

Réalisation de quatre avis scientifiques sur des enjeux
d'actualité en transport maritime

Projet R696.1

Avis scientifique sur le régime de cabotage et les coûts
d'exploitation des navires

Préparé par
Emmanuel Guy
Professeur au département de gestion
Université du Québec à Rimouski
Titulaire de la Chaire de recherche en transport maritime

Pour le ministère des Transports du Québec

Janvier 2013

Avis sur le régime de cabotage et les coûts d'exploitation des navires

préparé par Emmanuel Guy, professeur et titulaire

Janvier 2013¹

Notes sur les avis scientifiques de la Chaire en transport maritime

Les avis scientifiques de la Chaire proposent aux acteurs de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs une synthèse accessible exposant le point de vue du chercheur sur des enjeux actuels. Plus précisément, il s'agit de mettre en perspective les méthodes d'analyses développées par le chercheur dans ses travaux universitaires afin de commenter un enjeu maritime avec un regard différent. Contrairement à un projet de recherche, les avis reposent sur l'analyse d'éléments disponibles plutôt que sur la cueillette de nouvelles données ou l'essai de nouvelles méthodes d'analyse. L'objectif final des avis est celui de la Chaire : nourrir la réflexion des acteurs sur l'évolution de leur secteur.

Le choix des questions faisant l'objet d'avis de la Chaire est établi par son comité de coordination scientifique. Ce comité regroupe des représentants du ministère des Transports du Québec, de la Société de développement économique du Saint-Laurent et de l'Université de Québec à Rimouski. La Chaire a bénéficié de leur support financier et technique pour la réalisation de ce travail. Le comité de coordination scientifique a été consulté durant la préparation du présent avis, mais son contenu n'engage que l'auteur lui-même.

1. La question de départ

Alors que le ministère des Transports du Québec et ses partenaires de l'industrie maritime sont de plus en plus engagés dans la recherche d'un développement des services de transport maritime courte distance, il est nécessaire d'identifier les aménagements les plus prometteurs qui pourraient éventuellement être apportés au régime canadien de cabotage, en vue d'une réduction des coûts encourus par les armateurs canadiens.

¹ Publié en janvier 2013, l'avis est rédigé sur la base d'une revue de l'information disponible au 1^{er} février 2012.

Le transport de marchandises ou de passagers entre ports canadiens est régi principalement par la Loi sur le cabotage. Celle-ci repose notamment sur le principe que ce marché est réservé aux navires canadiens. Or, les conditions d'opérations de ces navires sont principalement dictées par la Loi sur la marine marchande. Il existe par ailleurs, une série de mesures réglementaires relatives à la tarification des services publics qui ont une influence certaine sur le transport maritime intracanadien. Nous utilisons le terme *régime de cabotage* pour décrire l'ensemble des dispositions légales et réglementaires qui influencent les coûts d'exploitation des navires canadiens.

2. La démarche

Dans un premier temps, nous avons dressé un inventaire des différentes pistes de solutions permettant de réduire les pressions sur les coûts d'exploitation des navires générées par l'ensemble des dispositions légales encadrant l'opération des navires canadiens. Pour constituer cet inventaire, nous avons passé en revue :

- les réclamations formulées par les représentants de l'industrie maritime canadienne,
- les principales mesures mises en place par différents pays et,
- les principales hypothèses étudiées dans la littérature scientifique internationale.

Certaines des mesures présentées ici peuvent soulever l'opposition d'acteurs importants de l'industrie maritime. C'est le cas, entre autres, des mesures de libéralisation du marché ouvrant la porte à la concurrence internationale. Ces mesures témoignent cependant de pressions réelles exercées sur le régime de cabotage au Canada. La tendance à la déréglementation des marchés est en effet générale et touche également notre pays. Analyser ces mesures ne signifie pas les endosser ni les promouvoir. L'objectif est de faire état des tendances observées et de nourrir la réflexion, conformément à la mission de la Chaire.

La diversité des mesures témoigne également de la multiplicité des objectifs poursuivis dans l'encadrement du cabotage. Comme l'ont montré nos travaux précédents sur un vaste éventail de politiques maritimes, un trop grand nombre de buts est souvent une source d'insatisfaction envers l'encadrement public. Les objectifs multiples posent le problème de l'importance relative accordée à chacun : les priorités varient selon les parties prenantes. Souvent, les objectifs multiples entraînent indirectement des contradictions. Par exemple, on peut chercher à vouloir diminuer le prix du transport maritime pour augmenter son attractivité, tout en cherchant à faire croître les entreprises exploitant des navires.

Il convient également de rappeler que le différentiel de coûts entre l'utilisation d'un navire et le recours aux autres modes de transport est parfois très important. Dans ces situations, la réduction des coûts découlant d'une modification du régime réglementaire doit donc être considérable pour qu'un service maritime devienne concurrentiel. À titre d'exemple, les récentes analyses sur l'approvisionnement des grands chantiers de la Côte-Nord font état d'un coût pour l'acheminement d'une semi-remorque jusqu'à la région de Havre-Saint-Pierre pouvant être, dans certaines conditions, 100 % plus élevé si on introduit un segment maritime dans la pratique actuelle du camionnage porte-à-porte. L'ampleur du manque à gagner suggère qu'il est nécessaire de réfléchir à des mesures pouvant susciter des changements importants.

Dans la deuxième partie de notre démarche, nous avons évalué chacune des mesures d'assouplissement retenues en fonction des problématiques suivantes :

(i) Quel est son impact potentiel sur la structure des coûts d'exploitation des services de transport maritime courte distance?

- Notons que nous réfléchissons sur la base d'un ordre de grandeur général par rapport au coût total d'exploitation et non pas par rapport aux profits par voyage qui, eux, sont beaucoup plus variables et confidentiels.

(ii) Quelle est la complexité de sa mise en œuvre?

- La mesure la plus simple nécessite des modifications tarifaires seulement.
- La mesure est jugée moyennement complexe à développer si des modifications législatives ou réglementaires sont nécessaires, mais limitées au cadre légal spécifique au secteur maritime.
- La plus complexe des mesures est celle qui exige de modifier des lois ou règlements de portée générale ou de passer des accords internationaux.

(iii) La mesure est-elle susceptible d'être bien reçue par une majorité d'acteurs du secteur maritime ou non?

- L'acceptabilité est jugée simple à obtenir si la mesure considérée fait déjà partie des changements réclamés par l'industrie ou des propositions d'un des paliers de gouvernement.
- L'acceptabilité sera jugée difficile à obtenir si la mesure étudiée peut être perçue comme un compromis pouvant affecter négativement la prévention des accidents ou augmenter les risques opérationnels.
- Enfin, l'acceptabilité est jugée très difficile à établir pour une mesure qui peut être perçue avantageuse pour certains, mais désavantageuse pour d'autres au sein du secteur maritime.

(iv) La mesure est-elle pertinente pour le type de demande en transport maritime courte distance anticipée dans le contexte des développements économiques au nord du 49^e parallèle?

- Les opérations associées à la demande anticipée sont : le ravitaillement de l'Arctique, le transport de matière première vers l'amont du système Saint-Laurent Grands Lacs, ainsi que les dessertes existantes et envisagées de la Côte-Nord à partir des centres urbains québécois. Contrairement aux autres, cette dernière catégorie ne constitue pas un marché captif pour le transport maritime qui doit y affronter directement la concurrence du routier. Ce marché est donc particulièrement sensible aux effets du régime de cabotage sur les coûts d'exploitations.
- À l'opposé, les services associés aux lignes régulières transocéaniques conteneurisées sont évalués comme étant moins concernés.

3. Énumération des mesures potentielles pour réduire les coûts d'exploitation des navires

Aménagements réglementaires à incidence tarifaire :

Les pressions les plus décriées par les opérateurs de navires canadiens sur leurs coûts d'exploitation concernent majoritairement des frais imposés par réglementation. Les aménagements réglementaires à incidence tarifaire suivants sont les plus réclamés :

- Réduction ou abolition des frais de recouvrement auprès des utilisateurs des services de déglacage;
- Réduction ou abolition des frais de recouvrement auprès des utilisateurs des aides à la navigation;
- Réduction des frais portuaires dans les ports publics. Exiger un seul paiement des frais portuaires lorsque plusieurs ports régionaux (non APC) sont visités durant un voyage de transport maritime courte distance;
- Réduction des taxes sur le carburant marin;
- Réduction de la contribution des armateurs canadiens au financement du dragage d'entretien.

Naturellement, ces demandes de réduction des tarifications ne concernant que les mouvements TMCD, et non le transport maritime outre-mer.

Aménagements de la tarification du pilotage

Le système de pilotage sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs est reconnu comme une pièce maîtresse de la gestion des risques et de la prévention des accidents. Le système est également reconnu comme une composante significative des coûts d'exploitation des navires dans cette zone. Deux requêtes d'aménagement du système de pilotage sont donc évoquées :

- Établir une grille tarifaire accordant des frais de pilotage réduits pour les navires réalisant des voyages de transport maritime courte distance.
- Faciliter la reconnaissance du fait que le pilotage sur le Saint-Laurent peut être réalisé par les capitaines et les officiers supérieurs dont l'expérience et la connaissance de la zone de navigation sont vérifiées et sanctionnées par la corporation de pilotage, l'administration de pilotage concernée et Transports Canada.

Aménagements du cadre législatif du régime canadien de cabotage

La dernière catégorie de mesures comporte des transformations beaucoup plus profondes du régime actuel. La plupart s'inspirent d'initiatives de libéralisation des marchés développées ou étudiées dans le contexte canadien ou dans d'autres pays :

- Permettre aux navires internationaux de repositionner les conteneurs vides entre les ports canadiens sans exiger de licence temporaire de cabotage pour ce faire.
- Assouplir le régime pour permettre l'utilisation de navires non canadiens, non seulement dans les cas où il n'y a aucun navire canadien adéquat disponible, mais aussi lorsque l'Office des Transports juge qu'il en va de l'intérêt public. Cela peut être le cas si la concurrence entre transporteurs est jugée trop faible pour garantir aux expéditeurs le meilleur service au meilleur prix. Dans les années 2000, l'Australie a ouvert de cette façon près du tiers de son transport côtier aux navires internationaux (bien qu'un projet de loi est à l'étude actuellement pour resserrer cet accès).
- Permettre à des navires internationaux déployés sur un service régulier visitant plusieurs ports canadiens de transporter des marchandises canadiennes entre ces ports. Il s'agit d'une mesure mise en place en Nouvelle-Zélande et qui s'inspire du transport aérien.

- Créer une zone commune de cabotage avec les partenaires de l'ALÉNA, c'est-à-dire libéraliser l'accès au marché canadien pour les navires états-uniens et mexicains, et inversement. On peut associer cette mesure au régime de cabotage en place au sein de l'Union européenne et la comparer aux discussions autour du camionnage dans le cadre de l'ALÉNA.
- Abandonner complètement le droit de douane à l'importation de navires (généralement fixé à 25 % et connu sous ce nom). Ce droit a été aboli le 1^{er} janvier 2010 pour tous les navires de charge ainsi que pour les traversiers de plus de 129 mètres importés de façon permanente pour être enregistrés sous pavillon canadien. Cependant, la définition adoptée pour les navires cargos n'inclut pas spécifiquement les unités remorqueurs-barges : des types de navires bien adaptés à certaines opérations de cabotage. Les droits d'importations sont aussi maintenus pour les navires obtenant une licence temporaire de cabotage.
- Abandonner le droit de douane canadien de 25 % pour les navires de transport opérant sous licence temporaire (selon la durée des opérations).
- Libéraliser l'accès au marché intra-canadien dans le cadre d'une entente de libre-échange avec l'Union européenne.
- Créer un second registre canadien, permettant entre autres, l'enregistrement de navires de propriété non-canadienne et l'emploi à bord de navigants internationaux. Cette mesure correspond au modèle de pavillon bis (*international register*) développé d'abord par la Norvège et adopté par la majorité des pays européens. Cette mesure est normalement utilisée en conjonction avec le régime fiscal forfaitaire décrit au point suivant.
- Créer un régime fiscal où les armateurs canadiens seraient imposés en fonction de la taille de la flotte exploitée (modèle européen et international du *tonnage tax*), assorti de dispositions permettant un amortissement accéléré des navires. Ce régime facilite l'obtention de capitaux pour la construction de navires neufs parce qu'il permet d'établir à l'avance les impôts qui seront payés, ce qui réduit l'incertitude du point de vue des investisseurs.

4. Évaluation des mesures potentielles en fonction des critères généraux

Aménagements réglementaires à incidence tarifaire

Les mesures ayant trait à des aménagements réglementaires à incidence tarifaire font consensus chez les parties prenantes de l'industrie maritime à l'exception des autorités publiques, qui doivent composer avec les attentes concernant la gestion des deniers publics. Dans ce contexte, le principe d'usager-payeur devient de plus en plus incontournable, que ce soit dans le domaine des transports ou dans d'autres domaines.

En revanche, ces aménagements font consensus chez les autres parties prenantes de l'industrie maritime. Ils sont par exemple réclamés depuis longtemps par les opérateurs de navires sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Certains trouvent aussi écho dans d'autres juridictions. C'est notamment le cas de la réduction des frais portuaires, qui a été très largement discutée et réclamée dans le contexte américain (débat sur la pertinence de la *Harbour Maintenance Tax* et le fait qu'elle soit perçue en double lors des voyages intérieurs).

En outre, le développement de telles mesures est théoriquement plus simple puisqu'il n'exige normalement pas de modifications significatives des lois ou règlements en place. Parce qu'elles sont relativement faciles à mettre en place et qu'elles sont réclamées par

les opérateurs, c'est le type de mesures à privilégier dans la recherche d'un meilleur environnement tarifaire pour le transport maritime de courte distance. Néanmoins, il faut reconnaître que les sommes impliquées sont souvent relativement restreintes par rapport aux coûts d'exploitation totaux d'un navire. C'est particulièrement le cas pour un navire récent lorsqu'il faut couvrir les frais financiers liés à l'investissement initial consenti pour son achat.

L'impact de ces mesures sur le coût d'exploitation des navires risque par contre de s'accroître de façon importante dans un proche avenir. En effet, le gouvernement fédéral a laissé entendre que dans sa volonté de réduire ses dépenses, il allait exiger une plus grande contribution des utilisateurs. L'importance relative des coûts en lien avec la taxation des carburants marins pourrait elle aussi croître singulièrement dans les années à venir lorsqu'entreront en vigueur les nouvelles exigences sur la teneur réduite en soufre des carburants marins. Ces montants s'ajouteront alors au coût supplémentaire des carburants plus propres, ainsi que dans certains cas aux investissements nécessaires à l'adaptation des moteurs.

Tableau 1- Aménagements réglementaires à incidence tarifaire

Mesures	Impacts sur les coûts d'exploitation	Complexité de mise en place	Acceptabilité pour le secteur maritime	Importance dans le contexte du Nord
Recouvrement dégrèvement – abolition ou réduction	+	+	+++	++
Recouvrement aides à la navigation – abolition ou réduction	+	+	+++	+++
Frais portuaires – payés une seule fois si l'origine et la destination sont deux ports publics régionaux	+	+	+++	++
Taxe sur carburants marins – abolition ou réduction	++	+	+++	+++
Frais de dragage – abolition ou réduction	+	+	+++	+++

Aménagements concernant le pilotage

L'établissement d'une grille tarifaire plus avantageuse pour les services de pilotage dans un sous-secteur de l'industrie (TMCD) est complexe si on considère l'intensité des pressions exercées historiquement par l'ensemble des utilisateurs pour limiter ces frais. La situation de monopole légal des pilotes et l'obligation d'autofinancement des administrations de pilotage ajoutent à cette complexité. Bien entendu, l'impact de cette mesure sur les coûts d'exploitation est fonction de l'importance des réductions qui pourraient être mises en place. Toutefois, il est peu probable que les corporations de pilotage puissent consentir de fortes baisses tarifaires. Une exemption ciblant spécifiquement les nouveaux services ou nouvelles marchandises, à l'instar du programme d'incitatifs de la Voie maritime, aurait vraisemblablement plus de chance d'être négociée.

Par ailleurs, la possibilité que des officiers à l'emploi d'un armateur obtiennent une licence pour effectuer le pilotage de leur navire dans un secteur donné existe déjà. La pratique est peu répandue sur le Saint-Laurent, mais il est raisonnable de penser qu'avec un meilleur encadrement et des offres de formation adéquates, le recours à cette pratique pourrait être sensiblement élargie. Toutefois dans un contexte de rareté de la main-d'œuvre, les armateurs pourraient être peu réceptifs, craignant d'encourager de la sorte le passage de leurs officiers de pont au pilotage. L'impact sur les coûts d'exploitation totaux peut aussi s'avérer incertain selon la situation. En effet, les dispositions sur les heures travaillées et les ressources minimums pour la tenue du quart ont pour effet que si des économies sont réalisées sur les frais de pilotage, les frais de main-d'œuvre augmentent pour l'armateur. Finalement, le contexte actuel apparaît peu favorable. D'abord, l'intérêt du personnel navigant est plutôt faible. Ensuite, la pratique dans les Grands Lacs qui était traditionnellement plus permissive à cet égard est maintenant réalignée sur les façons de faire du Saint-Laurent.

Tableau 2 – Aménagements concernant le pilotage

Mesures	Impacts sur les coûts d'exploitation	Complexité de mise en place	Acceptabilité pour le secteur maritime	Importance dans le contexte du Nord
L'établissement d'une grille tarifaire accordant des frais de pilotage réduits pour les navires réalisant des voyages de transport maritime courte distance.	+	++	++	+++
La reconnaissance que le pilotage sur le Saint-Laurent peut être réalisé par les capitaines et les officiers supérieurs dont l'expérience et la connaissance de la zone de navigation sont vérifiées et sanctionnées par la corporation de pilotage, l'administration de pilotage concernée et Transports Canada.	+	++	++	+++

Aménagements du cadre législatif du régime canadien de cabotage

Les mesures impliquant un réaménagement du cadre législatif du régime de cabotage s'inspirent pour la plupart d'initiatives expérimentées par d'autres pays. Plusieurs de ces mesures remettent partiellement en cause les justifications premières du système canadien actuel.

Le régime actuel reconnaît que les navires sous pavillons internationaux détiennent un avantage concurrentiel fondé sur une main-d'œuvre bon marché et un respect des normes opérationnelles potentiellement moins strictes dans certains cas. Le raisonnement consiste à dire que nous avons avantage – il s'agit même d'un devoir - à préserver les navires canadiens de cette concurrence afin de protéger les emplois;

maximiser les retombées économiques au Canada et faciliter la gestion des risques environnementaux.

Dans la mesure où ils pourraient porter atteinte à ce principe fondateur, les aménagements du cadre législatif général recueillent une acceptabilité très faible au sein de l'industrie maritime. La complexité à mettre en place ces mesures est également très élevée. Il faut parfois considérer des changements dans des cadres législatifs qui ne sont pas strictement maritimes, par exemple des règles de commerce international ou de traitement fiscal.

La construction d'une justification suffisamment forte de ces changements à partir des seules considérations maritimes peut s'avérer impossible. Une décision de modification ne peut émerger sans considérer les autres secteurs. Dans tous les cas, la volonté de conserver un minimum d'uniformité dans l'encadrement des divers secteurs d'activités peut créer des barrières supplémentaires au changement. Dans d'autres cas, ce sont des ententes internationales qui sont nécessaires, démarches complexes et incertaines par nature. Néanmoins, ces mesures de changement profond sont celles qui pourraient avoir le plus grand impact sur la structure de coûts d'exploitation des navires et potentiellement transformer la position du maritime face aux autres modes de transport.

Tableau 3 – Aménagements du cadre législatif du régime canadien de cabotage

Mesures	Impacts sur les coûts d'exploitation	Complexité de mise en place	Acceptabilité pour le secteur maritime	Importance dans le contexte du Nord
Permettre le repositionnement de conteneurs vides par les navires internationaux	+	+	++	+
Abroger les droits de douane de 25 % à l'importation de navires de type remorqueurs-barges lorsqu'ils sont destinés au cabotage	++	+	+	++
Abroger les droits de douane de 25 % lors de l'importation temporaire de navires détenant une licence de cabotage	++	+	+	+++
Permettre l'émission des licences temporaires de cabotage à des navires non canadiens lorsque l'intensité de la concurrence est jugée insuffisante pour assurer à l'expéditeur le meilleur service au meilleur prix (modèle australien)	+++	++	+	+++
Permettre aux navires de lignes régulières de faire du cabotage entre 2 escales canadiennes prévues lors d'un voyage international (modèle néo-zélandais)	+++	++	+	+
Instaurer un régime commun de cabotage dans le cadre de l'ALÉNA	++ OU +++	+++	+ OU ++	++
Libéraliser l'accès au marché intra-canadien dans le cadre d'une entente de libre-échange avec l'Union européenne	++ OU +++	+++	+	++
Créer un second registre canadien ayant accès au marché du transport entre ports canadiens (modèle européen du pavillon bis)	+++	++	+	++
Imposer les armateurs sur la base du tonnage de leur flotte plutôt qu'en fonction de leurs profits annuels (modèle du <i>tonnage tax</i>)	+	+++	+	+

Conclusion : travailler à court et à long terme

Au final, notre analyse suggère que les aménagements réglementaires à incidence tarifaire sont les mesures les plus prometteuses pour réduire les coûts d'exploitation des navires canadiens. Cela pour trois raisons :

- Ce sont les seules mesures qui pourraient bénéficier immédiatement d'un large support au sein de l'industrie maritime, que ce soit de la part des armateurs opérant

sous pavillon canadien, des ports, des opérateurs internationaux, des travailleurs ou des employeurs. Ceci faciliterait grandement leur mise en place.

- Plusieurs de ces mesures auraient un impact direct sur la demande en transport générée par le développement économique du Nord alors que ce créneau offre des occasions de nouveaux marchés pour le secteur maritime.
- Les signaux envoyés à l'industrie annoncent que dans le contexte actuel de restriction des dépenses gouvernementales, il faut s'attendre à des augmentations importantes des sommes recueillies auprès des utilisateurs des services maritimes.

Les habitués de la scène maritime canadienne ne manqueront pas de remarquer que la facilité à mettre en place les mesures évoquées est toute relative. En effet, ces mesures font partie des réclamations adressées par l'industrie aux instances fédérales depuis des années, et elles sont restées lettre morte, mais sont toujours d'actualité. Pis encore, on évoque de possibles hausses importantes des frais récupérés auprès des utilisateurs.

On peut également mentionner que l'entente Canada/États-Unis/Mexique engageant les partenaires à favoriser le développement du transport maritime courte distance est restée lettre morte depuis sa signature en 2003. L'entente pourrait offrir un cadre intéressant pour discuter des moyens d'aplanir ces difficultés.

Néanmoins, il faut garder en tête l'abolition récente du droit de douane de 25 % imposé à l'importation de navires neufs de 129 mètres et plus. Lorsque les conditions politiques sont réunies et que le consensus est fort au sein de l'industrie, des changements sont possibles.

La deuxième conclusion de notre analyse est que les mesures de plus grande envergure touchant les fondements de la Loi sur le cabotage généreraient, en théorie, la baisse la plus marquée du coût final du transport par navire dans les eaux canadiennes. Toutefois, il apparaît rapidement que ces mesures vont à l'encontre des positions défendues par plusieurs acteurs de l'industrie maritime. Les opérateurs des navires sous pavillon canadien, et plus encore les marins canadiens, pourraient voir leur marché réduit par ces mesures de déréglementation et d'ouverture à la concurrence internationale. Néanmoins, notre revue des travaux sur la question suggère que l'industrie maritime subira dans le futur de plus en plus de pressions concernant le régime actuel de cabotage. Les principes du régime pourraient être ouvertement contestés par certains, comme c'est déjà le cas pour la gestion de l'offre dans le secteur agricole. Parmi ces sources de pression, soulignons les suivantes :

- Les mesures de libéralisation ont démontré leurs effets significatifs sur le coût de revient du transport côtier dans d'autres économies occidentales où elles ont été implantées, notamment en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande.
- Plusieurs objectifs distincts animent les défenseurs d'un recours accru au cabotage : certains veulent avant tout soutenir le développement des entreprises qui oeuvrent déjà dans le secteur; d'autres appuient cet objectif, mais sont d'abord motivés par la réduction des gaz à effet de serre générés par le transport de marchandises, le contrôle des impacts des camions sur les infrastructures routières et les budgets publics pour leur entretien; d'autres encore visent à garantir la connectivité de l'économie canadienne et à assurer la plus grande fluidité possible des chaînes d'approvisionnement internationales et nationales. Il n'est pas évident que tous ces

objectifs s'agencent automatiquement : les priorités finales ne font pas l'objet d'un consensus bien défini.

- Le discours du Canada dénonçant les tentations de protectionnisme dans le contexte où notre principal partenaire commercial traverse des difficultés économiques intérieures significatives.
- Les demandes formulées à l'automne 2011 par les utilisateurs internationaux du corridor du Saint-Laurent, notamment concernant le repositionnement des conteneurs et la levée de l'imposition du droit de douane lors de l'importation temporaire de navires sous licence de cabotage.
- Des négociations de libre-échange sont en cours avec l'Union européenne. Les discussions exerceront vraisemblablement des pressions générales dans le sens de la libéralisation sur tous les secteurs, incluant celui du transport côtier.
- La perte considérable d'influence des conférences maritimes dans la foulée des décisions de l'Union européenne. Cet état de fait pourrait aboutir à ce que les mesures de protectionnisme visant le cabotage reçoivent plus d'attention lorsqu'il sera question des services maritimes au sein d'organisations internationales militant pour la libéralisation des marchés, telles l'OMC et l'OCDE.

Il apparaît donc que l'industrie maritime canadienne doit réfléchir à sa position à long terme sur les avantages et les inconvénients d'une libéralisation accrue du transport de marchandises entre ports canadiens.