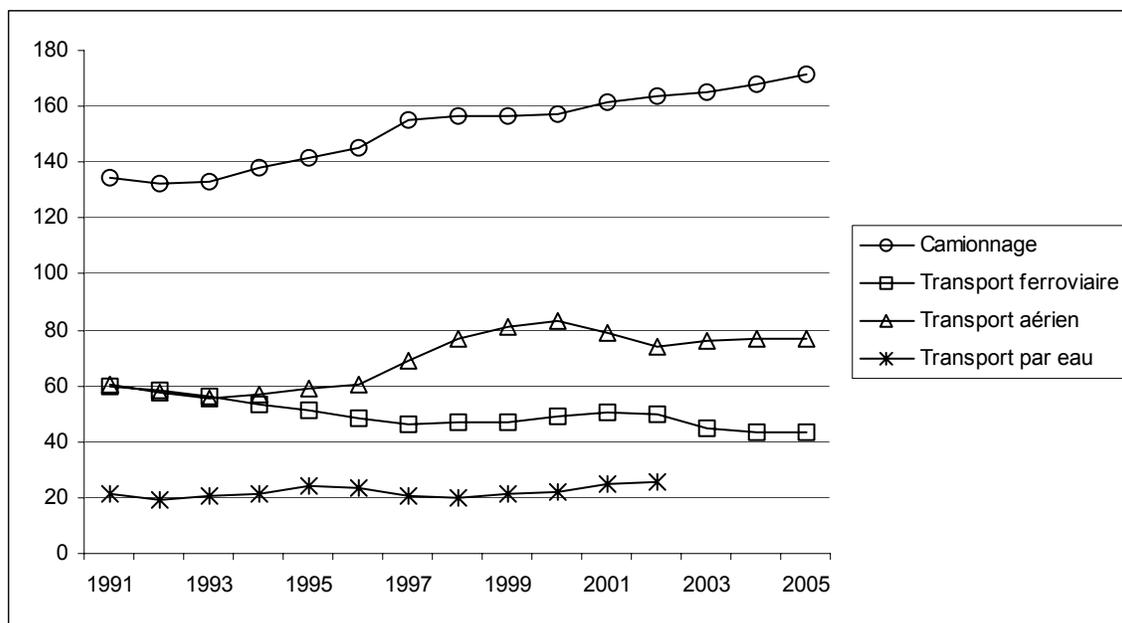
Type de navire	Total - toute région	Atlantique	Pacifique	St-Laurent Grands Lacs	Atlantique St-Laurent Grands Lacs	Pacifique -Arctique	Région non-spécifiée
Remorqueurs et barges	8	6				2	4
Navires de travail	20	16					
Cargo généraux	5	4			1		
Navires à passagers	6		3	2			1
Navires citernes	7	6		1			
Vraquiers	0						
Total	46	32	3	3	1	2	5

Au total, ce sont donc 46 navires battant pavillon étranger qui ont accumulé l'équivalent d'une année complète de travail sur des marchés en principe réservés au navire canadien.

Nous en concluons que le système permet de bien protéger les intérêts des armateurs canadiens dans les marchés où ceux-ci sont au préalable bien établis. En témoignent par exemple les très rares demandes de licences pour du transport de vrac sec. Le système semble aussi bien répondre à l'objectif d'assurer aux expéditeurs l'accès à des services de transports maritimes particuliers ou ponctuels pour lesquels il n'y aurait pas d'offre immédiate. Le fait que la majorité des demandes sont présentées pour de courtes périodes pour des navires distincts supporte cette interprétation.

Par contre, le système semble très mal servir les armateurs canadiens dans les situations d'urgence d'un nouveau créneau de marché comme le transport de pétrole brut depuis les lieux de forage de Terre-Neuve ou les croisières en Arctique. Dans ces cas, la demande est morcelée et condamnée à être considérée comme ponctuelle seulement. Ces conditions n'appuient pas le développement de nouveaux marchés par les armateurs canadiens. C'est un effet classique des systèmes protectionnistes. Dans la perspective où l'on cherche à développer l'industrie maritime de ces niches établies, c'est un constat qui apparaît particulièrement négatif.

3.4 Indicateurs relatifs à la main-d'œuvre



Source : D'après Transports Canada

Figure 15 – Évolution de l'emploi en transport par mode

Malgré qu'elles soient partielles, les données suggèrent que l'évolution du nombre d'emplois reflète la croissance différentielle vécue par les modes de transport.

Tableau 10 Répartition des emplois dans l'industrie maritime québécoise en 2007

	Estimation du nombre total d'employés par poste	Répartition en %
Personnel navigant		
Sur le pont	3540	29%
À la salle des machines	896	7%
Personnel non navigant		
Administration	4432	36%
Opérations / manutention	3 495	28%
Total	12363	100%

Source : Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime avec Zins Beausnesne et associés, 2008

L'étude de Zins Beausnesne pour le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime indique que près des deux tiers des emplois dans l'industrie maritime ne sont pas des emplois en mer.

Tableau 11 Évolution de l'emploi chez les débardeurs

	Association des employeurs maritimes - ports de Montréal, Trois-Rivières, Bécancour, Toronto et Hamilton.	
	Nb d'employés	Heures ouvrées ('000)
2000	1 195	2 074
2001	1 163	1 866
2002	1 152	1 881
2003	1 134	1 985
2004	1 122	2 074
2005	1 200	2 183
2006	1 324	2 224
2007	-	2140
2008	-	2163
2009	1283	1687

Source: D'après l'Association des employeurs maritimes

L'évolution de l'emploi dans la manutention suit la progression des trafics. On peut aussi observer un impact du système d'organisation du travail des débardeurs. Alors que la récession a entraîné en 2009 un recul important du nombre d'heures travaillées, ce travail a été partagé entre un nombre relativement constant d'employés distincts autant que les données permettent d'en juger.

Tableau 11-A Congé fiscal pour marins résidant au Québec déployés au transport international de marchandises

Année	Nb de navires admissibles	Nb d'armateurs concernés	Nb de marins admissibles	Salaires admissibles
2002	3	2	107	852 842 \$
2003	3	1	81	782 024 \$
2004	6	2	145	2 024 095 \$
2005	3	2	73	1 143 472 \$
2006	1	1	21	157 034 \$
2007	2	1	69	944 859 \$
2008	4	3	89	1 145 684 \$

Source: D'après Transport Québec

Les données relatives au congé fiscal accordé aux citoyens québécois sur des navires canadiens engagés dans le commerce international montrent des variations parfois importantes d'année en année. Néanmoins, elles illustrent que si la mesure n'est pas sans importance pour les finances personnelles des marins concernées, à l'échelle de l'industrie son impact demeure relativement restreint étant donné la faible implication des navires sous pavillon canadien dans le transport international.

Tableau 12 Évaluation par les employeurs maritimes québécois de la difficulté future à recruter du personnel

	Personnel navigant	Personnel non navigant
Au cours des 3 prochaines années		
Très difficile	16,7%	10,3%
Plutôt difficile	50,9%	38,6%
Plutôt facile	26,3%	44,6%
Très facile	6,2%	6,5%
Au cours des 5 prochaines années		
Très difficile	13,3%	12,7%
Plutôt difficile	61,8%	42,8%
Plutôt facile	21,1%	43,6%
Très facile	3,9%	0,9%
Au cours des 10 prochaines années		
Très difficile	6,2%	17,5%
Plutôt difficile	61,7%	44,7%
Plutôt facile	27,7%	36,7%
Très facile	4,4%	1,1%

Source : : Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime avec Zins Beauchesnes et associés, 2008

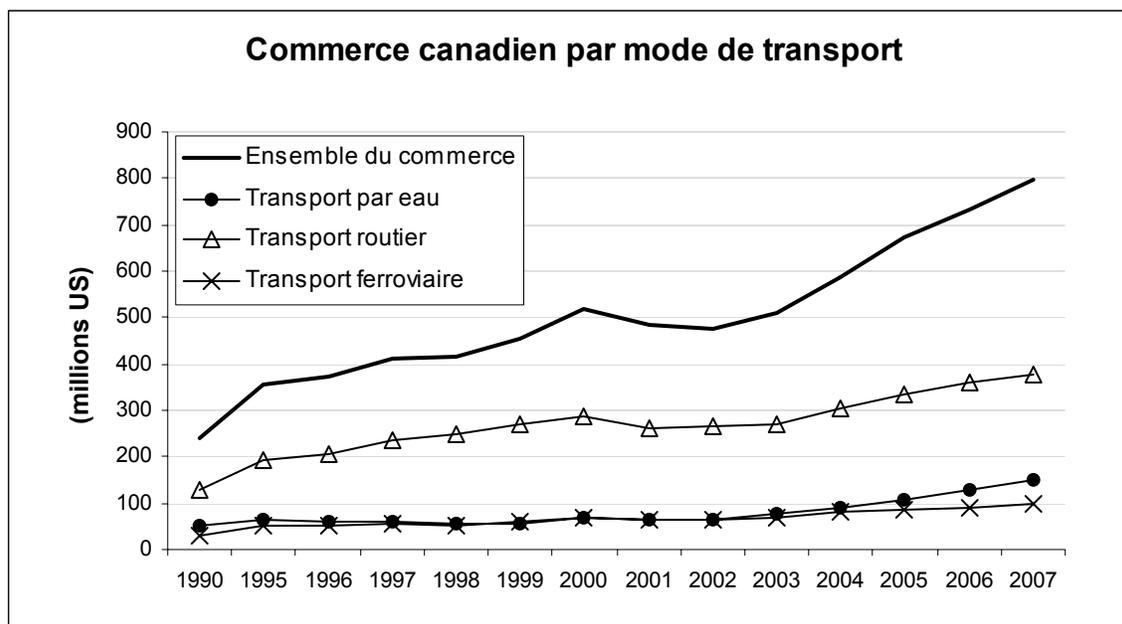
Les données de cette étude établissent clairement que le recrutement et la rétention de la main-d'œuvre qualifiée sont devenus des préoccupations de premier ordre dans l'industrie. On observe qu'il est aussi anticipé que la problématique perdure à moyen terme. Fait intéressant à noter, on remarque que les répondants anticipent également aux horizons de cinq et dix ans plus de difficultés à recruter le personnel non navigant.

3.5 Indicateurs relatifs au flux de marchandises et au commerce

Tableau 13 Évolution de la valeur du commerce intérieur au Canada

	Commerce intérieur canadien (millions de \$)			Croissance annuelle
	Intraprovincial	Interprovincial	Total	
1997	353335	103944	457279	-
1998	347666	97940	445606	-2,6%
1999	368835	106214	475049	6,6%
2000	417719	121292	539011	13,5%
2001	430715	128588	559303	3,8%
2002	448462	131925	580387	3,8%
2003	479479	143075	622554	7,3%
2004	517174	148443	665617	6,9%
2005	560310	157001	717311	7,8%

Source: D'après Transports Canada



Source : Compilé à partir données de Statistiques des transports en Amérique du Nord

Figure 16 – Évolution du commerce intérieur canadien par mode de transport

Tableau 14 Évolution des exportations du Québec et de l'Ontario selon la destination (millions de C\$)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000-08
États-Unis	256 572	248 003	249 961	226 062	236 078	235 753	228 464	221 464	207 133	159 503	-19,3%
Europe occidentale	13 298	12 797	12 492	13 426	15 672	17 792	22 242	27 723	26 566	23 573	99,8%
Asie	5 349	5 538	6 272	6 899	7 559	8 313	9 003	9 297	10 135	9 512	89,5%
Moyen-Orient	1 006	988	1 267	1 369	1 860	2 063	2 053	2 792	3 511	3 439	249,0%
Amérique du Sud	1 347	1 313	908	903	1 082	1 654	1 914	2 162	2 624	1 885	94,8%
Océanie	781	769	812	1 312	1 323	1 261	1 482	1 333	1 389	1 254	77,8%
Afrique	414	434	440	539	668	854	1 106	1 431	1 430	1 098	245,4%
Tous les pays	281 279	272 834	274 951	253 286	267 486	271 814	271 944	272 405	259 908	205 852	-7,6%

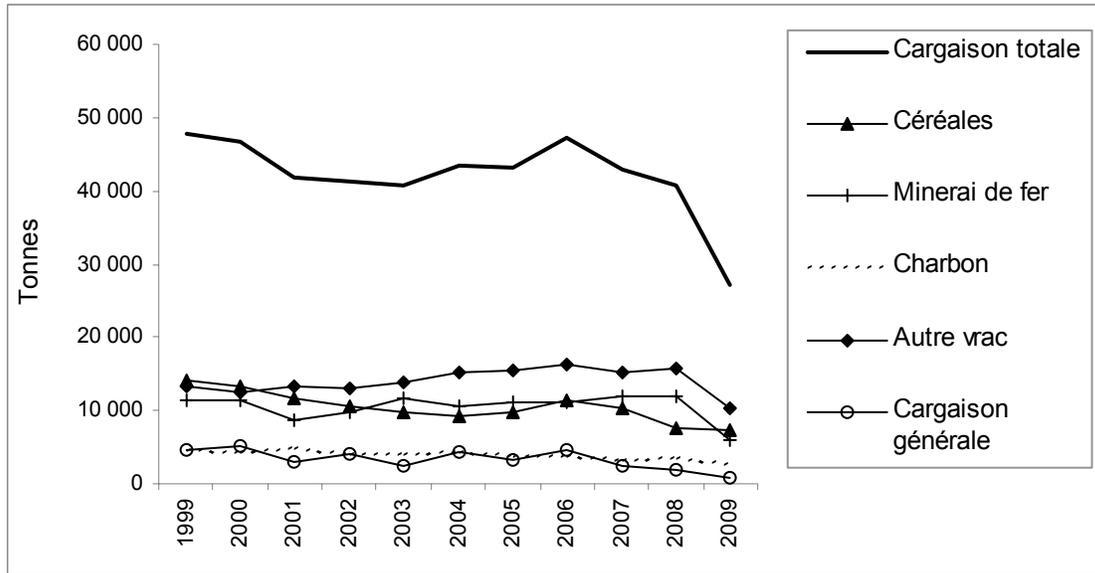
Source : Industrie Canada d'après les données de Statistique Canada sur le commerce international

Tableau 15 Évolution des importations vers le Québec et l'Ontario selon l'origine (millions de C\$)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000-08
États-Unis	190 624	177 697	182 210	167 612	170 919	171 676	171 138	172 931	170 117	140 459	-10,8%
Asie	33 337	30 382	32 514	33 693	39 581	44 381	49 178	54 419	57 786	53 062	73,3%
Europe occidentale	33 424	33 782	33 447	34 179	36 327	39 900	41 344	42 060	45 612	37 718	36,5%
Amérique du Sud	3 583	3 693	4 184	3 984	5 365	7 935	8 395	8 406	8 019	8 297	123,8%
Afrique	2 207	2 032	2 710	3 631	4 035	5 772	6 872	7 919	11 609	6 157	426,0%
Moyen-Orient	1 135	1 104	1 187	1 319	1 683	1 854	2 058	1 767	2 548	2 030	124,5%
Océanie	1 357	1 566	1 620	1 543	1 675	1 580	1 335	1 484	1 260	1 316	-7,1%
Tous les pays	284 719	269 421	276 189	262 605	278 113	293 951	302 640	311 729	320 890	271 560	12,7%

Source : Industrie Canada d'après les données de Statistique Canada sur le commerce international

Les tableaux 14 et 15 illustrent clairement l'ampleur de la récession qui a sévi en 2009. Mais plus fondamentalement, ils démontrent toute l'importance que les États-Unis continuent d'occuper dans les échanges internationaux du Québec et de l'Ontario : en 2008 c'est plus de la moitié des importations qui en proviennent et plus des trois quarts des exportations qui y sont destinées. Néanmoins, l'évolution depuis 2000 montre clairement que les échanges avec les États-Unis connaissent un déclin progressif avant la récession de 2009. A contrario, les échanges du Québec et de l'Ontario avec tous leurs autres partenaires commerciaux connaissent une croissance marquée entre 2000 et 2008 (exception des importations provenant d'Océanie qui regagnent une partie du terrain perdu en 2009). Ce constat n'est pas sans implication. Si la majorité des échanges avec les États-Unis se font par voies terrestres, pour toutes les autres destinations c'est plutôt par navires que se concrétisent les échanges.



Source : Compilé à partir des données de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent

Figure 17 – Évolution du tonnage des marchandises mentionnées sur la Voie maritime du Saint-Laurent de 1999 à 2009 (Trafic combiné Canal Welland et Montréal - Lac Ontario)

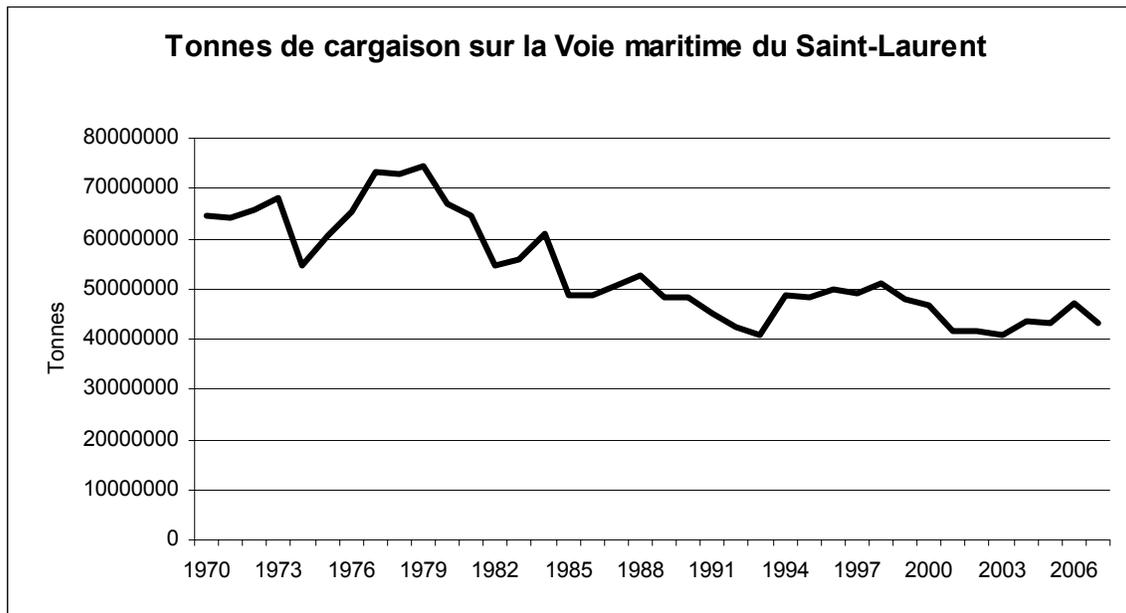


Figure 18 – Évolution des tonnages manutentionnés sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1970 et 2007

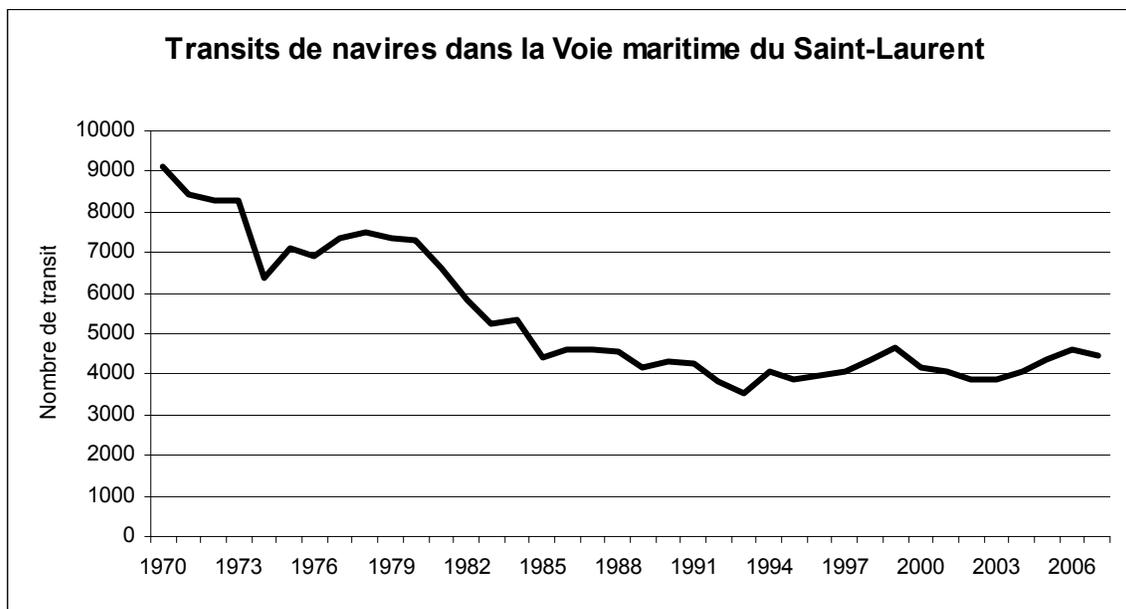


Figure 19 – Évolution de la circulation sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1970 et 2007

Tableau 16 Évolution des trafics au port de Montréal selon le type de marchandise

Année	Vracs		Marchandises générales			Total annuel (t)
	Liquides (t)	Solides (t)	Conteneurs(t)	Non-cont. (t)	Total (t)	
1997	4 324 991	7 467 380	8 217 998	692 576	8 910 574	20 702 945
1998	5 335 172	6 117 130	8 697 421	802 040	9 499 461	20 951 763
1999	4 812 638	5 933 411	9 147 687	739 163	9 886 850	20 632 899
2000	4 415 393	6 295 963	9 205 120	816 915	10 022 035	20 733 391
2001	4 224 294	5 755 070	8 718 439	421 273	9 139 712	19 119 076
2002	3 808 972	5 059 129	9 446 412	405 366	9 851 778	18 719 879
2003	5 345 352	5 233 109	9 755 300	446 533	10 201 833	20 780 294
2004	6 230 788	6 038 267	10 851 505	516 203	11 367 708	23 636 763
2005	7 407 560	5 303 433	11 137 562	495 459	11 633 021	24 344 014
2006	7 727 092	5 569 642	11 339 316	470 367	11 809 683	25 106 417
2007	7 861 385	5 455 345	12 406 026	295 752	12 701 778	26 018 508
2008	8 005 416	6 324 357	13 321 147	215 630	13 536 777	27 866 550
2009	7 773 149	5 316 432	11 265 868	168 690	11 434 558	24 524 139

Source: Port de Montréal

Tableau 17 Évolution des trafics aux ports régionaux de Gaspé (Sandy Beach), Rimouski-Est et Gros Cacouna

Évolutions des trafics - ports régionaux sélectionnés							
	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008
<i>Navires accueillis (nb)</i>							
Gaspé	64	65	73	40	20	21	28
Rimouski Est	99	100	78	86	73	71	78
Gros Cacouna	82	102	59	36	36	40	43
<i>Tonnage manutentionné (t)</i>							
Gaspé	408 420	464 017	583 059	239 698	76 385	80 184	192 756
Rimouski Est	261 122	285 675	266 537	295 987	235 611	229 862	249 413
Gros Cacouna	334 728	399 845	224 167	134 680	154 561	147 742	169 710

Source: D'après Transports Canada

Tableau 18 Comparaison de l'évolution des échanges intérieurs et internationaux

Trafic	1995 (M de t)	2005 (M de t)	1995-2005
Intra St-Laurent	7,0	7,1	1,4%
St-Laurent/Ontario	12,0	10,9	-9,2%
St-Laurent/Grands-Lacs port américains	13,7	8,6	-37,2%
St-Laurent/Provinces maritimes	1,9	2,8	47,4%
Port de Québec	17,4	22,6	29,9%
Port de Montréal	18,6	24,0	29,0%
International-importation	30,0	39,8	32,7%
International-exportation	51,2	44,0	-14,1%
International (total sur le St-Laurent)	81,2	83,8	3,2%

Source: Adapté de Transport Québec

Ce tableau et ceux des pages 64 à 68 suggèrent une croissance très différenciée durant les années 2000 entre les trafics maritimes intérieurs et les trafics maritimes internationaux. Alors que ces derniers ont progressé pour la plupart de manière soutenue entre 2001 et 2008, l'évolution est beaucoup plus variée dans les échanges intracanadiens et dans l'ensemble moins positive. Cela dans un contexte où la valeur du commerce intérieur du Canada sans égard au mode de transport a progressé en moyenne d'environ 5 % annuellement (jusqu'en 2005, dernière année publiée).

Tableau 19 Comparaison de l'environnement administratif canadien pour le commerce international

Pays	Nb de documents requis pour l'exportation	Durée de la procédure administrative d'exportation (jours)	Nb de documents requis pour l'importation	Durée de la procédure administrative d'importation (jours)
Canada	3	7	4	11
États-Unis	4	6	5	5
Mexique	5	17	5	23
Hong Kong	4	6	4	5
Japon	4	10	5	11
Inde	8	17	9	20
Singapour	4	5	4	3
Danemark	4	5	3	5
Moyenne OECD	4,5	10,7	5,1	11,4

Source: à partir de la base de données "Doing business" de la Banque Mondiale, (en ligne) consultée le 16-02-2008 : <http://www.doingbusiness.org/ExploreTopics/TradingAcrossBorders/>

L'environnement administratif canadien apparaît ici comparable aux réalités communes dans les pays développés. Néanmoins, l'écart avec les leaders comme Singapour ou le Danemark montre qu'il y a place à l'amélioration. Surtout pour ce qui est de la durée des procédures d'importation deux fois plus longues que les pratiques américaines.

3.6 Indicateurs relatifs aux émissions atmosphériques et à la congestion

Tableau 20 Sommaire des émissions atmosphériques par secteur économique, 1990 et 2006

Secteur économique	1990 (Mt éq. CO2)	2006 (Mt éq. CO2)	90-06 (Mt éq. CO2)	90-06 (%)	% de la variation totale
Industries des combustibles fossiles	103	158	54	53	42
Électricité	97	118	21	22	17
Transports	121	159	37	31	29
Industrie lourde et manufacturière	123	113	-9	-8	-7
Industrie des services	40	55	15	37	12
Résidentiel	51	49	-2	-5	-2
Agriculture	57	69	12	21	9
Totaux	592	721	128	25	100

Sources : Environnement Canada, extrait du tableau 1 du rapport : 1990 - 2006
Émission de gaz à effet de serre au Canada

Outre l'exploitation pétrolière dont le bilan est gonflé par l'exploitation des sables bitumineux, le transport est le secteur ayant le plus contribué à l'augmentation des émissions.

Tableau 21 Émissions de gaz à effet de serre dans les transports au Canada de 1990 à 2006

	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006
Mt éq. CO ₂							
Total national de GES	592	642	718	741	743	734	721
Transport	121	130	142	150	155	157	159
Transport de passagers	77,3	83,1	89,9	93,7	95,8	96,3	97,3
Transports et marchandises	39,5	42,2	47,7	50,8	54,1	55,7	56,6
Camions lourds	26,6	30,6	34,6	37,9	40,5	41,8	43,3
Chemins de fer	6,7	6,1	6,3	5,6	5,7	6	6,2
Aviation intérieure	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4
Autre : Récréatif et résidentiel	4,6	4,4	5,3	5,5	5,5	5,4	4,9
Navigation intérieure	5	4,4	5,1	6,2	6,6	6,4	5,8
Résidentiel	51,2	52,7	52,9	53,6	51,6	50,6	48,8

Sources : Environnement Canada, extrait du rapport : 1990 - 2006 *Émission de gaz à effet de serre au Canada*

L'augmentation des émissions de la navigation intérieure est nettement inférieure à celles du camionnage : ces chiffres reflètent cependant le différentiel dans la croissance des deux secteurs durant la période couverte.

Tableau 22 Impacts d'initiatives de transfert modal sur le Saint-Laurent

	Transport de copeaux de Forestville à Trois-Rivières	Transport de lingots d'aluminium de Sept-Îles à Trois-Rivières
Réduction des passages de camions sur la 138	18 000 / an	15 000 / an
GES évités estimés	9 000 tonnes / an	14 500 tonnes / an
Réduction d'entretien de surface	350 000\$ / an	597 000\$ / an
Recouvrement de l'investissement public	0,85 année	2,4 années

Source : Transports Québec

Tableau 22-A Bilan des subventions versées à des projets maritimes dans le cadre des programmes PAREGES et PAIM

Année	Nb de projets soutenus	Investissements totaux	Subventions PAIM et PAREGES	Subventions / investissements
2006-2007	2	76 100 \$	30 470 \$	40,0%
2007-2008	6	12 671 234 \$	1 750 000 \$	13,8%
2008-2009	6	6 766 851 \$	1 546 443 \$	22,9%
2009-2010	7	19 514 185 \$	3 326 913 \$	17,0%
Total	21	39 028 370 \$	6 653 826 \$	17,0%

Source: d'après les données de Transport Québec

Note: d'autres projets comparables ont pu être supportés par des subventions hors programmes. Les contributions futures annoncées pour la période au-delà de 2009-10 ne sont pas comptabilisées.

Les tableaux précédents expriment bien d'une part à quel point le transfert de flux de marchandises du routier vers le maritime peut générer rapidement des avantages environnementaux significatifs. Ils illustrent également que les investissements publics consentis pour favoriser ce transfert peuvent être récupérés très rapidement grâce aux économies générées par la réduction de l'usure du système routier. D'autre part, les montants des subventions et leur importance relative par rapport aux investissements totaux nécessaires à la réalisation des projets rappellent qu'il s'agit bien de programmes d'appui à l'investissement privé (et non d'initiatives où le secteur public se substitue aux entrepreneurs).

Tableau 23 Émissions atmosphériques comparées pour un transport de sel entre Goderich en Ontario et Milwaukee au Wisconsin

	Maritime (tonnes – ratio)	Ferroviaire (tonnes – ratio)	Routier (tonnes – ratio)
Fuel	678	5 190	9 444
	1	7,7	13,9
CO2	2 135	16 349	29 749
	1	7,7	13,9
CO	5,6	22	120
	1	3,9	21,4
HC	1,9	16	40
	1	8,4	20
Nox	41	63	642
	1	1,5	15,7
Sox	23,1	5,2	9,4
	1	0,23	0,41

Source : Canadians Shippers Association

L'option maritime est grandement avantageuse pour toutes les particules contaminantes sauf les oxydes de soufre.

Tableau 24 Coûts totaux de la congestion au Canada (2002)

Zone urbaine	Année	Millions de \$ (seuils de congestion de 50% à 70%)
Hamilton	2001	de 6,6 à 16,9
Montréal	1998	de 701,9 à 986,9
Québec (ville)	2001	de 37,5 à 68,4
Toronto	2001	de 889,6 à 1631,7
Canada*	-	de 2270,2 à 3720,6

Compilation des zones urbaines : Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Hamilton, Toronto, Ottawa, Gatineau, Montréal et Québec.

Coûts estimés selon la quantité de carburant utilisé, les émissions de gaz à effet de serre et la valeur du temps perdu.

Source: Transports Canada, *Cost of Urban Congestion*, 2006

Tableau 25 Émissions de gaz à effet de serre reliées à la congestion urbaine en comparaison à celles des activités de transport

Zone urbaine	Tonnes de GES		
	Congestion urbaine - scénario moyen (1998-2003)	Navigation intérieure (2000)	Transport routier (2000)
Montréal	334 100	-	-
Québec (ville)	36 900	-	-
Toronto	651 318	-	-
Canada*	1 344 200	5 100 000	34 600 000

Source: À partir des données provenant de Environnement Canada, *1990 - 2006 Émission de gaz à effet de serre au Canada*, 2009, et Transports Canada, *Cost of Urban Congestion*, 2006

Tableau 26 Impact monétaire de l'attente aux frontières pour le camionnage vers les États-Unis en 2002

Point de passage	Trafic annuel post 11 septembre (en millier)	Durée moyenne des délais (minutes)	Nombre d'heures de transit (milliers)	Coût par heure (\$)	Estimation du coût annuel des délais (millions US)
Calais	127	14,04	30	150	4,5
Champlain	362	14,20	86	150	12,9
Lewiston	527	1,21	11	150	1,6
Peace Bridge	678	4,33	49	150	7,3
Ambassador Bridge	1678	28,82	806	150	120,9
Detroit Tunnel	76	5,67	7	150	1,1
Sarnia	845	11,69	165	150	24,7
Pembina	214	1,53	5	150	0,8
Pacific Highway	487	15,09	122	150	18,4
Peace Arch	0	0,00	0	150	0,0
Tous les autres	1930	4,42	142	150	21,3
Total US - Canada	6924		1423		213,4

- 1 Trafic annuel basé sur les données douanières mensuelles américaines de 2002 sans les ponts.
- 2 Trafic annuel des ponts à partir de données de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels (BTOA).
- 3 Trafic moyen basé sur les données douanières canadiennes de délais pour entrer aux États-Unis.
- 4 Coûts horaire basés sur les rapports du Bureau des opérations de fret de la Federal Highway Administration.
- 5 Malgré les délais moyens, certains camionneurs ont fait état en entrevues de durées occasionnelles de 2 à 4 heures

Source: extrait des données de l'Ontario Chamber of Commerce

3.7 Indicateurs relatifs à la sécurité

**Tableau 27 Évolution des accidents maritimes dans le système Saint-Laurent
Grands Lacs de 2002 à 2007**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Région laurentienne</i>						
Accidents maritimes	60	56	62	94	61	75
Accidents à bord d'un navire	18	8	13	11	16	
Navires impliqués dans des accidents de navigation	62	60	66	107	66	86
Navires de charge/vraquiers-pétroliers/citernes	32	27	26	54	35	38
Traversiers/passagers	7	10	11	7	3	9
Remorqueurs/chalands	5	5	7	7	8	17
Bateaux de pêche	13	13	15	25	15	15
Autres	4	5	4	12	5	3
Embarcations de plaisance	1	0	3	2	0	4
Navires perdus	3	6	1	2	0	2
Décès	2	3	4	2	2	0
<i>Région centrale</i>						
Accidents maritimes	57	53	59	52	46	50
Accidents à bord d'un navire	3	7	3	4	9	
Navires impliqués dans des accidents de navigation	63	59	62	55	50	54
Navires de charge/vraquiers-pétroliers/citernes	32	21	34	36	30	27
Traversiers/passagers	13	14	7	3	7	11
Remorqueurs/chalands	12	15	10	9	6	9
Bateaux de pêche	2	1	2	1	2	1
Autres	2	5	6	6	1	6
Embarcations de plaisance	2	3	3	0	4	0
Navires perdus	2	0	0	0	1	0
Décès	10	3	4	1	0	1

Source: D'après Transports Canada - Bureau de la sécurité des transports

Les statistiques de Transport Canada reprises au tableau 27 démontrent que si les accidents sont présents dans le transport maritime, le bilan des décès demeure très bas. À titre de comparaison, 98 personnes ont perdu la vie en 2007 sur les routes du Québec dans des accidents impliquant des camions lourds. Ces décès se chiffraient à 137 en 2006; à 155 en 2005 et à 129 en 2004 (Société de l'assurance automobile du Québec, http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/bilan_routier_2009/deces_lourds.php, au 18 juin 2010).

Tableau 28 Évolution du taux d'accident selon le mode

	Transport maritime	Transport ferroviaire	Transport routier
1998	4,1	12,0	1,6
1999	5,4	12,7	1,7
2000	3,4	11,7	1,6
2001	4,1	16,0	1,5
2002	3,8	14,9	1,6
2003	4,0	15,1	1,5
2004	4,3	15,3	1,4
2005	3,8	15,4	1,5
2006	3,6	14,4	1,4
2007	3,7	14,3	N/D

Source: Compilé à partir de Transports Canada

Transport maritime : accidents impliquant des navires immatriculés au Canada. Taux d'accidents par million de navires-kilomètres pour les bâtiments commerciaux de plus de 15 TJB

Transport ferroviaire: Chemins de fer de compétence fédérale. Taux d'accidents par million de trains-milles. En raison des changements dans la façon de rapporter exigée par le Bureau de la sécurité des transports (BST) en 2007, les données sur les accidents impliquant le transport ferroviaire pour la période 2001 à 2006 ont été révisées. Donc, toute comparaison avec des données antérieures à 2001 devra se faire avec circonspection.

Transport routier: Taux de collisions par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels. Données préliminaires en 2006 pour l'Ontario et la Saskatchewan; données révisées pour le Québec à partir de 1996.

Le tableau 28 doit être lu avec prudence étant donné que des unités très différentes sont utilisées pour mesurer le taux d'accident dans chaque mode. Son utilité est de démontrer grâce à la série temporelle que le bon bilan sécuritaire du transport maritime est stable, sinon va en s'améliorant. Une stabilité qui s'observe aussi chez les autres modes. La véritable comparaison du bilan sécuritaire du transport maritime avec ceux des autres modes doit néanmoins mettre en lumière le faible taux de décès : voir la remarque liée au tableau 27.

Tableau 29 Accidents chez les débardeurs de l'Association des employeurs maritimes

	2006	2007	2008	2009
Nb d'heures travaillées	1 716 335	1 864 921	1 938 143	1 549 370
Nb d'accidents (avec perte de temps)	130	105	94	63
Fréquence (par 1 000 000 hrs)	75,7	56,3	48,5	40,7
Nb d'accidents (sans perte de temps)	166	178	152	102
Fréquence (par 1 000 000 hrs)	96,7	95,5	78,4	65,8

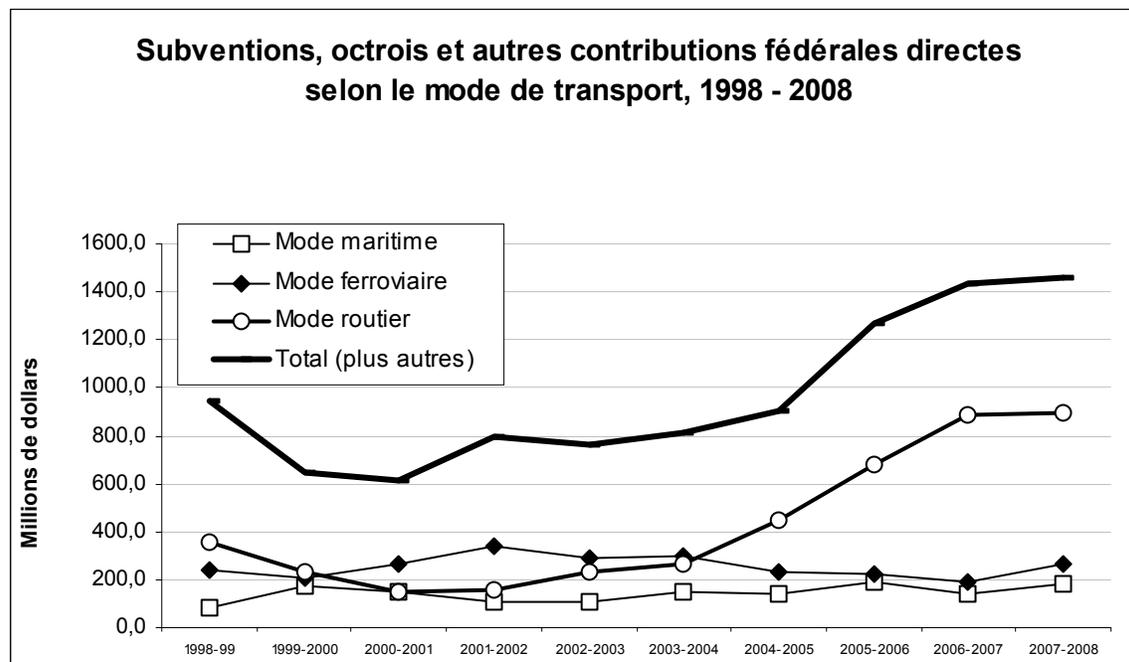
Source: D'après l'Association des employeurs maritimes

Tableau 30 Contrôle par l'État du port des navires internationaux au Canada

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Inspections à bord	1070	1197	1159	1277	1174	1277	1237	1134
Inspections identifiant des déficiences	583	634	525	495	498	482	513	434
Détention de navires	103	92	49	59	68	49	27	43

Source: D'après Transport Canada

3.8 Indicateurs relatifs à la place du transport dans les budgets gouvernementaux



Source : D'après Transports Canada

Figure 20 – Évolution des investissements fédéraux en transport selon les modes

Les dépenses et les recettes (tableau 31) en transport ne sont pas des indicateurs directement liés aux objectifs de l'encadrement public que nous avons catégorisés au chapitre 2. Néanmoins, leur inclusion est utile pour évaluer les objectifs de neutralité dans la concurrence entre les modes de transport évoquée dans la Loi sur les transports. Ainsi si les investissements fédéraux dans les infrastructures routières se sont accélérés à partir de 2003, on observe que les revenus provenant des taxes sur la vente d'essence sont sans commune mesure avec les revenus tirés du secteur maritime. Quoi qu'il en soit, avec des investissements annuels quatre fois plus élevés dans les infrastructures routières que dans les secteurs maritime ou ferroviaire, on peut difficilement affirmer que l'encadrement public est complètement neutre dans la concurrence entre les modes de transport.

Tableau 31 Recettes gouvernementales tirées des transports

	(Millions de dollars)									
	1998-99	1999-00	2000-'00	2001-'02	2002-'03	2003-'04	2004-'05	2005-'06	2006-'07	2007-'08
Recettes fédérales provenant des transports autres que les taxes sur l'essence										
Services de la Garde côtière canadienne	40	44	43	36	37	37	40	43	42	50
MPO - Petits ports	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Droits portuaires	17	18	11	14	12	12	13	12	10	10
Droits de sécurité maritime	8	9	9	8	8	9	8	9	9	8
Déclarations des administrations portuaires	5	7	6	10	10	11	11	12	12	13
Total des recettes autres que les taxes sur l'essence tous modes confondus	705	431	397	408	883	783	788	806	818	844
Taxes fédérales sur l'essence	4 355	4 389	4 403	4 362	4 491	4 682	4 462	4 761	4 822	-
Part de la vente d'essence aux secteurs autres que le routier	210	222	226	211	212	218	228	241	241	-
Taxes provinciales et territoriales sur l'essence	6 875	6 990	6 961	6 976	7 487	7 653	7 830	7 899	8 006	-
Part du Québec	1 583	1 591	1 572	1 573	1 678	1 726	1 742	1 687	1 725	-
Part de l' Ontario	2 338	2 338	2 220	2 278	2 489	2 354	2 347	2 251	2 240	-

Source: D'après Transports Canada

3.9 Bilan des indicateurs

En résumant en un seul point majeur chacun des groupes d'indicateurs compilés, on obtient le portrait suivant :

- *Flotte canadienne* : Malgré le renouvellement amorcé de la flotte canadienne, les moyennes d'âge des différentes catégories de navires demeurent élevées. Néanmoins, le point le plus préoccupant semble plutôt être du côté de la participation de la flotte à l'ensemble des activités de transport intérieur. Le transport maritime n'a pas profité de la croissance économique au pays dans la même mesure que le camionnage a réussi à le faire : sa part modale est en recul.
- *Construction navale* : Les dispositions devant assurer que la demande en navires sous pavillon canadien alimente les chantiers canadiens n'ont pas fonctionné dans la dernière décennie. Les armateurs ont choisi d'acheter leurs navires sur le marché international malgré les dispositions pénalisantes à cet effet.
- *Licences temporaires de cabotage* : Le système de licence de cabotage semble fonctionner comme prévu dans le cas des segments de marché où les armateurs canadiens sont bien établis. Cependant, il ne supporte aucunement l'implantation des armateurs canadiens sur les nouveaux segments de marchés tout en constituant un irritant pour les développeurs de ces créneaux en émergence.
- *Main-d'œuvre* : La problématique de recrutement va continuer de croître en importance.
- *Flux de marchandises et commerce* : Jusqu'à la crise de 2009, le commerce international et les flux de marchandises associés ont connu une croissance soutenue. Le transport maritime intérieur n'a pas toujours pu profiter de cette locomotive et la croissance est beaucoup plus disparate pour ce secteur, avec des bilans parfois négatifs.
- *Émissions atmosphériques et congestions* : Les émissions atmosphériques liées à l'ensemble du secteur du transport ont continué de croître significativement dans la décennie 2000. Une utilisation plus intense du transport maritime a toujours le potentiel de permettre une réduction des émissions totales de CO₂, mais cette possibilité n'a pas été exploitée à grande échelle.
- *Sécurité* : La principale évolution du bilan sécuritaire maritime réside plutôt dans le développement de l'encadrement réglementaire que dans l'amélioration du taux d'accident déjà bas. Le faible taux annuel de décès, notamment en comparaison avec le secteur routier, constitue néanmoins une caractéristique fondamentale du bilan maritime.
- *Investissements et recettes publics* : Étant donné les fondements de la provision des infrastructures routières, l'intervention étatique est largement déséquilibrée en faveur de ce mode de transport. Néanmoins, les recettes publiques en provenance du routier sont aussi beaucoup plus importantes en raison des volumes d'essence vendus.

Il est hasardeux de réduire à une seule évaluation le bilan de la plupart des dimensions analysées étant donné que les indicateurs reflètent des situations complexes et renvoient donc à la fois des signaux positifs et négatifs. C'est le cas notamment de la dimension de l'évolution des trafics. D'autres dimensions, comme celle de la sécurité par exemple, ne montrent pas directement de transformations importantes de leur bilan à la

lumière des indicateurs compilés, mais l'évolution marquée des mesures de contrôle associées peut être interprétée comme un progrès vers la réduction des risques. Néanmoins, les indicateurs compilés suggèrent que dans l'ensemble c'est au niveau des objectifs liés au développement des activités sous pavillon canadien que le bilan semble le moins positif.

Tableau 32 Bilan synthétique des indicateurs

Objectifs généraux	Objectifs principaux	Bilan suggéré
Création de richesse dans l'industrie maritime canadienne classique	Maximiser la flotte nationale	-
	Maximiser l'emploi en mer	=+
	Maximiser l'activité en construction navale	--
	Maximiser la part modale maritime	-
Création de richesse par le commerce	Maximiser les échanges	++
	Renouvellement des infrastructures	=+
	Maximiser l'efficacité administrative	=
Protéger les travailleurs, les citoyens et l'environnement	Réduire les risques d'accidents	+
	Réduire la pollution opérationnelle	+

4 ANALYSE DE COHÉRENCE ET COHÉSION

Commençons cette section qui doit nous amener à analyser les informations compilées aux deux précédents chapitres, par un rappel fondamental : il est dans la nature de l'encadrement public de poursuivre des objectifs multiples. En effet c'est le rôle du secteur public de veiller aux intérêts de tous, pas seulement de ceux qui se trouvent avantagé par le libre marché. De plus nous avons aussi inclus dans notre définition de l'encadrement public les actions menées en commun par les acteurs privés. Les associations qui sont les vecteurs de telles actions ont elles-mêmes le mandat de représenter des membres qui, même à cette échelle, ont des intérêts différents. Quel sens peut donc avoir la cohérence d'un tel ensemble? Il ne peut s'agir d'unicité : toutes les composantes travaillant vers les mêmes buts. Mais dans la multiplicité des objectifs, il peut exister une reconnaissance tacite de l'importance relative des uns par rapport aux autres qui en fait un tout cohérent. On peut aussi reconnaître des attentes qui ne sont pas les objectifs premiers mais qui sont acceptées par tous comme des seuils incontournables. Par exemple, on vise l'augmentation de la compétitivité, mais ça ne peut se faire aux dépens de la sécurité. Dans ces cas, l'incohérence relative des objectifs ne remet pas en cause la cohésion du cadre. La notion de cohésion renvoie aussi à celle d'adhésion des parties prenantes. Il y peut y avoir consensus en support à l'encadrement public ou il peut y avoir opposition. Mais fréquemment la cohésion va être affaiblie par un manque de compréhension mutuelle : les parties prenantes ont des points de référence différents et ne parlent pas le même langage. Cela constitue un indicateur important d'un faible niveau de cohérence.

Synthétiser un éventail aussi diversifié d'initiatives que les composantes de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs décrites dans les deux précédents chapitres constitue un défi. Leur analyse dans le but d'en tirer des conclusions susceptibles de guider les actions futures des parties prenantes du système ne peut pas être que mécanique et doit faire place à une large part d'interprétation. Pour systématiser autant que possible cette étape, nous avons retenu trois approches complémentaires. D'abord le portrait de la situation laurentienne est analysé à partir des principales conclusions de l'analyse comparative internationale des politiques de soutien au transport maritime. Nous recourrons ensuite à une technique d'analyse de contenu pour contraster nos interprétations à une perspective plus quantitative. Finalement, nous revenons à la grille d'analyse première de notre démarche pour faire ressortir les oppositions entre les multiples objectifs recherchés dans l'encadrement public maritime, ainsi qu'entre ces objectifs et l'évolution des marchés.

4.1 *Positionnement par rapport aux continuums dominants des politiques de soutien au transport maritime*

L'analyse comparative internationale des politiques de soutien au transport maritime (Guy et Urli, 2009) nous a permis de conclure que la principale cause d'inefficacité dans l'encadrement public réside dans le manque d'arbitrage entre les nombreux objectifs

établis. L'analyse identifie aussi deux principales sources de difficultés dans la définition d'une hiérarchie claire entre les objectifs. D'une part, les mesures de support au maritime visent par nature à favoriser un secteur spécifique et/ou une région particulière : or elles doivent s'inscrire dans un contexte plus large où la protection de la libre concurrence est un principe incontournable. Chaque mesure doit donc se définir un équilibre entre ses deux pôles. D'autre part, les politiques de soutien doivent aussi se positionner par rapport à leurs cibles : à qui doivent profiter les mesures de soutien : les armateurs, les marins, les ports, tous les acteurs de la chaîne de transport ou leurs clients?

Ce sont ces conclusions que nous avons utilisées pour construire l'analyse illustrée à la figure 21. Nous avons positionné les composantes de l'encadrement public de maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs selon deux axes : un continuum allant de l'interventionnisme au libre marché complet et un deuxième continuum entre la vision classique de l'industrie maritime (limitée aux navires, marins, ports et chantiers) et une définition étendue de la filière maritime.

On observe que les initiatives de la Porte continentale Ontario-Québec et du Corridor de commerce du Saint-Laurent Grands Lacs se distinguent en s'appuyant sur une vision beaucoup plus étendue de sa filière que la majorité des autres composantes de l'encadrement public laurentien. Ce groupe d'initiatives apparaît comme le plus éloigné de la composante formée par la loi sur le cabotage. Cette dernière se retrouve à l'extrémité des deux continuums tant du côté de l'interventionnisme étatique que de la définition restreinte de l'étendue de l'industrie maritime. La figure suggère aussi que la « zone de confort » de l'industrie, c'est-à-dire le compromis le plus susceptible d'obtenir relativement facilement un appui d'une majorité de parties prenantes, se situe plutôt vers le quadrant libre concurrence, industrie maritime classique.

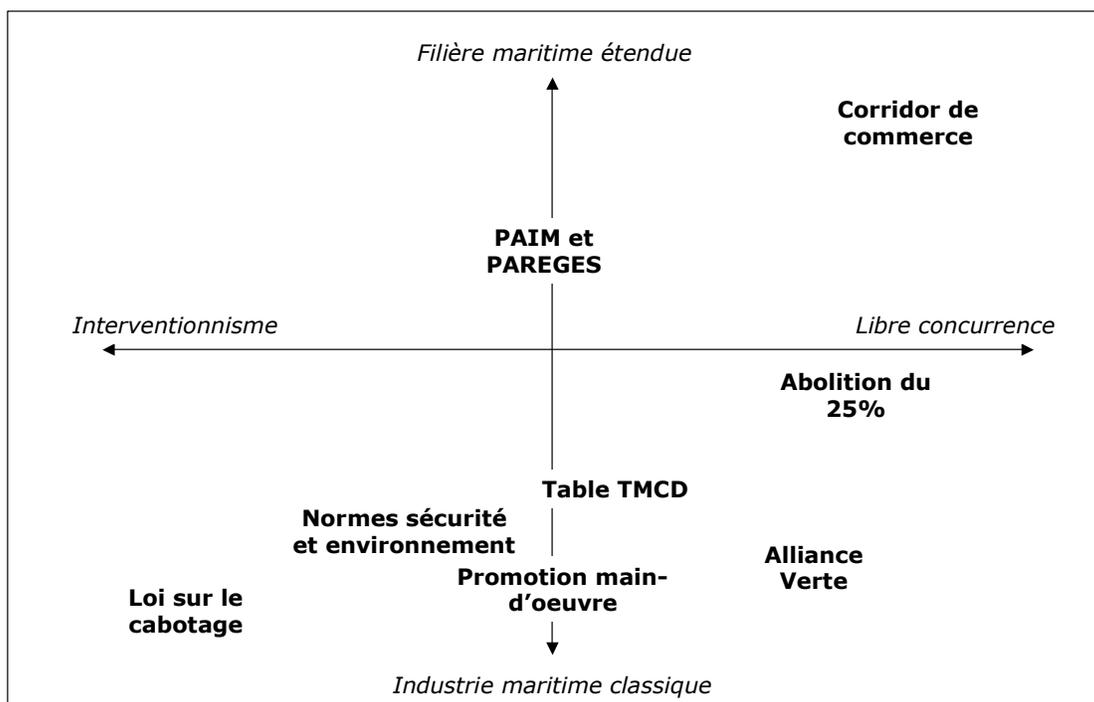


Figure 21 – Positionnement des composantes de l'encadrement public maritime selon la philosophie d'intervention et la définition de l'industrie maritime

4.2 Analyse de contenu : cooccurrence de mots-clefs

La technique employée dans cette section trouve ses sources dans la statistique linguistique développée dans les années 1960 et 1970¹. Ces travaux dans les sciences du langage ont été repris dans les sciences sociales pour l'analyse de la structure d'un corpus de connaissances. De façon plus générale, cela a évolué vers les techniques diversifiées d'analyse de contenu qui sont largement utilisées pour le traitement de données qualitatives, notamment les résultats d'entrevues². Ces approches se sont développées en parallèle des avancées informatiques et plusieurs logiciels d'analyse de contenu sont maintenant sur le marché : par exemple NVivo, Alceste ou Hyperbase. Plus récemment dans le contexte nord-américain, les approches d'analyse de contenu ont connu un regain d'utilisation à travers les études connexes de couverture de presse et de traitement médiatique³ ainsi que de la technique de poids médias (utilisée au Québec par la firme Influence Communication (<http://www.influencecommunication.ca/>)).

¹ Voir C. Muller, *Principes et méthodes de statistique lexicale*, 1977, Hachette.

² Pour une description de ces méthodes et un historique de leur développement voir Robert et Bouillaguet, *L'analyse de contenu*, 2007, Presses Universitaires de France.

³ Voir par exemple, C. Leray, *L'analyse de contenu – De la théorie à la pratique : la méthode Morin-Chartier*, 2008, Presses de l'Université du Québec.

Dans la présente étude nous utilisons qu'une forme primaire d'un seul outil de toutes ces approches d'analyse de contenu. Ainsi, on ne saurait affirmer que cette méthode de cooccurrence de mots-clefs peut constituer une analyse complète de laquelle il est possible de tirer des conclusions directes. Cependant comme notre démarche dans l'ensemble s'appuie largement sur l'interprétation des chercheurs, elle est subjective. Dans ce contexte, il est souhaitable de faire des contre-vérifications pour s'assurer que l'interprétation n'introduit pas de biais inacceptable. C'est la raison d'être de cette technique quantitative d'analyse de contenu : elle sert de contrôle aux analyses présentées aux sections 4.1 et 4.3.

La méthode de cooccurrence que nous avons employée ici repose sur les préceptes suivants. Si un texte cherche à démontrer l'importance d'un enjeu spécifique, cet enjeu occupera une grande place au sein du texte. On nommera cet enjeu d'emblée en introduction, cherchera à le décrire sous différentes facettes et possiblement à illustrer son rôle dans d'autres enjeux complémentaires, puis finalement on re-soulignera son importance en conclusion. Ainsi, la fréquence d'apparition de mots clefs associés à une idée particulière peut indiquer l'importance relative de cette idée au sein de l'argumentaire que le texte souhaite communiquer. Bien entendu on doit tenir compte de la taille du texte : 10 mentions d'un concept dans un texte d'une page suggèrent une importance relative plus grande que 10 mentions dans un texte de 100 pages. Outre la hiérarchisation des informations concernant une problématique, un second type d'éléments qu'un texte peut chercher à véhiculer est la démonstration de liens entre ces morceaux d'information. Si un texte a pour but de démontrer l'existence d'un lien significatif entre deux concepts clefs, on peut s'attendre à ce qu'il mentionne aussi fréquemment un concept clef qu'un autre puisque c'est le lien entre eux qui constitue l'idée la plus importante. Il est possible qu'un texte mentionne aussi fréquemment un concept clef qu'un autre tout en les considérant comme distincts et non reliés. Néanmoins dans un tel cas, on peut à tout le moins déduire que les deux concepts ont une importance comparable dans le raisonnement que le texte défend. Ainsi que la cooccurrence de termes clefs à l'intérieur des textes analysant l'encadrement public maritime peut servir d'indicateur pour évaluer la cohérence entre les multiples composantes individuelles de ce cadre.

C'est sur ces bases que nous avons choisi d'analyser le contenu de 11 textes traitant de l'encadrement public maritime tel que défini dans cette étude. La sélection des textes s'est faite de façon à privilégier les analyses récentes, provenant d'un éventail diversifié de parties prenantes ou celles ayant reçu plus d'attention dans les cercles maritimes. Nous avons aussi favorisé les textes proposant des diagnostics sur l'encadrement public maritime dans son ensemble et des prises de position établissant ce qu'il devrait être. Les textes retenus sont les suivants :

1. Politique nationale des transports (Article 5 – Loi sur les transports au Canada), 2007, 1 p.
2. Créer des liens - Le transport maritime à courte distance au Canada, 2006, 18 p.
3. Cadre de Politique National sur les Portes et les Corridors Commerciaux Stratégiques, 2007, 16 p
4. Fédération maritime du Canada - rapport annuel 2007, 22 p.
5. Port de Montréal; Plan stratégique Vision 2020, 2008, 4p.
6. Étude des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, 2007, 136 p.

7. Étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent Grands Lacs (résumé), 2008, 9 p.
8. Rapport sénatorial; vers une nouvelle vision nationale – les occasions et les restrictions du Canada face au transport international, 2008, 118 p.
9. L'état de la logistique, le rapport canadien, 2008, 27 p.
10. Armateurs du Saint-Laurent, rapport annuel 2009, 21 p.
11. Canevas d'avenir pour l'industrie maritime du Canada, 2005, 64 p.

Pour chacun de ces textes, nous avons ensuite calculé la fréquence d'apparition de 38 mots-clefs choisis pour représenter les principaux éléments compilés dans la construction de l'inventaire des mesures et objectifs présenté au chapitre 2. Sur cette base, nous avons ensuite sélectionné les mots-clefs les plus utilisés pour évoquer quatre idées dominantes des diverses analyses de l'encadrement maritime laurentien : la nécessité de mieux exploiter le potentiel du cabotage maritime; la nécessité d'investir pour développer les infrastructures et assurer la compétitivité; la nécessité de réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises; et finalement la nécessité de contrer la congestion. Le résultat est présenté au tableau suivant :

Tableau 33 Fréquence d'apparition par page des mots-clefs dans les 11 textes analysés

Groupe de mots A - Développement du cabotage	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
25%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,03	0,00	0,00	0,02
Cabotage	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,00	0,00	0,11
Distance	0,00	3,78	0,56	0,00	0,00	0,19	0,00	0,47	0,00	0,10	0,19
Tmcd	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00
Total groupe A	0,00	3,78	0,56	0,00	0,00	0,19	0,11	0,77	0,00	0,33	0,31
Groupe de mots B - Investissements, infrastructures, et compétitivité											
Investissement	0,00	0,06	1,13	0,18	0,25	0,32	0,33	0,36	0,19	0,00	0,20
Infrastructures	0,00	0,11	2,13	0,18	2,00	1,01	1,22	0,58	0,00	0,00	0,63
Croissance	1,00	0,06	0,31	0,05	7,50	0,69	0,00	0,27	1,11	0,00	0,20
Compétitivité	2,00	0,06	0,69	0,09	0,75	0,25	0,44	0,12	0,07	0,00	0,23
Total groupe B	3,00	0,28	4,25	0,50	10,50	2,26	2,00	1,33	1,37	0,00	1,27
Groupe de mots C - Environnement											
Environnement	2,00	0,44	0,38	1,59	1,50	1,42	0,44	0,34	0,15	0,29	0,78
Gaz (ges)	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,06	0,00	0,03	0,00	0,00	0,11
Ballast, déversement, lest, rejet	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	0,05	0,25
Total groupe C	2,00	0,44	0,38	2,27	1,50	1,76	0,44	0,37	0,15	0,33	1,14
Groupe de mots D - Lutte à la congestion											
Congestion, délais, attente, retard	0,00	0,28	0,25	0,05	0,00	0,51	0,78	0,25	0,07	0,05	0,13
Frontalier, frontière	0,00	0,28	1,81	0,23	0,00	0,24	0,44	0,25	0,19	0,05	0,22
Total groupe D	0,00	0,56	2,06	0,27	0,00	0,75	1,22	0,51	0,26	0,10	0,34

Étant donné la nature de la démarche, il faut utiliser ces résultats avec prudence. Ils sont néanmoins révélateurs à plusieurs égards. Par exemple, l'absence complète des mots-clefs associés au discours sur la redynamisation du transport maritime de courte distance du rapport d'Industrie Canada analysant la prestation de services logistiques aux expéditeurs suggère que cet enjeu ne les rejoint pas. De la même façon, on note que le rapport des Armateurs du Saint-Laurent par exemple ne fait pas référence aux d'infrastructures qui occupent une place centrale dans les initiatives de corridors de commerce et porte d'entrée. C'est cette idée d'association de thèmes qui est exploitée dans les figures 22, 23 et 24. Ces graphiques comparent systématiquement la cooccurrence de deux groupes de mots clefs dans chacun des textes. Si un texte traite également ou associe les deux groupes de mots-clefs considérés, le point le représentant dans la grille sera près de la diagonale. En contraste, un point éloigné de la diagonale et prêt de l'axe x ou y suggère qu'un concept reçoit une attention beaucoup plus importante que l'autre. On observe ainsi que malgré le discours intégrateur qui

propose que tous ces enjeux peuvent se renforcer positivement l'un l'autre, dans les faits les différentes parties prenantes ont des visions morcelées et des priorités spécifiques liées à leur perspective unique des améliorations à apporter. Plus encore, il apparaît que ce sont les enjeux d'infrastructures et d'environnement ainsi que d'infrastructures et de lutte à la congestion qui sont les plus liés entre eux, quoique très peu présents dans certains textes. Notons à quel point les enjeux de développement du transport maritime de courte distance semblent traités séparément de l'argumentaire sur l'importance des infrastructures pour la compétitivité économique.

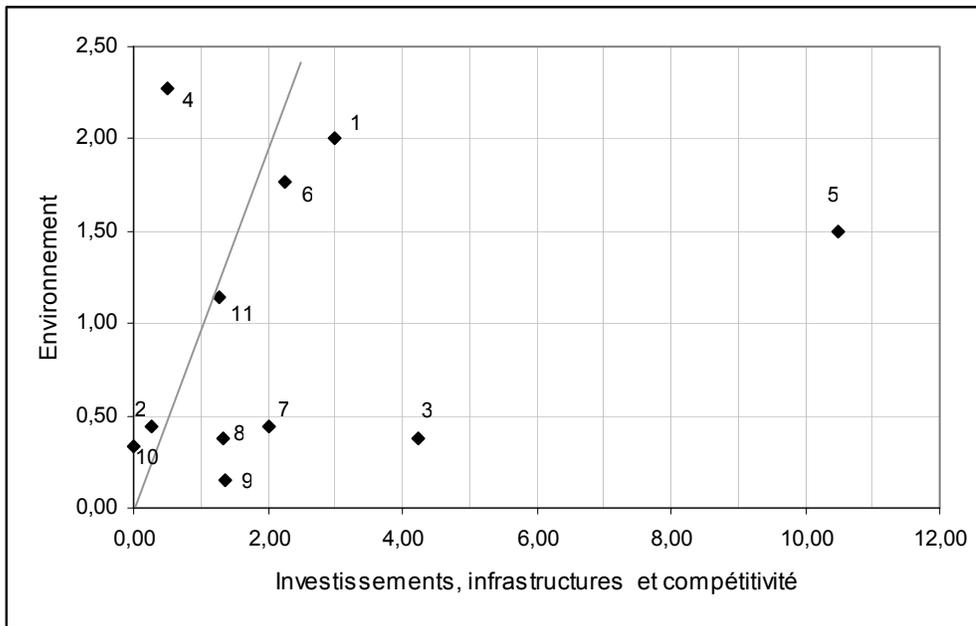


Figure 22 – Cooccurrence des mots-clefs liés aux enjeux d'infrastructures et ceux d'environnement

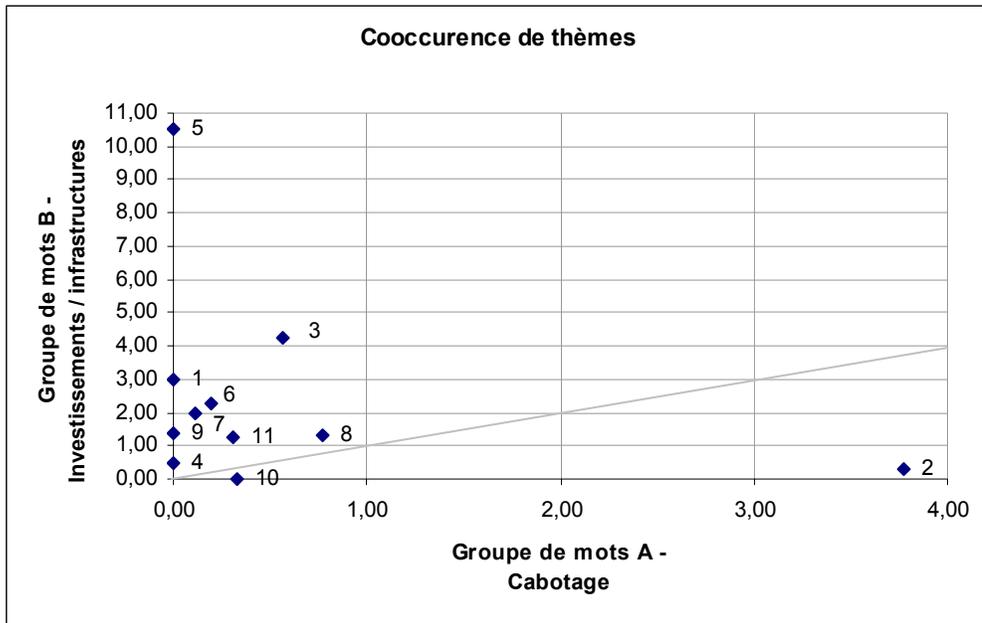


Figure 23 – Cooccurrence des mots-clés liés aux enjeux du développement du cabotage et ceux d’infrastructures

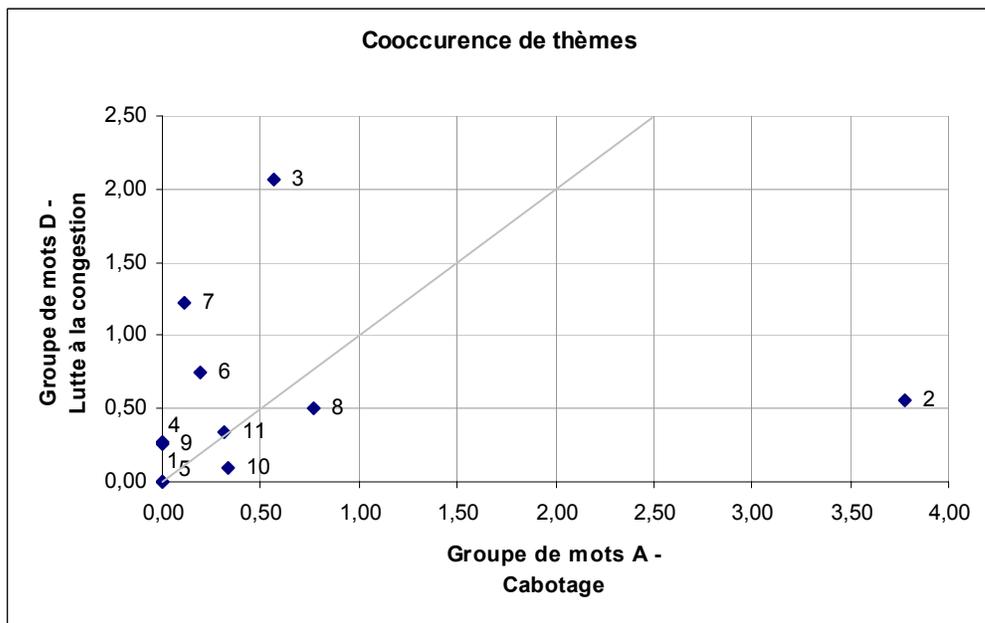


Figure 24 – Cooccurrence des mots-clés liés aux enjeux du développement du cabotage et ceux de la lutte à la congestion

4.3 Cohérence de l'évolution de l'encadrement public laurentien par rapport à son évolution

Tel qu'exposé en introduction, la méthodologie retenue pour recueillir l'information nécessaire à tracer le portrait de l'encadrement public du système Saint-Laurent Grands Lacs est conçue dès le départ de façon à mettre en lumière les éventuelles oppositions (ou cohérence faible) entre les objectifs, entre les objectifs et les mesures ou encore, entre les objectifs et les résultats. La présente section tire profit de cette construction. Pour effectuer cette analyse en considérant l'encadrement public laurentien comme un tout, nous avons réduit au plus petit dénominateur commun l'ensemble des couples objectifs-mesures que nous avons décrits au chapitre 2. De notre interprétation, nous identifions avec cet exercice trois dimensions majeures et distinctes :

- le développement économique à l'intérieur de l'industrie maritime canadienne restreinte;
- la création de la richesse par le développement du commerce;
- la protection de travailleurs de l'industrie maritime, des citoyens et de l'environnement.

À partir de ces dimensions, il est possible d'évaluer pour chacune d'elle dans quelle direction l'encadrement public laurentien a évolué globalement. Au cours des deux dernières décennies, a-t-on vu un renforcement ou un retrait des mesures et des objectifs formant cette dimension (chapitre 2)? Dans un deuxième temps, est-ce que l'état des marchés suggère qu'on progresse vers ces objectifs ou qu'on s'en éloigne (chapitre 3)?

C'est ainsi qu'a été construite la figure 25. Tous les observateurs du secteur maritime s'entendent pour reconnaître qu'à partir du milieu des années 1990 le transport maritime a vécu une intensification et une diversification très importante de ses normes opérationnelles. Ceci s'est traduit par un resserrement des moyens de contrôle par exemple la systématisation du contrôle par l'État côtier (port state control) et le développement des principes de gestion proactive des risques par le code ISM. L'élargissement des catégories d'impacts environnementaux surveillés contribue largement à ce phénomène. Par exemple, les eaux de ballast comme les émissions atmosphériques ou les peintures antisalissures font maintenant l'objet d'un suivi étroit alors qu'ils n'étaient pas considérés comme des enjeux auparavant. L'ajout des mécanismes pour gérer les risques d'actes malveillants intentionnels (Code ISPS) dans la foulée des attentats de septembre 2001 représente une autre addition majeure au cadre réglementaire de l'industrie, notamment pour les ports. Il faut aussi noter la reconnaissance du transfert modal comme une solution potentielle aux impacts du transport de marchandises. Ceci a ouvert toute une gamme de nouvelles attentes entre la réduction des gaz à effets de serre et la lutte à la congestion urbaine (deux problématiques elles-mêmes colossales).

L'axe création de richesse pour l'ensemble de la société via le développement du commerce a lui aussi connu une expansion majeure durant la période étudiée. D'abord parce qu'en raison de la mondialisation cette dimension a pris beaucoup d'importance tant dans les arènes politique et économique que dans l'opinion publique. À une autre échelle nous avons aussi décrit la commercialisation des bases de l'intervention

publique dans la sphère portuaire comme dans les services à la navigation. C'est cependant le développement de l'approche de planification par corridors de commerce et portes d'entrée qui signale la plus grande transformation de cet axe : dans cette perspective le support au commerce devient le fondement premier de l'encadrement public maritime.

L'axe de développement de l'industrie maritime canadienne classique était possiblement le plus fondamental des trois avant la période étudiée. On n'observe pas de transformation en profondeur de cet axe. Nous y associons cependant une certaine croissance, entre autres parce que les difficultés de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre navigante ont amené cet enjeu parmi les principales préoccupations de l'industrie.

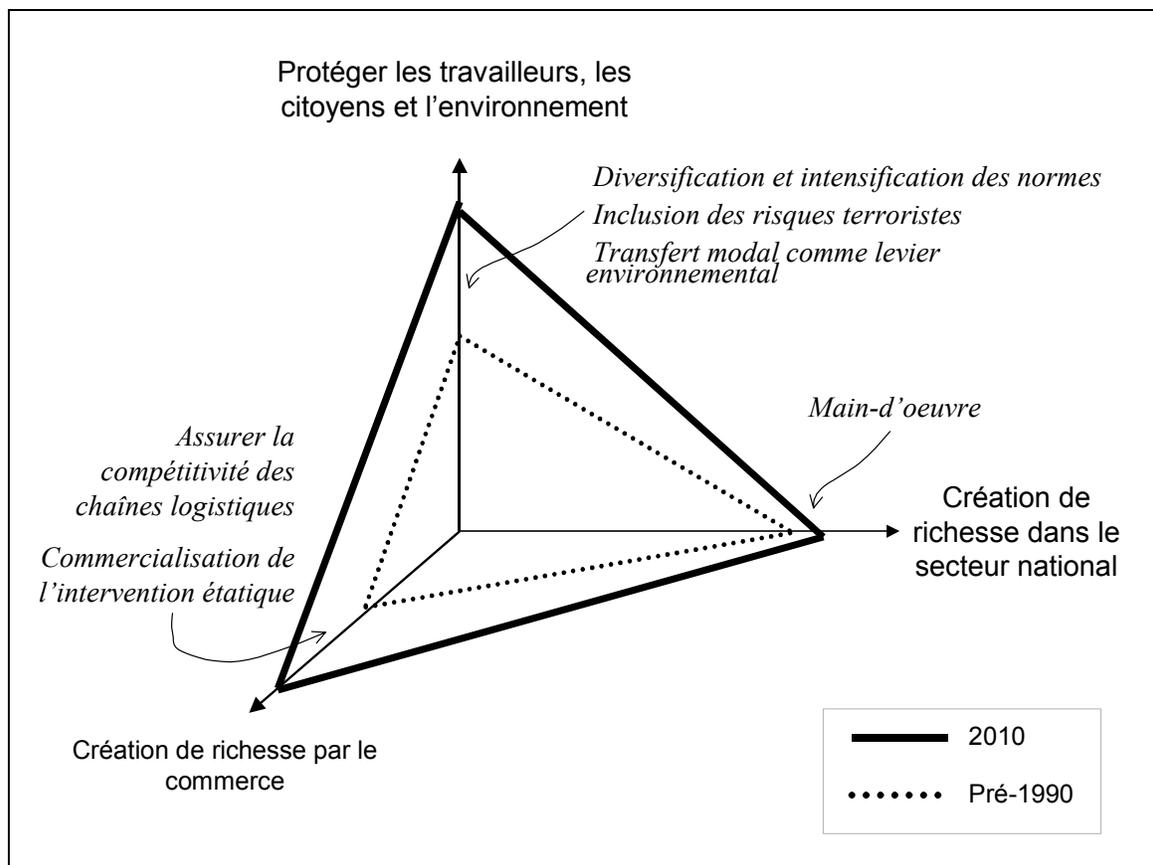


Figure 25 – Évolution de l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs

Comme on observe des progressions sur tous les axes, il apparaît que l'envergure de l'encadrement public laurentien s'est accrue sensiblement dans les 15 dernières années. Cela implique en particulier une multiplication des objectifs ciblés. Cet élargissement n'est pas en soi négatif, au contraire on pourrait difficilement remettre en question le bien-fondé des différents ajouts, mais cela entraîne une croissance des

attentes envers le secteur maritime pour le moins très ambitieuse. Dans cette optique, il est intéressant de comparer cette évolution avec celle d'autres secteurs. La figure 26 illustre la démarche appliquée à l'encadrement maritime international selon les résultats de notre analyse comparative précédente. La croissance de l'axe sécurité est la même que celle observée au Canada; d'ailleurs la plupart de ces transformations sont l'objet de conventions internationales. Les transformations de l'économie mondiale ont aussi amené une croissance de l'axe développement du commerce. Par contre, à partir des cas européens et australasiens, on réalise qu'il y a eu retrait sur l'axe de développement économique strictement à l'intérieur de la filière maritime restreinte nationale. Par la combinaison des réponses à la concurrence et des registres ouverts et la construction de l'espace économique européen, le transport maritime de courte distance européen qui est souvent cité en exemple, opère dans des conditions qui correspondent tout à fait à celles du transport international. Sans mener une étude approfondie sur l'encadrement des secteurs du transport routier et ferroviaire au Canada, on peut certainement postuler qu'ils sont également affectés par l'augmentation des attentes environnementales. Par définition, ils sont inclus dans la perspective corridor de commerce qui fait croître l'axe développement du commerce. Par contre, les transformations comme la déréglementation du camionnage en vrac au Québec, la privatisation du CN ou l'application – même partielle – de l'Accord de libre-échange nord-américain à ces secteurs suggèrent aussi un certain retrait de mesures associées à la création de richesse au sein des firmes nationales établies de ces secteurs (figure 27).

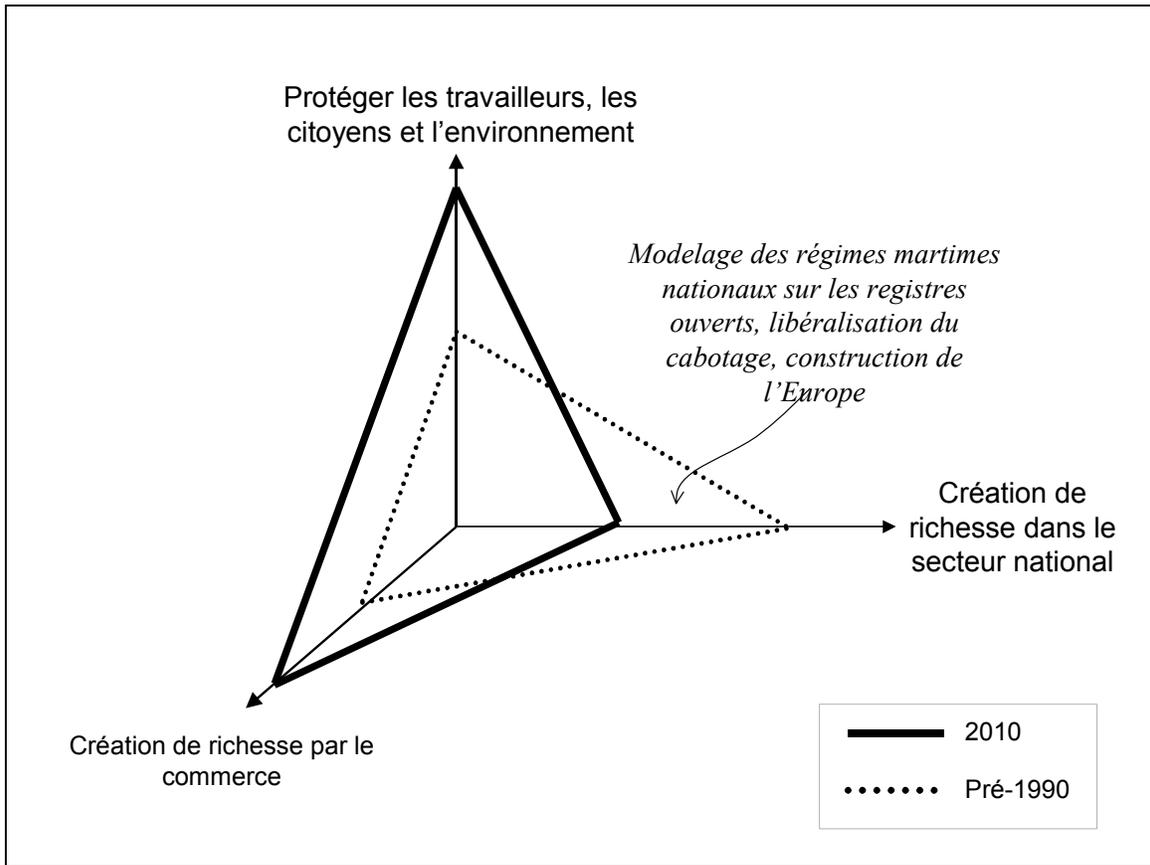


Figure 26 – Évolution de l'Encadrement public maritime à l'échelle internationale

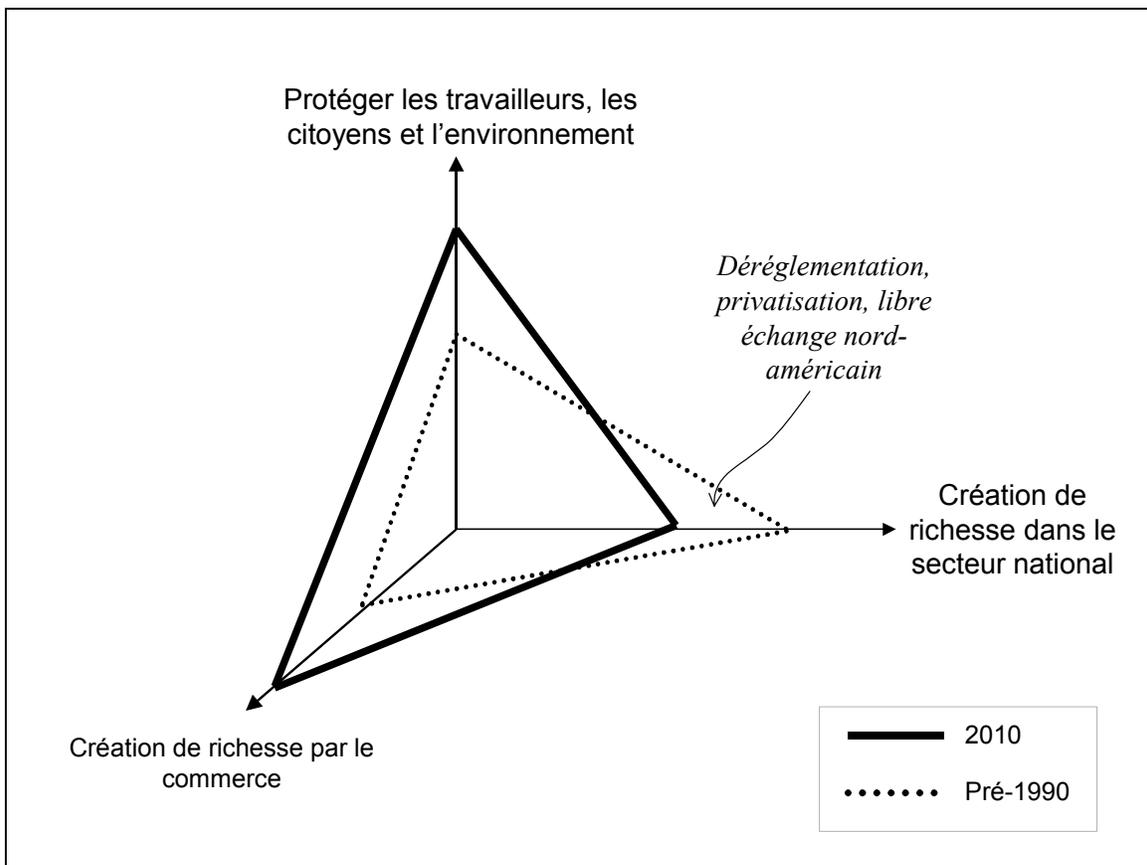


Figure 27 – Évolution de l'encadrement public des secteurs du transport routier et ferroviaire au Canada

Les trois approches employées pour synthétiser l'évaluation de la cohérence de l'encadrement public laurentien suggèrent toutes un relatif isolement des dispositions protégeant les navires, les navigants et les chantiers navals canadien de la concurrence internationale sur les marchés concernant le transport entre ports canadiens. Nous concluons donc ce chapitre par une description des éléments susceptibles d'expliquer cette observation :

Les coûts d'opération. Dans la perspective corridor de commerce et porte d'entrée, deux aspects forment le nerf de la guerre. Il faut d'abord s'assurer que les réseaux physiques ont la capacité nécessaire pour accueillir les flux de marchandises sans ralentissement et ainsi garantir la fiabilité des chaînes d'approvisionnement. Mais cela serait sans effet si ne on peut s'assurer que la porte d'entrée Saint-Laurent Grands Lacs offre un coût d'acheminement porte-à-porte comparable ou inférieur à ses concurrents. Contrôler, voire réduire, les coûts d'opération est par définition un enjeu central dans cette vision. Même chose dans le cas des initiatives de rééquilibrage modal et de promotion du transport maritime de courte distance : si l'on veut augmenter significativement l'utilisation du mode maritime, il faut impérativement que son prix de

revient pour les expéditeurs soit au moins égal à celui du routier. Pour cela, il faut baisser les coûts d'opération des exploitants maritimes. Effectivement, on juge inacceptable que les fonds publics financent à long terme un choix qui ne serait pas économiquement viable. De la même façon, des interventions publiques visant ouvertement à augmenter les coûts du transport routier afin d'améliorer la compétitivité du maritime ne seraient guère mieux reçues.

Or, la reconnaissance que les armateurs sous pavillon canadien ont des coûts d'opération plus élevés que d'autres est le fondement même de la vision de l'industrie maritime incarnée par la Loi sur le cabotage. C'est parce qu'on refuse que des acteurs tirant une compétitivité accrue du fait que les coûts de main-d'œuvre sont inférieurs à l'international puissent occuper tout le marché qu'on a lié l'intérêt des marins canadiens et des chantiers navals canadiens aux obligations des armateurs canadiens. Le fait que cela entraîne des pressions à la hausse sur les coûts d'opération est une réalité qui doit simplement être acceptée selon cette vision. Plusieurs commentaires livrés dans le cadre de la consultation 2009-2010 de l'Office des Transports du Canada sur les procédures d'émission des licences temporaires de cabotage le réitérent avec vigueur. Notamment, en appelant l'Office à ne pas considérer d'aucune façon les critères économiques pour décider de l'attribution d'une licence et s'en tenir au seul critère de la non-disponibilité d'un navire canadien (Office des Transports du Canada <http://www.otc-cta.gc.ca/doc.php?sid=2073&lang=fra> au 3 mai 2010).

Évidemment, la vision incarnée par la Loi sur le cabotage est remise en cause au moins en partie par le développement d'un consensus entre les armateurs canadiens pour demander la levée des droits de douanes à l'importation de navires. Ces frais, généralement équivalents à 25% de la valeur d'acquisition du navire doivent être versés par un armateur voulant acquérir à l'étranger un navire destiné au cabotage. Or, il est intéressant d'observer que les tenants de l'abandon de cette obligation basent leur argumentation essentiellement sur le fait que les chantiers canadiens ne sont plus en mesure de livrer les navires que la flotte canadienne a besoin pour se renouveler. Il n'y a pas de remise en question ouverte des fondements du système qui sépare le transport entre ports canadiens des mouvements internationaux. C'est-à-dire qu'on propose toujours de maintenir le cadre légal réservant le transport entre ports canadiens aux intérêts canadiens et seulement de ne plus y lier aussi étroitement les chantiers navals. Or les exemples européens et australasiens suggèrent que l'ouverture aux transporteurs internationaux est le moyen le plus direct et rapide de réduire les coûts du transport maritime courte distance (Guy et Urli, 2009).

L'intermodalisme. La vision de l'industrie maritime incarnée par la Loi sur le cabotage repose sur une approche essentiellement unimodale, basée sur le véhicule davantage que sur les marchandises transportées. On y met de l'avant en premier lieu les navires de même que les gens et les firmes qui les opèrent, les construisent ou leur fournissent des services directs dans les ports. Or, les visions fondées sur l'approche corridor de commerce, et même celle qui s'appuie sur un rééquilibrage modal et la promotion du transport maritime courte distance, sont fondées essentiellement sur la proposition qu'un encadrement public efficace doit considérer les mouvements de marchandises de leurs origines à leurs destinations finales. Cette vision dite porte-à-porte (par opposition à port à port) est considérée comme indispensable au développement de la connaissance des flux. Cette compréhension est elle-même jugée nécessaire à une planification optimale de l'utilisation des infrastructures sachant dans le contexte où la santé financière des

institutions publiques ne permet pas de supporter tout. Il faut donc être en mesure de faire des choix difficiles. Pour cela, il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble des problématiques de mouvement de marchandises de l'origine à la destination finale : en d'autres mots intermodale.

Le rôle de l'État. Dans la vision traditionnelle de l'industrie maritime canadienne l'intervention directe d'un état régulateur est manifeste : les effets de la Loi sur le cabotage segmentant très nettement le transport domestique du transport international. Les principes du libre marché qui dominent les arènes économiques et politiques mondiales reconnaissent toujours le droit d'intervention des États. Néanmoins, il apparaît assez clairement que les dispositions des régimes de cabotage tels celui en place au Canada sont perçus dans ces instances comme des mesures protectionnistes à éviter. Elles sont en opposition directe avec les visées des institutions internationales défendant le libre commerce telles l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) et l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) ou encore avec les objectifs ultimes des accords de libres-échanges bilatéraux (pour une discussion plus approfondie de cette question voir Parameswaran, 2004 et Brooks, 2006).

La facilitation du commerce et la fluidité des échanges internationaux sont les racines mêmes de la vision corridors de commerce et portes d'entrée. On souhaite une intervention publique pour la provision d'infrastructures, mais un environnement favorisant l'utilisation optimale de ces infrastructures par le secteur privé. L'allègement des procédures administratives reliées au commerce fait d'ailleurs explicitement partie de ses visées. La vision centrée sur la redynamisation du transport maritime peut a priori sembler proposer un rôle plus direct pour les différents paliers de gouvernements. Néanmoins, l'analyse de la construction des programmes d'aide qui incarnent cette vision l'associe très clairement à une philosophie politique où l'État a la responsabilité de veiller à l'intérêt public, mais ne doit pas prendre la place de l'entreprise. Ainsi avant d'engager des deniers publics, on exige par exemple la démonstration de la viabilité commerciale autonome du projet après une courte période de support financier; ou encore, on fixe des plafonds stricts à la proportion du financement provenant du public pour s'assurer que c'est bien les entreprises qui supportent le risque en premier lieu.

5 CONCLUSION

Avant d'exposer les conclusions du travail, il convient de rappeler que la démarche choisie pour le projet repose largement sur l'interprétation. Il faut donc d'être prudent au moment d'en tirer les conclusions finales. L'analyse des multiples objectifs poursuivis à travers les différentes composantes de l'encadrement, en parallèle de la compilation des mesures spécifiques contenues dans ce cadre ainsi que des indicateurs de l'évolution récente des marchés jettent cependant un éclairage très instructif sur plusieurs questions qui occupent l'industrie maritime en cette période de reprise économique instable. L'objectif central du projet étant de produire un cadre de réflexion susceptible d'aider l'industrie maritime à déterminer les directions à prendre pour améliorer son encadrement public, nous avons choisi de regrouper les pistes soulevées par cette recherche en 6 énoncés condensés :

Conclusion 1

Les travaux montrent d'abord et avant tout que l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a connu depuis les années 1990 une augmentation marquée du nombre et de la diversité des objectifs contenus dans son encadrement public. Le développement important de la conscience environnementale ainsi que de la culture sécurité et de la gestion du risque ont amené la prise en compte de toute une série de nouveaux facteurs. L'axe développement du commerce a pris une grande ampleur avec la forte intégration dans les arènes politique et économique des transformations de la mondialisation. Finalement, l'axe de développement de l'industrie maritime classique nationale qui est au départ la principale dimension de l'encadrement public laurentien s'est maintenu, voire développé dans certains aspects. Il en résulte que le périmètre de l'encadrement public du secteur maritime s'est considérablement agrandi.

La comparaison avec d'autres secteurs suggère que l'industrie maritime devra se pencher sérieusement sur le réalisme de ces attentes et la possibilité d'être efficace tout en diversifiant autant les efforts et les ressources. Il apparaît qu'il y a lieu de réfléchir aux façons d'opérer un certain tri entre tous ces objectifs en établissant plus clairement leur importance relative les uns par rapport aux autres.

Conclusion 2

Le processus de création de nouvelles dispositions qui permet de faire évoluer l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs en est un d'accumulation historique. L'ajout de nouvelles mesures à l'encadrement public est mené par la volonté de considérer des enjeux nouveaux (par exemple la sûreté) ou de corriger des irritants spécifiques (par exemple la difficulté d'accès au financement pour les autorités portuaires canadiennes). L'industrie maritime a pu profiter au cours des dernières années d'occasions de concertation beaucoup plus larges tel le Forum de concertation sur le transport maritime, la rédaction du Canevas d'avenir pour

l'industrie maritime ou la réalisation de l'Étude sur le corridor de commerce. Ces initiatives ont encouragé une réflexion beaucoup plus étendue sur la nature et la qualité du cadre public maritime. On constate cependant que ces initiatives arrivent difficilement à aller au-delà de l'identification d'une série d'enjeux prioritaires communs. Les parties prenantes choisissent même souvent d'éviter de hiérarchiser leurs priorités communes, vraisemblablement pour protéger leur consensus et éviter d'attiser les oppositions entre elles. On observe également que l'ajustement des mesures effectives spécifiques en fonction de ces principes partagés demeure un travail difficile de longue haleine. Le temps requis pour faire des ajustements légaux ou réglementaires, ou même de modifier des programmes administratifs, peut faire en sorte que l'évolution de l'encadrement public accumule du retard sur l'évolution des marchés. Surtout, on observe que la mécanique de modification fait en sorte que durant ce travail toute l'attention se porte sur les détails des mesures discutées (ex. calendrier d'implémentation, segments exemptés ou non, montants des frais imposés). Cela augmente le risque de perdre de vue les conclusions fondamentales mises en lumière par les exercices de concertation élargie.

Conclusion 3

Les dispositions d'encadrement de la concurrence dans le marché du transport entre ports canadiens (Loi sur le cabotage, conditions d'inscription au registre canadien des navires et tarifs douaniers à l'importation de navires) apparaissent en porte-à-faux avec certains éléments en émergence. On reconnaît que les opérateurs maritimes canadiens ont des coûts d'opération plus élevés que leurs contreparties opérant dans le contexte international : c'est en grande partie pour cela qu'on a eu à mettre en place le système actuel. Cependant, dans l'optique où l'on souhaite accroître le taux d'utilisation du transport maritime par rapport aux autres modes afin de réduire la congestion urbaine, les émissions de gaz à effet de serre ou la pression sur les budgets d'entretien du réseau routier, toutes les pressions à la hausse sur la structure de coût du maritime ont des conséquences négatives sur la faisabilité de ces objectifs. Même chose si on tente de s'assurer de la compétitivité du corridor du Saint-Laurent par rapport aux portes d'entrées de la Côte Est ou du Mississippi. Si ce sont effectivement les utilisateurs de services de transports qui décident de l'utilisation d'une chaîne d'approvisionnement plutôt qu'un autre : le prix du service devient un critère incontournable. Nos travaux suggèrent que l'industrie devra réfléchir à la forme de protection de la concurrence internationale qu'elle souhaite maintenir dans son encadrement public. Ceci pourrait même aller plus loin que l'abandon des frais d'importation de navires de 25 % qui est présentement réclamé. Si le transfert modal est retenu comme l'objectif prioritaire, il pourrait être fondé d'examiner la possibilité d'octroyer des licences temporaires de cabotage sur la base du critère de l'intérêt économique des expéditeurs. L'autre avenue pourrait être l'assouplissement des conditions d'inscription au registre canadien des navires.

A contrario, si les parties prenantes maintiennent conjointement que l'exposition à plus de concurrence internationale entraîne davantage d'impacts négatifs que positifs, nos travaux suggèrent qu'il faudrait songer à recentrer les approches de redynamisation du transport maritime courte distance et de réduction des impacts environnementaux par le transfert modal. Sans levier de réduction majeure des coûts d'opération, il serait possiblement plus profitable à long terme de reconnaître que le secteur a sa propre

structure difficilement comparable à celle du routier. En conséquence, s'il a un rôle fondamental à jouer dans l'organisation des mouvements de marchandises, c'est essentiellement dans les créneaux où il a traditionnellement détenu un avantage : les trafics à forts tonnages, dont les origines et les destinations sont limitées en nombre et localisées près d'installations portuaires, voire d'interfaces ferroviaires.

Conclusion 4

Nos travaux suggèrent que les problématiques liées à la multiplicité des juridictions continueront de poser un défi à l'efficacité de l'encadrement public maritime. Les parties prenantes doivent être conscientes de cette réalité dans leur quête pour un meilleur arbitrage des objectifs à poursuivre. Idéalement, les objectifs déterminés dans le contexte d'une juridiction particulière devraient être liés qu'aux dimensions sur lesquelles cette juridiction peut effectivement exercer une influence directe. Ceci semble néanmoins difficile à concrétiser dans le contexte du système Saint-Laurent Grands Lacs.

Conclusion 5

Les initiatives de corridors de commerce et de portes d'entrées proposent une approche novatrice à l'une des principales difficultés d'arbitrage identifiées par nos travaux : qui doit bénéficier en bout de piste des mesures d'encadrement? C'est-à-dire où se situer sur le continuum de la définition de l'industrie maritime : doit-on y voir strictement le navire et ses fournisseurs immédiats ou une filière maritime plus étendue? En proposant plutôt d'adopter la perspective de la marchandise transportée et des intervenants qui y sont reliés, les initiatives corridors de commerce et de portes d'entrées créent un levier pouvant mener à un recentrage a priori majeur de l'encadrement du système Saint-Laurent Grands Lacs. Néanmoins, notre recherche constate qu'à ce jour les exercices de diagnostic et d'identification des solutions prioritaires menés dans cette perspective n'ont pas encore permis d'établir une vision commune assez forte pour changer les représentations des parties prenantes. Les acteurs du système Saint-Laurent Grands Lacs semblent s'identifier d'abord par des catégories plus liées au mode de transport qu'à la chaîne de transport ou à la marchandise. Surtout, ils définissent majoritairement les problématiques à régler sur des bases caractéristiques d'une industrie restreintes : augmenter les profondeurs disponibles dans le système, renouveler la flotte, ou soulager la pénurie d'officiers pour ne nommer que ces exemples. De plus, les problématiques sont souvent définies sur des enjeux très localisés. Si les parties prenantes semblent avoir bien intégré dans leurs opérations les notions de logistique, de flux tendus, de chaîne d'approvisionnement ou de gestion des stocks, elles ne semblent pas penser que l'on doit revoir en profondeur l'encadrement public selon ces termes.

Conclusion 6

Le repositionnement de l'industrie maritime comme un mode plus vert peut servir d'agent intégrateur entre les principales dimensions de l'encadrement public que nous avons identifiées : développement de l'industrie nationale établie, développement du commerce et protection des citoyens et de l'environnement. Sans conclure

définitivement sur cet aspect, nos travaux suggèrent cependant la prudence quant à la possibilité que cette transformation devienne l'axe porteur pour le développement futur de l'industrie. Il est incontestable que le maintien des efforts et des progrès en environnement continueront à courts et moyens termes d'être incontournables pour les opérateurs de toute la chaîne maritime. Nous ne suggérons en rien de ralentir les efforts de ce côté. Néanmoins, il faut être conscient que cette transformation pourrait ne donner accès qu'à ce que la gestion stratégique désigne comme une capacité seuil. C'est-à-dire une capacité minimale qu'une organisation doit impérativement posséder pour se maintenir sur un marché donné, mais qui ne permet pas de s'y différencier des autres concurrents. Elle n'offre donc pas de possibilités de développer un avantage concurrentiel durable. Ceci serait vraisemblablement le cas si tous les acteurs du transport maritime et tous ces concurrents des autres modes améliorent tous sensiblement leurs empreintes environnementales.

Au final, nous observons que la vision du secteur maritime fondée sur le développement des acteurs maritimes classiques demeure bien en place. Les structures de concertation et de représentation des parties prenantes demeurent largement définies selon cette perspective. La vision d'un transport maritime servant de facilitateur du commerce et de vecteur de la croissance économique a pris de la vitesse avec la reconnaissance de la nature de plus en plus mondialisée de notre économie. Ces deux visions se sont nourries d'un avantage important dans un contexte où le réchauffement climatique est l'enjeu environnemental soulevant le plus de préoccupations : le transport maritime est énergiquement plus efficace. Il y donc là une ouverture pour le développement d'un rationnel pour supporter la croissance du transport maritime qui n'est pas qu'économique. En parallèle, nos sociétés libérales marchandes ont multiplié leurs attentes par rapport à la gestion des risques. Toutes ces évolutions se traduisent par une accumulation importante d'objectifs pour l'encadrement public du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs. Notre analyse ne conclut pas que ces différents objectifs sont nécessairement incompatibles. Nos travaux suggèrent cependant que l'industrie devra accepter de mener un difficile exercice d'arbitrage entre tous ces objectifs si elle souhaite améliorer sensiblement la qualité de son encadrement public. Il apparaît nécessaire d'évaluer dans quelle mesure il convient de maintenir un encadrement défini d'abord en fonction de l'opération des navires et des services dont ils ont besoin. Serait-il préférable de migrer vers une vision plus étendue de la filière maritime tournée vers le commerce et la valeur ajoutée?

6 BIBLIOGRAPHIE

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Plan stratégique Vision 2020*, 2008, 4 p.

ALIX, Y. , B. SLACK ET C. COMTOIS. *Alliance or acquisition? Strategies for growth in the container shipping industry, the case of CP Ships*. *Journal of Transport Geography*, 1999, 7 (3), pp. 203–208.

ALDERTON, P. *Port Management and Operations – Lloyd’s Practical Shipping Guides*. Informa, 2008, 205 p.

ALLIANCE CANADIENNE DU CAMIONNAGE. *écoCamion la prochaine étape pour un transport plus vert, plus propre*. 2009. 4 p.

ALLIANCE DE L'INDUSTRIE MARITIME DU CANADA. *Canevas d'avenir pour l'industrie maritime du Canada*, 2005, 64 p.

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT. *Rapport d'activités 2008 et perspectives 2009*, 2009, 21 p.

ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES. *Rapports annuels publics. 2007, 2008 et 2009*.

AUFRAY, D. *La politique maritime à l'heure mondiale*. L'Harmattan, 2004, 237 p. [en ligne] consulté le 5 mars 2010, <http://www.mea.ca/fr/profil-corpo/ressources/rapport-annuel.html>

BÉLANGER, Y ; DEBLOCK, C ET ROUSSEL D ;. *Le Transport des Produits Pétroliers au Saguenay-Lac-Saint-Jean : Les Coûts Sociaux*. Groupe de Recherche sur la Reconversion Industrielle, 2001.

BISSON, B. *Une surprime aux embouteillages?*, La Presse, publié le 14 décembre 2008, [en ligne] consulté le 15 décembre 2008, <http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/national/200812/14/01-810424-une-surprime-aux-embouteillages.php>

BOTS, P. , LOOTSMA, F.A. *Decision support in the public sector*. Journal of Multi-Criteria Decision Analysis. 2000, 9(1), pp. 1-3.

BROOKS, M.R. *North American Freight Transportation - Road to Security and Prosperity*. Edward Elgar, 2008, 238 p.

BROOKS, M.R. *Addressing Gaps in the Transportation Network Seizing Canada's Continental Gateway Advantage*, The Conference Board of Canada, Briefing October 2007, 12 p.

BROOKS, M. ET HODGSON, J. *The fiscale treatment of shipping : a canadian perspective on shipping policy*. p. 143-172. In CULLIANE, K. (éditeur). *Shipping Economics*. Elsevier, 2005, 313 p.

BROOKS. M.R AND FROST, J. D. "Short Sea Shipping: A Canadian Perspective", in *Maritime Policy and Management*, 2004, Vol 31, n 4, P 393-407.

BROWN, M. ET PROVENCHER, Y. *Transport multimodal alternatif pour l'industrie forestière sur la Côte Nord au Québec*. Étude réalisée pour le Ministère des Transports du Québec, Février 2004, 27p. [En ligne]. Adresse URL : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/rap_rc0224_3%20fev04_cote_n.pdf

CADET, J. *Identification des facteurs clés de réussite de transport maritime de courte distance : l'exemple laurentien*. Université du Québec à Rimouski, 2010, mémoire de maîtrise, 198 p.

CANADA BORDER SERVICES AGENCY. *Customs tariffs - Departmental consolidation 2009 (BSF5019)*, Ottawa, 2009, 1785 p.

CANADA BORDER SERVICES AGENCY. *Temporary Importation of Vessels. Memorandum D3-5-7*, 2008, 10p.

- CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION. *Pilotage fees and transportation costs*. [en ligne] 10 juin 2009, <http://www.shipowners.ca/index.php?page=pilotage-feeds-ans-transportation-costs>
- CANADIAN SAILINGS ONLINE. *Great Lakes Feeder Lines' ship comes in*, édition du 5 mai, 2008, p.12.
- CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY. *Canadian Transportation Agency Guidelines Respecting Coasting trade Licence Applications*, 2009, [en ligne] (26 février 2009) <http://www.cta.gc.ca/doc.php?did=416&lang=eng>
- CHARREIRE, S. ET HUAULT, I. (dir.). *Les grands auteurs en management – deuxième édition*. 2009. Éditions management et société. 628 p.
- CHAMBER OF MARITIME COMMERCE. *CMC POSITION PAPER remove the duty on foreign built vessels*. CMC, 2009, [en ligne] (26 mai 2009) <http://www.cmc-ccm.com/issues.htm>
- COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS. *Vers une nouvelle vision nationale*, Parlement du Canada, 2008, 118 p.
- COMTOIS, C. ET SLACK, B. “Transformation de l'Industrie Maritime: Portrait International de Développement Durable Appliqué”, 2007, Ministère du Transport du Québec, 247 p.
- COTÉ, M. et al. *La gestion stratégique – Une approche fondamentale*. 2ième édition, Gaëtan Morin Éditeur, 2008, 368 p.
- DEBRIE, J. ET LAVAUD-LETILLEUL, V. *La décentralisation portuaire : réformes, acteurs, territoires*. L'harmattan, 2010, 220 p.
- DIGNARD, M. *Transport maritime et développement durable - Le Québec : un leader naturel en transport maritime sur courte distance*. Ministère des Transports du Québec, Table sur le transport maritime courte distance, Communication au Congrès de l'ACFAS 2006, 16 Mai 2006.

- DIRECTION DU TRANSPORT MARITIME AÉRIEN ET FERROVIAIRE. *Programme d'aide à l'intégration modale – Document explicatif*. TRANSPORT QUÉBEC, 2009, 15 p.
- EVERETT, S. « Policy making and planning for the port sector: paradigms in conflict », *Maritime Policy & Management*, vol. 32, n°4, octobre - décembre 2005, pp. 347-362.
- EVERETT, S. « The Policy Cycle: Democratic Process or Rational Paradigm Revisited », *Australian Journal of Public Administration*, vol. 62, n°2, Juin 2003, pp. 65-70.
- FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA. *Rapports annuels 1999 à 2008*, [En ligne] [http://www.shipfed.ca/new/eng/public/annual_reports.asp]
- FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur la compétitivité*, [En ligne], 2004, 28 p. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/competitivite.pdf>]
- FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur la Compétitivité-environnement*, [En ligne], 2006, 17 p. [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/rap_comp_env2006.pdf]
- FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur la formation*, [En ligne], 2005, 78 p. [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/formation_oct05.pdf]
- FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur la promotion*, [En ligne], 2003, 33 p. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/promotion.pdf>]

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur la valorisation*, [En ligne], 2003, 60 p. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/valorisation.pdf>]

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur le cabotage*, [En ligne], 2003, 80 p. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/cabotage.pdf>]

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME. *Rapport sur le réseau portuaire stratégique*, [En ligne], 2003, 76 p. [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/reseau_portuaire.pdf]

FRENETTE, E. Les éléments de la motivation qui influence l'attraction et la rétention de la carrière d'officier de navire. Université du Québec à Rimouski, 2010, mémoire de maîtrise, 95 p.

GARDNER, B.M., MARLOW, P.B. The policy implications of market failure for the land-based jobs market for British seafarers, *Marine Policy*, 2007, 31, pp. 117-124.

GAUDRY, M., LAFERRIÈRE, R., PRÉVILLE, E., RUEST, C. *Coûts totaux des modes pour le transport des marchandises (1999-2002) Tome 1*. Transport Québec, 2002, 38 p.

GEKARA, V. *Increasing Shipping skills in the UK: bursting the myth of diminishing interest*. SIRC Symposium 2007, proceedings. Cardiff University, 4-5 juillet 2007. pp. 29-43.

COUETTE, C., BROSSEAU, J.-C., BEAUGUITTE, J. *Evaluation of Environmental and Social Impacts and Benefits of Shortsea Shipping in Canada*. Génivar pour Transports Canada, 2008, 121 p.

GODELIER, E. *La culture d'entreprise : source de pérennité ou source d'inertie?* *Revue française de gestion*, 2009, no 192, p. 95-111.

- GOURVIL, L. AND JOUBERT, F. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal (Estimation of roadway congestion in Montreal)*, Ministère des transports du Québec, 2004, 123 p.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. *Le ministre des transports présente des modifications à la loi maritime du Canada*, Transports Canada, [en ligne] (16 novembre 2007).
- GOUVERNEMENT DU CANADA. *Great lakes pilotage regulations* (C.R.C., c. 1266). Canada Legal Information Institute, 2009.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. *Politique Nationale des Transports*, 1996, 146 p.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. *Nouveau cadre stratégique pour la construction navale et maritime industrielle*, 2001, 35 p. [en ligne] (20 septembre 2009) [http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapi/response-reponse-C_fra.pdf/\\$file/response-reponse-C_fra.pdf](http://www.ic.gc.ca/eic/site/sim-cnmi.nsf/vwapi/response-reponse-C_fra.pdf/$file/response-reponse-C_fra.pdf)
- GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE. *Pacific Gateway Strategy Action Plan*, Ministère des transports de la Colombie Britannique, 2006, 54 p.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Politique de transport maritime et fluvial – Le Québec à la barre*. Transport Québec, 2001, 54 p.
- GROUPE DESGAGNÉS. *Desgagnés poursuit son plan d'investissements avec un cinquième navire de l'ordre de 40 millions \$*, communiqué de presse, [en ligne] [<http://www.groupe-desgagnes.com/fr/home/news.cfm?idnews=45>] (juin 2009)
- GROUPE IBI. *Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent –Grands Lacs; Sommaire*, 2008, 9 p.
- GUY, E. *Libéraliser pour augmenter la compétitivité du cabotage : les cas de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande*. pp. 30-44. In *Competition as a driver of change*. Proceedings of the 41st Annual Conference of the CTRF, 2006, 14p.

- Guy, E., Lapointe, F. *Building Value into Transport Chains : The Challenges of Multi-Goal Policies*. Texte présenté au International Workshop Integrating Maritime Transport in Value Chains, Montréal, juin 2009, 25 p.
- GUY, E., LAPOINTE, F. *Integrating short sea shipping to supply chains : the performance of the coastal trading license system*. In *The Impact of Volatility on Canada's Supply chains and Transportation*. In Proceedings of the 44th Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum, 2009, Victoria May 24-27, pp. 265-279.
- GUY, E., LAPOINTE, F. *Gateways and Corridor Initiatives: a Paradigm-shift for Transportation Planning in Canada?* In *Shaking up Canada's transportation systems to meet future needs* Proceedings of the 43rd Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum, 2008, Fredericton June 1-4, pp.206-218.
- GUY, E. ET LAPOINTE, F. *Corridors de commerce et portes d'entrée: des outils de gestion des transports ?* Présentation au Congrès annuel de l'Association Canadienne des Géographes, 2008, Québec, 20 au 24 mai.
- GUY, E. ET URLI, B. *Analyse comparative des mesures d'intervention publiques en soutien au transport maritime*. Transport Québec, Études et recherches en transport, 2009, 139 p.
- GUY, E. ET URLI, B. *Décider d'un nouvel encadrement public pour le transport maritime : structuration de problème dans les politiques publiques*. Conférence Outils pour Décider Ensemble 2008, 2008, Québec, 5-6 juin. Texte publié dans les actes électroniques du colloque.
- GUY, E. et ALIX, Y. *A successful upriver port? Container shipping in Montreal*. Journal of Transport Geography, vol 15, 2007, p. 46-55
- HALL, P.V, JACOBS, W. «Port, corridor, gateway, chain or some other basis of agglomeration: exploring the geography of advanced maritime services». présenté au International Workshop "Integrating Maritime Transport in Value Chains", Montréal, juin 2009, 31 p.
- HAMELIN -CFoRT- GESCO. *Étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport de marchandises dans l'axe du Saint-Laurent*. Saint-Laurent Vision 2000 et SODES, 2000, 184 p.
- HEAVER, T. D. *Co-ordination in multi-actor logistics operations: challenges at the port interface*. Texte présenté au International Workshop Integrating Maritime Transport in Value Chains, Montréal, juin 2009, 24 p.

INDUSTRIE CANADA. *L'état de la logistique; le rapport canadien 2008*, Gouvernement du Canada, 2008, 27 p.

INNOVATION MARITIME. *Faisabilité et rentabilité de la création d'un lien nord-sud entre le port de Gros-Cacouna et la rive nord du Saint-Laurent - RAPPORT FINAL* » Présenté à la Commission de Développement du parc portuaire de Gros-Cacouna, Décembre 2004, 87 p. [En ligne]. Adresse URL : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/rap_gc_dec2004.pdf

IRCHA, M. C. *Trade Corridors and Gateways - An Evolving National Transportation Plan*. Texte présenté au International Workshop Integrating Maritime Transport in Value Chains, Montréal, juin 2009, 24 p.

JANENNE IRENE PUNG. *Modern tonnage*, Great Lakes Seaway Review, 2007, Vol. 35, No. 3, p. 12 à 16

JOHNSON, G., K. SHOLES, R. WHITTINGTON ET F. FRÉRY. *Stratégique*. 8ième édition. Pearson Education – ERPI, 2008, 752 p.

JULIEN, F.-S. *Le transport des marchandises sur le Saint-laurent depuis 1995*. Transport Québec, 2009, 101 p.

LAPOINTE, F. ET GUY, E. *Atlantic Gateway : Looking Forward to Harmonise Planning?* In *The Impact of Volatility on Canada's Supply chains and Transportation*. Proceedings of the 44th Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum, 2009, Victoria May 24-27, pp. 222-234

LAPOINTE, F. ET GUY, E. 2008. *Corridors de commerce? Solutions clef en main ?* In *Shaking up Canada's transportation systems to meet future needs* Proceedings of the 43rd Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum, 2008, Fredericton June 1-4, pp. 47-58.

LANGÉVIN, A., GUY, E., LAPOINTE, F. *Trafic conteneurisé et changements climatiques sur le Saint-Laurent : évaluation du potentiel économique des ports du Saint-Laurent non soumis aux baisses de niveaux d'eau*. Transport Québec et Comité de concertation navigation durable, 2009, 105 p.

- LANGÉVIN, A; GUY, E. BEAUDRY, C. FRENETTE E. *Étude de cas d'initiatives européennes de développement de la main-d'œuvre navigante*. Rapport présenté au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. 2009, 43 p.
- LEGGATE, H., et J. McCONVILLE. *Tonnage Tax : Is it Working ?* Maritime Policy and Management, vol. 32, no 2, 2005, p. 177-186.
- LEMIEUX, V. *L'étude des politiques publiques : les acteurs et leur pouvoir*. Presses de l'Université Laval, 2002, 184 p.
- LE ROY, F. ET YAMI, S. (dir.). *Management stratégique de la concurrence*. Dunond, 2009, 288 p.
- McCALLA, R. «Perspectives on integrated container transportation: the Canadian example» présenté au International Workshop "Integrating Maritime Transport in Value Chains", Montréal, juin 2009, 22 p.
- McCALLA, R. *Gateways are more than ports: The Canadian example of co-operation among stakeholders*, International Conference on Ports in Proximity: Competition, Co-operation and Integration, A Joint Initiative of the Erasmus University of Rotterdam and ITMMA-University of Antwerp, 5 – 7 December 2007, 16 p.
- MORIN, S., LEDEUIL, C., GUY, E. *L'image publique du transport maritime : caractéristiques et promotion – Rapport d'étape pour le ministère des Transports du Québec*. 2009, 117 p.
- MÜLLER, P. Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publiques : structures, acteurs et cadres cognitifs , *Revue française de science politique*, vol. 55 n° 1 février 2005, pp. 155-187.
- MÜLLER, P. *Les politiques publiques*, Presses universitaires de France, 2009, 8^e édition, 127 p.

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA. *Liste des décisions (maritime)*, Gouvernement du Canada, [en ligne] [<http://www.otc-cta.gc.ca/decision-ruling/listes-lists.php?type=d&cat=W&lang=fra>] (consulté de mars 2008 à février 2010)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA. *Système d'information sur les navires canadiens*, Gouvernement du Canada, [en ligne] [<http://www.cta-otc.gc.ca/doc.php?sid=1147&lang=fra>] (consulté de juin à juillet 2009)

O'KEEFE, D. *The future for Canada-U.S. container port rivalries, Revised March 2003*, Ottawa, Statistique Canada, Research paper, 2003, 12p.

ONTARIO CHAMBER OF COMMERCE. *The U.S.-Canada Border: Cost Impacts, Causes, and Short to Long Term Management Options*. 2005, 32 p.

ONTARIO MARINE TRANSPORTATION FORUM. *Ontario Marine Transportation Study – Phase 1*, [En ligne], 2009, 123 p. [<http://www.mto.gov.on.ca/english/pubs/Ontario-Marine-Study-Phase1-Report.pdf>]

ONTARIO MARINE TRANSPORTATION FORUM. *Ontario Marine Transportation Study – Phase 2*, [En ligne], 2009, 153 p. [<http://www.mto.gov.on.ca/english/pubs/Ontario-Marine-Study-Phase2-Report.pdf>]

PALIER, B. ET SUREL, Y. « Les trois «i» et l'analyse de l'État en action », *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 1, 2005

6.1.1.1 PARAMESWARAN, B. *The liberalization of maritime transport services : with special reference to the WTO/GATS framework*. Springer, 2004, 425 p.

SAMSON, R. *Company determined to operate feeder vessels on Seaway system*, Canadian Sailings, 2007, édition du 15 janvier, p.18.

SAMSON, R. *Great Lakes Feeder Lines prepares to launch service*, Canadian Sailings, 2008, édition du 14 janvier, p.16.

STATISTIQUE CANADA. *Le transport maritime au Canada*, Gouvernement du Canada, 2005, 199 p.

TAYLOR, R.B. *Short Sea Shipping in an Ontario Context*, Discussion paper prepared for Transports Canada, Ontario Region, September 12, 2003.

TRANSPORTS CANADA. *Monographie sur la Loi sur le Cabotage*, Gouvernement du Canada, 2005, 113 p.

TRANSPORTS CANADA. *Créer des liens; Le transport maritime à courte distance au Canada*, Gouvernement du Canada, 2006, 18 p.

TRANSPORTS CANADA. *The cost of urban congestion in Canada*, Gouvernement du Canada, 2006, 24 p.

TRANSPORTS CANADA, *Cadre de Politique National sur les Portes et les Corridors Commerciaux Stratégiques*, Gouvernement du Canada, 2007, 16 p.

TRANSPORTS CANADA. *Ontario-Quebec Continental Gateway and Trade Corridor Memorandum of understanding*, Gouvernement du Canada, 2007, [en ligne] (27/02/2008)
<http://www.tc.gc.ca/GatewayConnects/docs/OntarioQuebec%20Gateway%20M OU.pdf>

TRANSPORTS CANADA ET AL. *Étude des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent*, 2007, 136 p.

TRANSPORTS CANADA. *Les transports au Canada en 2007 - Addenda*, Gouvernement du Canada, 2008, 122 p.

TRANSPORTS CANADA. *Système d'information T-Facts*, Gouvernement du Canada, [en ligne] (consulté de juin 2008 à janvier 2009) <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/T-Facts3/main.htm>

TRANSPORTS CANADA. *Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments*, Gouvernement du Canada, [en ligne] [<http://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/vrqs-srib/m.aspx?lang=f>] (consulté de juin à juillet 2009).

ZINS BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS, *Étude sectorielle sur les effectifs de la main-d'œuvre maritime au Québec*, pour le Comité sectoriel de main-d'œuvre maritime, 2008, 162 p.