



Transport maritime

L'industrie maritime du Québec en bref

**Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire
Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent**

CANQ
TR
PST
TMAF
120

Mai 2003

AVANT-PROPOS

L'industrie maritime du Québec est un maillon d'une chaîne complexe et diversifiée. Elle s'intègre dans un ensemble d'activités économiques d'importation, d'exportation, de circulation interne de marchandises qui transitent entre des expéditeurs et des destinataires pour être finalement destinées à la clientèle. Outre le transport de marchandises, cette industrie comprend aussi un volet transport de passagers avec d'importantes activités de tourisme fluvial, des services de traversiers et des dessertes pour les collectivités éloignées.

Le présent document dresse un portrait succinct du secteur maritime au Québec.

CANQ
TR
PST
TTIAF
120

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Le transport maritime et l'économie du Québec.....	3
2. Les transbordements dans les ports du Québec	3
3. Les acteurs	6
4. Les ports du Québec et la Voie maritime du Saint-Laurent.....	9
5. Les services de traversiers	10
6. Les dessertes de la Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine	12
7. Les chantiers maritimes	12
8. L'implication du gouvernement fédéral.....	13
9. L'implication du gouvernement du Québec	15
Annexe 1 – Associations et organismes.....	18
Annexe 2 – Liste des ports.....	33

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
25 AVR. 2008
TRANSPORTS QUÉBEC

1. LE TRANSPORT MARITIME ET L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC

Les retombées économiques du transport maritime

L'activité générée par cette industrie contribue considérablement au développement économique du Québec. En 1998, le chiffre d'affaires total des entreprises québécoises des secteurs maritimes et portuaires, incluant le tourisme fluvial, s'élevait à plus de 3,1 G\$. Elles créaient plus de 26 000 emplois directs ou indirects se partageant une masse salariale annuelle de 1 milliard de dollars. Le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada tiraient de ces activités des revenus fiscaux et parafiscaux annuels qui se chiffraient respectivement à 204,6 et 140,7 M\$.

Le transport maritime des marchandises au Québec comprend des enjeux économiques majeurs :

- Approvisionnements et expéditions des entreprises dans plusieurs secteurs industriels stratégiques (facteur de localisation décisif) dont les mines, la métallurgie, la pétrochimie, la chimie, les pâtes et papiers, le bois d'œuvre et les grains;
- Principal vecteur du commerce outre-mer (produits agro-alimentaires et biens de consommation courante);
- Création d'emplois en région;
- Développement régional;
- Desserte des régions;
- Exportation de services de transport à partir des ports du Saint-Laurent (ex. : services de transport conteneurisé au port de Montréal, transbordements de grains dans les ports du Saint-Laurent en lien avec le Système Saint-Laurent-Grands Lacs).

Le transport maritime et le tourisme fluvial ont aussi un impact économique important sur les régions riveraines du Saint-Laurent. Le transport maritime supporte des secteurs-clés de l'économie québécoise (les papeteries, les alumineries, les sidérurgies et les raffineries de pétrole) pour leur approvisionnement ou leurs expéditions.

2. LES TRANSBORDEMENTS DANS LES PORTS DU QUÉBEC

En 2000, les transbordements dans les ports du Québec étaient de 104 millions de tonnes. Le trafic international (exportations et importations) s'élevait à 77 millions de tonnes (74 % du trafic total) et le trafic domestique (trafic entre ports canadiens et dans ce cas-ci impliquant au moins un port du Québec) était de 27,5 millions de tonnes (26 %). Les tonnages internationaux et domestiques pour 2000 sont respectivement en hausse de 9 % et en baisse de 14 % sur ceux de 1980.

Les exportations

Les marchandises exportées représentent les deux tiers du trafic international (46 millions de tonnes). Il s'agit principalement de minerai de fer (30 Mt), de grains (6,2 Mt), de minerais non ferreux-produits métalliques (1,5 Mt) et de papier journal (0,7 Mt) exportés vers l'Europe et les États-Unis.

Les exportations du minerai de fer de la Côte-Nord se font à partir de Port-Cartier (Minière Québec Cartier) et de Sept-Îles (Iron Ore du Canada et Mines Wabush).

Les céréales exportées proviennent de l'Ouest du Canada et sont transportées par des lacquiers entre Thunder Bay et les élévateurs à grains du Saint-Laurent pour être rechargées sur des navires océaniques. Les exportations se font à partir des ports de Québec (Bunge du Canada Ltée), Baie-Comeau (Cargill), Port-Cartier (Louis-Dreyfus), Sorel (James Richardson International) et Trois-Rivières (Upper Lakes).

Les importations

Les principaux produits importés (31 millions de tonnes) sont le pétrole brut en provenance de la Norvège et de l'Algérie (7,6 Mt), la bauxite et l'alumine en provenance du Brésil, de l'Australie et des États-Unis (6,1 Mt), de la machinerie et des équipements divers provenant d'Europe (2,3 Mt) et des produits de fer, d'acier et d'alliage (1,9 Mt) provenant d'Europe et d'Asie.

Les principaux acheteurs de ces marchandises sont la raffinerie Ultramar à Lévis, les alumineries Alcan au Saguenay, Alcoa (Baie-Comeau, Bécancour et Deschambault) et Alouette à Sept-Îles.

Le trafic des conteneurs à Montréal

Le port de Montréal est un chef de file parmi les ports à conteneurs sur le marché de l'Europe du Nord et de l'Amérique du Nord et manutentionne près d'un million de conteneurs par an, dont la moitié a pour origine ou destination le marché américain. Le port dispose de quatre terminaux à conteneurs : Terminal Cast, Terminal Racine, Terminal Maisonneuve (Termon) et Terminal Bickerdike (Empire) occupant une superficie de 70 hectares.

Les statistiques sur les tonnages portuaires ne permettent pas de mettre pleinement en valeur la contribution importante et unique des services conteneurisés offerts au port de Montréal, puisque les marchandises conteneurisées sont souvent des biens de grande valeur.

En 2001, le port de Montréal manutentionnait 989 400 conteneurs (équivalents 20 pieds) et était au troisième rang pour le trafic de conteneurs des ports de la côte Atlantique après New York–New Jersey et Charleston et le deuxième port canadien après Vancouver. Ce trafic de conteneurs représente un tonnage de 8,7 Mt et est en progression constante depuis plusieurs années. Il s'agit d'un trafic où les chargements et les déchargements sont en équilibre et qui permet au port de Montréal d'être une véritable plaque tournante des échanges entre l'Europe et le centre de l'Amérique (Québec, Ontario, États américains des Grands Lacs, Nouvelle-Angleterre).

Le trafic national (cabotage)

Le trafic domestique dans les ports du Québec était de 27,5 millions de tonnes en 2000. Il est constitué principalement de minerai de fer et d'ilménite (14 Mt), d'hydrocarbures (4,6 Mt), de céréales de l'Ouest canadien chargés dans les ports des Grands Lacs et déchargés dans les ports du Saint-Laurent (4,2 Mt) et de minéraux (4,1 Mt).

Le lien est étroit entre le trafic de minerai de fer et le transport des céréales. Les navires des lacs transportent le minerai du Québec vers les aciéries de l'Ontario (Stelco et Dofasco à Hamilton et Aciers Algoma ltée à Saut-Sainte-Marie) et reviennent avec des céréales qu'ils chargent à Thunder Bay.

Les mouvements de produits pétroliers raffinés (essence et mazout) se font principalement entre la raffinerie d'Ultramar à Lévis et le port de Montréal. Il y a également des mouvements vers les ports de la Côte-Nord, de la Gaspésie et des Grands Lacs.

Les croisières internationales

Durant la saison 2003, les navires de 22 compagnies maritimes, offrant 76 routes différentes, visiteront les rives du Saint-Laurent et ses principaux ports de croisières que sont Québec et Montréal, puis le magnifique fjord du Saguenay de même que les régions de Percé et des Îles-de-la-Madeleine.

L'Administration portuaire de Québec a inauguré, l'été dernier, un terminal de croisières, au coût de 20 M\$, en vue de mieux recevoir les nombreux visiteurs étrangers en escale de mai à novembre de chaque année. Mentionnons que le nombre de passagers de croisières internationales au port de Québec augmente considérablement depuis quelques années, 35 855 passagers en 2000, 47 776 en 2001 et 66 000 en 2002. Il faut noter qu'il y a des efforts promotionnels considérables dans ce domaine, notamment la participation à Seatrade (Miami Beach), depuis plus de cinq ans, conjointement par l'Association des croisières du Saint-Laurent et le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

3. LES ACTEURS

Plusieurs acteurs interviennent dans le secteur maritime au Québec. Il s'agit notamment des armateurs, des sociétés de manutention, des expéditeurs et des associations ou organismes.¹

Les armateurs

Ce groupe est composé d'une vingtaine d'entreprises dont certaines oeuvrent exclusivement au niveau du transport maritime intérieur (le cabotage)², d'autres sont présentes à la fois sur la scène internationale et domestique et quelques-unes oeuvrent exclusivement sur les marchés internationaux.

Armateurs	Flotte	Spécialités
Transporteurs intérieurs (cabotage)		
Algoma Central Corporation	30	Vraquiers, autodéchargeurs et navires-citernes
Upper Lakes Group	20	Vraquiers et autodéchargeurs
Société maritime CSL inc.	14	Vraquiers et autodéchargeurs
Groupe Desgagnés inc.	12	Diversifiés et polyvalents et navires-citernes
Petronav (filiale Desgagnés)	ND	Pétroliers
N.M. Paterson & Sons Ltd	7	Vraquiers
Océanex	3	Rouliers
P & H Shipping	2	Vraquiers
Rigel Shipping Canada	3	Pétroliers
Transport Nanuk	2	Cargaisons générales
Groupe C.T.M.A.	2	Cargaisons générales et passagers
Océan Transport	ND	Remorqueurs, barges et vraquiers
Irving	ND	Pétroliers
Canarctic Shipping (Fednav)	ND	Activités boréales
Esso	ND	Pétroliers
Imperial Oil	ND	Pétroliers

¹ D'autres acteurs qui ne sont pas présentés dans ce texte jouent un rôle majeur dans ce secteur d'activité. Il s'agit des gestionnaires portuaires, des agents maritimes, des transitaires et des courtiers. D'autres acteurs offrent des services de pilotage, d'assurances maritimes, d'avocats, de remorquage, d'inspections maritimes, de constructions et de réparations navales et de classification de navires.

² Le cabotage, au sens de la Loi sur le cabotage, est le transport par navires battant pavillon canadien à partir et à destination de ports canadiens.

Armateurs	Flotte	Spécialités
Transporteurs internationaux		
Fednav (2 divisions)		
- Fednav International Ltd	ND	Vracs et marchandises dégroupées
- Canarctic	ND	Activités boréales
CP Navigation (2 divisions)	ND	
- Canada maritime	ND	- Assure le lien entre Montréal et l'Europe
- Cast North America	ND	- Chacun opère son terminal à conteneurs - 85 % du trafic des conteneurs au port de Montréal
CSL International	ND	Asie-Pacifique
Canadian Forest Navigation Co.	ND	Marchandises générales
Petronav	ND	Voyages internationaux périodiques côte est américaine et Méditerranée
Plusieurs autres	ND	Compagnies étrangères contrôlées à partir du Canada

La Compagnie de gestion de Matane inc.

La Compagnie de gestion de Matane inc. (COGEMA) opère un traversier-rail, le *George Alexandre Lebel*, entre Matane et Baie-Comeau depuis 1978. Depuis quelques années, le traversier-rail transporte annuellement entre 700 kT et 800 kT alors qu'il transportait en 1987 environ 500 kT. Le Ministère possède le débarcadère-rail à Matane et cède la gestion de ses infrastructures à Cogema. Sur la Côte-Nord, c'est la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) qui administre le port ferroviaire de Baie-Comeau, aménagé en 1978, pour accueillir le traversier-rail. SOPOR est propriétaire du débarcadère qui opère au port de Baie-Comeau.

Le ministère des Transports a été le plus important partenaire de construction de SOPOR, cela via des subventions et une souscription de 4 M\$ sur un coût total de 9,5 M\$ auquel ont également contribué la ville de Baie-Comeau, la ville de Hauterive, le Canadien National et SOPOR par emprunt bancaire.

Les sociétés de manutention

Plusieurs sociétés de manutention basées au Québec offrent des services variés, axés principalement sur le transbordement des marchandises dans les ports. On peut citer entre autres :

- Compagnie d'Arrimage de Québec ltée
- Élévateurs à grains de Trois-Rivières
- La Compagnie d'Arrimage Empire ltée
- Terminal Racine (Montréal) ltée
- James Richardson International
- Bunge du Canada ltée
- Logistec Arrimage
- Prommel inc
- Les Silos Port-Cartier
- IMTT-Québec

Les expéditeurs

Un très grand nombre d'entreprises commerciales et industrielles implantées au Québec et oeuvrant dans de nombreux secteurs utilisent les services de transport maritime. Mentionnons les entreprises industrielles suivantes :

- Mines (Iron Ore du Canada, Mines Wabush, Québec-Cartier, Québec Fer et Titane);
- Métallurgie (Alcan, Alcoa, Alouette, Noranda, Québec Fer et Titane, Ispat Sidbec);
- Pétrochimie (Ultramar, Shell, Irving);
- Chimie (Petresa, PCI Chimie Canada, etc.);
- Pâtes et papiers (nombreux producteurs);
- Bois d'œuvre (nombreux producteurs);
- Grains (producteurs du sud-ouest du Québec).

Les organismes ou associations

Plusieurs organismes ou associations exercent une grande influence sur l'ensemble de la communauté maritime. Notons plus particulièrement :

- Armateurs du Saint-Laurent
- Association des administrations portuaires canadiennes
- Association des armateurs canadiens
- Association des croisières du Saint-Laurent
- Association des croisières et excursions du Québec
- Association internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent

- Chambre de commerce maritime
- Commission des Grands Lacs
- Commission mixte internationale
- Fédération maritime du Canada
- Groupe de recherche sur les transports au Canada
- Les Amis de la vallée du Saint-Laurent
- Société de développement économique du Saint-Laurent
- Table sectorielle de l'industrie maritime

Voir description à l'annexe 1.

4. LES PORTS DU QUÉBEC ET LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Les ports

Vous trouverez en annexe 2 un tableau qui présente les différentes infrastructures portuaires au Québec, leurs propriétaires et leurs principaux champs d'activités.

La Voie maritime du Saint-Laurent

Inaugurée en 1959, la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend sur 300 km entre Montréal et le Lac Ontario permettant ainsi de relier, grâce à une série de quatre canaux comportant sept écluses (deux américaines et cinq canadiennes), la région des Grands Lacs aux marchés internationaux via le Saint-Laurent. Il s'agit du :

- Canal de la Rive-Sud – deux écluses; 26 km entre le port de Montréal et le Lac Saint-Louis;
- Canal de Beauharnois – deux écluses; 21 km pour relier le Lac Saint-Louis au Lac Saint-François;
- Canal Wiley-Dondero – deux écluses américaines; 15 km pour donner accès au Lac Saint-Laurent en contournant le secteur des rapides internationaux sur le fleuve (canal d'Iroquois à Cornwall);
- Canal d'Iroquois – une écluse et une installation de régularisation du niveau de l'eau; 0,6 km.

Par ailleurs, dans le canal Welland, le Canada est responsable des huit écluses. De plus, l'écluse de Sault-Sainte-Marie, située entre le lac Supérieur et les lacs Huron et Michigan, permet de faire le lien entre la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Chaque écluse mesure 233,5 mètres de longueur, 24,4 mètres de largeur et 9,1 mètres de profondeur; une écluse se remplit de 90 millions de litres (90 000 m³) d'eau en un peu plus de sept minutes et il faut environ 45 minutes pour la franchir. Ces écluses permettent d'élever des navires mesurant jusqu'à 222,5 m de long et 23 m de large à plus 180 m au-dessus du niveau de la mer. La Voie maritime du Saint-Laurent est fermée pendant quelques mois (entre décembre et mars), chaque hiver.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), société d'état canadienne, est responsable de l'exploitation de treize écluses. Son homologue américain, Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), est responsable de deux écluses. Le ministère des Transports du Québec a désigné comme représentant au conseil d'administration, M. Marc Dulude, vice-président IMTT Québec. Ce dernier siège également au Forum de concertation sur le transport maritime comme membre représentant le secteur des services et activités connexes.

En termes de trafics, environ 40 millions de tonnes de marchandises (41,4 Mt en 2002) circulent annuellement sur le tronçon Montréal-Lac Ontario. Il s'agit surtout des vracs (90 %), tels que des céréales quittant les Prairies, du minerai de fer de la Côte-Nord destiné aux aciéries des Grands Lacs, mais aussi du charbon, du coke et des produits pétroliers.

5. LES SERVICES DE TRAVERSIERS

La Société des traversiers du Québec (STQ) est le principal fournisseur des services de traversiers au Québec. Elle exploite cinq services de traversiers publics pour son propre compte et collabore avec les organismes privés pour la gestion de trois autres services. La STQ reçoit annuellement du gouvernement du Québec, via le ministère des Transports du Québec, une subvention de près de 38 M\$ pour l'exploitation des services de traversiers dans laquelle elle est impliquée. Il existe par ailleurs plusieurs services privés de traversiers au Québec dont certains reçoivent des subventions annuelles du MTQ ou de Transports Canada et d'autres qui fonctionnent sans aucune subvention.

SERVICES PUBLICS	SERVICES PRIVÉS
Société des traversiers du Québec (STQ)	Services subventionnés par le MTQ
Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	L'Isle-Verte–Notre-Dame-des-Sept-Douleurs
Québec–Lévis	Saint-Augustin–Aéroport de Saint-Augustin
L'Île-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	
Matane–Baie-Comeau–Godbout	
Exploités par la STQ et une entreprise privée	Services interprovinciaux subventionnés par Transports Canada
L'Isle-aux-Grues–Montmagny	Souris (IPE)–Cap-aux-Meules
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon	Blanc-Sablon–Sainte-Barbe
L'Île-d'Entrée–Cap-aux-Meules	
	Services privés non subventionnés
	Saint-Juste-du-Lac–Notre-Dame-du-Lac
	Oka–Hudson
	Saint-Marc-sur-le-Richelieu–Saint-Charles- sur-le-Richelieu
	Saint-Roch-sur-le-Richelieu–Saint-Ours-sur le Richelieu
	Saint-Paul-de-L'Île-aux-Noix–Fort-Lennox
	Laval-sur-le-lac–L'Île-Bizard
	Pointe-Fortune–Carillon
	Trois-Pistoles–Les Escoumins
	Rimouski–Forestville
	Masson–Cumberland
	Fasset–Lefavre
	Quyon–Mohr's Landing

6. LES DESSERTES DE LA BASSE-CÔTE-NORD ET DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Deux services de desserte maritimes sont subventionnés par le ministère des Transports du Québec.

Le premier service dessert la Basse et la Moyenne-Côte-Nord et est actuellement offert par la compagnie Relais Nordik, filiale du Groupe Desgagnés. Il s'agit d'un service hebdomadaire de mai à décembre. On y effectue, de plus, trois voyages en janvier et deux en avril. Relais Nordik reçoit annuellement du gouvernement du Québec une subvention de 5,3 M\$, en plus d'une aide de 800 000 \$ sur quatre ans (l'entente de service doit être renouvelée en 2004), destinée à l'amélioration du navire.

Pour sa part, le Groupe CTMA offre un service de desserte maritime permettant l'approvisionnement des Îles-de-la-Madeleine. Il reçoit environ 4 M\$/an de subvention du gouvernement du Québec. Un débarcadère est en construction au port de Chandler avec une subvention de 3,5 M\$ du ministère des Transports du Québec afin de soutenir les chargements et les déchargements des véhicules du navire de CTMA Vacancier qui dessert les Îles-de-la-Madeleine et l'Île-du-Prince-Édouard. L'entente actuelle qui couvre la période du 1^{er} avril 2001 au 31 mars 2011 prévoit une subvention globale de 34,8 M\$, dont 5 M\$ provient du Fonds de diversification économique de la Gaspésie, 1,3 M\$ de Tourisme Québec et le reste du ministère des Transports du Québec.

7. LES CHANTIERS MARITIMES

L'industrie de la construction et de la réparation navales sur le Saint-Laurent, longtemps florissante, est aujourd'hui à un point tournant de son histoire en raison de sa non compétitivité sur les marchés internationaux. Il existe une multitude de compagnies actives le long du Saint-Laurent. Il s'agit entre autres de :

- MIL Davie à Lévis;
- Industries Océan inc. à l'Île-aux-Coudres;
- Le chantier naval de Matane;
- Groupe maritime Verreault navigation aux Méchins;
- Plusieurs autres entreprises offrent des services de réparations mineures à bord des navires. Dans un grand nombre de ports, ces services peuvent être faits à quai ou dans un chantier maritime pour un certain nombre de cas.

Le gouvernement du Québec a mis en place des mesures fiscales pour venir en aide aux chantiers maritimes. Ces mesures sont administrées par le ministère des Finances.

8. L'IMPLICATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

En matière de transport maritime, le gouvernement du Canada intervient principalement par l'entremise de Transports Canada et de la Garde côtière du Canada (division de Pêches et Océans Canada).

La loi constitutionnelle de 1867 a imposé un partage de compétence entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Alors que le gouvernement fédéral héritait du pouvoir de légiférer en matière de « navigation et marine marchande », les législatures provinciales se voyaient confier des compétences pour des questions de transport maritime intraprovincial.

C'est ainsi que les compétences du Québec en matière maritime comprennent deux volets :

Infrastructures

- Propriété des lots de grève et en eau profonde;
- Propriété d'installations portuaires.

Activités de transport

- Transport maritime intraprovincial de personnes et de marchandises comme les traversiers et la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

Transports Canada élabore et administre des politiques, des règlements et des programmes en vue d'un réseau de transport maritime sûr.

La Garde côtière du Canada (GCC) s'occupe de recherche et sauvetage, de sécurité nautique, d'intervention environnementale, de déglacage, de services de navigation maritime, de services de communication et de trafics maritimes et protection des eaux navigables.

Depuis quelques années, la GCC recouvre auprès des usagers de la navigation commerciale des coûts pour les services suivants :

- Droit des services à la navigation (30 % du coût);
- Droit de déglacage (80 % du coût);
- Droit de dragage (100 % du coût).

Depuis la fin de l'entente, entre la GCC et les transporteurs, survenue le 1^{er} avril 2003, ces derniers refusent la position d'Ottawa consistant à renier toute responsabilité dans le dragage d'entretien du fleuve. La Garde côtière canadienne menace de cesser le dragage à moins que l'industrie maritime ne s'engage formellement à payer à 100 % les coûts, soit près de 5 M\$.

Agissant ainsi, le gouvernement fédéral dénie une responsabilité énoncée clairement dans la loi des Océans du Canada et confirmée par des décennies de pratique. À cela s'ajoute 30 % des frais de services à la navigation (26,7 M\$ sur un coût total estimé à 86,6 M\$) et 80 % des frais de 6,9 M\$ facturés annuellement pour le déglacement avec les conséquences négatives sur la compétitivité de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent. Au total, il faut noter que la région du Québec paie déjà, dans le Saint-Laurent, plus de droits maritimes que partout ailleurs au Canada : 47 % de l'ensemble des droits alors que la région du Québec ne représente que 17 % des dépenses de la Garde côtière du Canada.

Les lois et règlements applicables au secteur maritime

Le gouvernement fédéral possède l'essentiel du pouvoir législatif et réglementaire relatif au transport maritime. Il existe une multitude d'instruments juridiques ayant un impact sur ce secteur. On peut citer entre autres :

- la Loi maritime du Canada. Cette loi, votée en 1998, vise à mettre en œuvre la Politique maritime nationale adoptée en 1995. Le ministère des Transports du Québec vient de présenter un mémoire dans le cadre de son processus de révision;
- la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est une loi-cadre qui couvre divers aspects de l'industrie maritime;
- la Loi sur le cabotage de 1992 régit et réserve le cabotage au Canada aux navires qui y sont immatriculés;
- la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques;
- la Loi sur la protection des eaux navigables;
- la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes;
- la Loi sur la responsabilité en matière maritime;
- la Loi sur la sécurité publique;
- la Loi sur le pilotage.

Programme de cession des ports régionaux et locaux

Transports Canada a rendu publique en décembre 1995, la Politique maritime nationale. Cette politique tout comme la Loi maritime du Canada (LMC) adoptée le 11 juin 1998, prévoyait la cession des ports régionaux et locaux à des intérêts locaux et aux provinces avant le 31 mars 2002, échéance prolongée par la suite au 31 mars 2003, puis au 31 mars 2006.

La Politique maritime nationale énonçait les principes de la commercialisation des services maritimes. La Loi maritime du Canada qui dérive de cette politique permet entre autres d'établir les trois catégories de ports : « Administration portuaire canadienne », « les ports régionaux et locaux » et « les ports éloignés ». Elle vise également la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, de certains services de traversiers et l'amélioration des méthodes de fonctionnement des administrations de pilotage du Canada.

Le Programme de cession des ports régionaux et locaux a été créé en 1996 avec un fonds de 125 M\$, afin de céder la propriété et le contrôle des ports régionaux et locaux aux gouvernements des provinces, aux municipalités ou à des intérêts locaux.

Au 30 avril 2003, 71 des 549 sites concernés, dont 26 au Québec, restaient à être transférés.

Vision pour les transports au Canada

Transports Canada a publié, le 25 février 2003, le schéma d'orientation en transport « Droit devant. Une vision pour les transports au Canada », constituant un nouveau cadre stratégique pour les dix prochaines années. Le document est le résultat de deux années de consultation et s'inspire des recommandations du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Il contient 92 engagements dont très peu sont orientés vers le mode maritime. Il s'agit d'une vision globale assortie de principes généraux. Transports Canada entend aller plus loin dans ses engagements dans le domaine maritime après la réception du rapport du comité d'examen de la Loi maritime du Canada.

Avec la révision attendue de cette loi, il devrait en résulter des conséquences majeures en matière de transport maritime. Les différents mémoires présentés au comité d'examen, lors des consultations nationales, ont fait relever de nombreux dysfonctionnements dans l'application de la loi actuelle, de même que la nécessité de la réformer en profondeur en vue de préserver la compétitivité de l'industrie maritime canadienne.

9. L'IMPLICATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Politique de transport maritime et fluvial du Québec

Le Conseil des ministres a adopté, le 21 juin 2001, la Politique de transport maritime et fluvial (PTMF). Son élaboration s'est faite grâce à la collaboration étroite entre le gouvernement du Québec et les principaux acteurs de l'industrie maritime.

Forum de concertation sur le transport maritime

Le Forum a pour mandat de veiller à la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial, et le secrétariat est assuré par le ministère des Transports³. Il est coprésidé par le ministre des Transports et le président de la SODES. Il est composé de quatorze représentants du milieu socio-économique et environnemental.

Le Forum s'est réuni six fois depuis le 22 octobre 2001. Il a créé six groupes de travail : le réseau portuaire stratégique, la valorisation, le cabotage, la promotion, la compétitivité et la formation. Les travaux des autres groupes de travail (compétitivité et formation) sont toujours en cours.

Programme d'aide en transport maritime

Le Programme d'aide en transport maritime est doté d'un budget de 20 M\$ sur cinq ans. Il comporte des volets touchant les infrastructures maritimes et intermodales, les études et la promotion. Près d'une trentaine de projets ont pu jusqu'à maintenant s'en prévaloir.

Réseau stratégique de ports québécois

En janvier 2003, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime a annoncé son positionnement au regard d'un tel réseau portuaire stratégique en acceptant intégralement les recommandations adoptées par le Forum à ce sujet. Ce réseau comprend 21 ports commerciaux stratégiques classés en trois catégories : ports commerciaux nationaux (11), ports commerciaux complémentaires (4) et ports d'intérêt local (6).

Dévolution des ports

Le 5 avril 2001, le Conseil des ministres a mandaté le ministère des Transports du Québec pour négocier avec Transports Canada la prise en charge de certains ports visés par le programme de cession. Cette demande demeure sans réponse en dépit de l'existence d'un précédent soit l'entente conclue entre Transports Canada et le gouvernement du Québec, en 2000, pour la prise en charge de dix terminaux de traversiers.

³ Les documents officiels du forum sont disponibles sur le site Internet du Ministère www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/index.asp.

Loi maritime du Canada

Le ministre fédéral des Transports a mis en place, en mai 2002, un comité d'examen chargé de consulter les intervenants afin de lui suggérer des avenues pour améliorer la Loi maritime du Canada. Cette consultation a eu lieu en automne 2002.

Dans le cadre de ces consultations, le sous-ministre des Transports du Québec, M. Jean Paul Beaulieu, a présenté devant ledit comité, le 10 décembre 2002, des commentaires qui réitérent la position du Québec sur deux points :

- Le gouvernement du Québec veut négocier, de bonne foi, avec Transports Canada le transfert de certains ports visés par le Programme de cession des ports régionaux et locaux, moyennant des fonds de compensation appropriés;
- Il s'oppose à l'idée de transférer les ports publics régionaux et locaux à des administrations portuaires canadiennes.

Chaire en transport maritime et intermodalité

En 2002, un accord de principe est intervenu entre le ministère des Transports du Québec et l'Université du Québec à Rimouski. Ils y investiront respectivement 210 000 \$ et 120 000 \$ chaque année pendant trois ans. Le secteur privé est prêt à y injecter 80 000 \$ par année pendant trois ans. Cet accord doit être rendu public incessamment.

Environnement et transport maritime

Dans le cadre des problématiques environnement-transport, le ministère des Transports du Québec participe activement au sein de plusieurs entités dont le Comité de concertation Navigation (Plan d'action Saint-Laurent), la Table interministérielle sur la Politique nationale de l'eau, la Commission des Grands Lacs, des groupes de travail techniques de la Commission mixte internationale et du Conseil des gouverneurs. Cette participation vise à rechercher et à identifier des solutions pour diminuer des impacts environnementaux négatifs du mode maritime et des stratégies d'adaptation pour répondre à de nouvelles contraintes environnementales tels les changements climatiques.

Il faut noter que le transport maritime obtient la meilleure performance énergétique. En moyenne avec un litre de carburant, un navire déplace une tonne de marchandises sur 241 km, alors que le train le fera sur 95 km et le camion sur 28 km.

ANNEXE 1

ASSOCIATIONS ET ORGANISMES

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT (ASL)*

Président : M. Claude Dumais
Directeur de la flotte et de l'ingénierie, Canada Steamship Lines.

- **L'ASL en bref**

Cette association existe depuis 1936. Elle regroupe quinze membres actifs (obligatoirement des propriétaires de navires) et 55 membres associés représentant des entreprises offrant des services de tous genres aux armateurs et à l'industrie maritime.

- **Son rôle**

Elle a comme principale mission de protéger et de promouvoir les intérêts économiques de ses membres et de l'industrie du transport maritime dans son ensemble, notamment dans les dossiers de recouvrement des coûts du gouvernement du Canada en matière de dragage, de pilotage et de balisage sur le fleuve Saint-Laurent.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

* Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par sa directrice générale, M^{me} Nicole Trépanier, qui accompagne M. Richard Michaud, représentant des armateurs (marchés intérieurs).

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES (AAPC)*

Président : M. Robert Masson

Directeur général et premier dirigeant, Administration portuaire
de Trois-Rivières

- **L'AAPC en bref**

L'AAPC a été fondée en 1959 sous le nom d'Association des Havres et Ports canadiens. Le gouvernement du Canada a commercialisé certains ports avec l'adoption de la Loi maritime du Canada. Depuis lors, vingt ports au Canada opèrent en tant qu'administration portuaire canadienne. Ces derniers regroupent les plus importants ports au Canada. Les autres membres de l'Association comprennent différents joueurs de la communauté portuaire tels que les transporteurs, les fournisseurs de biens et services portuaires ou toute autre personne ayant un intérêt à maintenir la prospérité de l'industrie portuaire.

- **Son rôle**

L'AAPC joue un rôle important pour de nombreux enjeux de politique publique touchant la communauté portuaire. Compte tenu que plus de la moitié du commerce canadien transite par les ports, il est essentiel que les administrations portuaires canadiennes s'impliquent dans l'élaboration des politiques publiques en matière de gestion portuaire. Pour ce faire, l'AAPC forme différents comités touchant les domaines tels que l'opération, l'environnement, la législation, les propriétés immobilières et les communications. Par ailleurs, l'AAPC forme des groupes de travail *ad hoc* pour la résolution rapide de problèmes tels que le paiement des en-lieux sur les taxes et de la révision de politiques affectant la compétitivité.

L'AAPC a donc pour mandat de bâtir de solides relations avec les intervenants de tous les niveaux des gouvernements et d'autres associations afin d'assurer que des mesures soient prises avant qu'un enjeu devienne un problème.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par M^{me} Ghislaine Collard, vice-présidente – Exploitation et développement, Administration portuaire de Québec, membre représentant les administrations portuaires canadiennes.

ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS (AAC)*

Président : M. Donald N. Morrison

- **L'AAC en bref**

Créée en 1903 sous le nom de Dominion Marine Association, l'AAC représente les intérêts des compagnies canadiennes, propriétaires et exploitants de navires battant pavillon canadien sur la Voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs, la côte est et l'Arctique. C'est en 1988 que l'Association a changé de nom. L'AAC est composée de huit membres.

- **Son rôle**

Le mandat de l'AAC est de promouvoir une industrie du transport maritime canadienne qui soit économique et compétitive.

Dans cette optique, l'AAC appuie une politique nationale susceptible de contribuer au développement et au maintien d'une flotte marchande pour sillonner les eaux intérieures, côtières et arctiques du Canada et de favoriser l'expansion de la flotte marchande hauturière, sous pavillon canadien.

L'AAC s'intéresse de près aux mesures législatives et réglementaires prises par le Canada et les États-Unis, aux initiatives des organisations maritimes internationales, aux tendances politiques et aux politiques gouvernementales concernant la navigation, la sécurité et le milieu canadien du transport maritime. De plus, elle s'engage dans des campagnes stratégiques de communication et de relations publiques.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

* Cet organisme n'a pas de représentant au Forum de concertation sur le transport maritime.

ASSOCIATION DES CROISIÈRES DU SAINT-LAURENT (ACSL)*

Présidente : M^{me} Martine Bélanger

Directrice – Marché des croisières, Administration portuaire de Québec

- **L'ACSL en bref**

L'ACSL a été créée en octobre 2000. Elle concentre ses actions dans les domaines suivants :

- Le développement des communications en produisant des dépliants et en accentuant sa participation à des événements promotionnels;
- La collaboration avec les lignes de croisières pour augmenter la visibilité du Saint-Laurent.

Ses principaux membres sont l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, Aéroports de Montréal, les ports de Québec et de Montréal, Développement économique Canada, l'Office du tourisme et des congrès de Québec et Tourisme Québec.

Parmi ses réalisations, nous comptons :

- la réalisation d'une vidéocassette sur le Saint-Laurent et ses régions;
- plusieurs participations à Seatrade Cruise Shipping Convention à Miami, le plus important événement mondial dans le domaine des croisières;
- un cédérom sur le Saint-Laurent;
- l'organisation du 5^e Colloque sur les croisières internationales qui aura lieu du 4 au 6 juin 2003 à Québec.

Le ministère des Transports via son Programme d'aide en transport maritime a contribué à la plupart de ces projets.

- **Son rôle**

Le mandat de l'ACSL consiste à promouvoir l'activité et le développement des croisières internationales sur le Saint-Laurent en concertation avec les intervenants des divers secteurs impliqués.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par M^{me} Martine Bélanger, directrice – Marché des croisières, Administration portuaire de Québec, qui accompagne M. Yves Hamel, représentant du secteur du tourisme fluvial.

ASSOCIATION DES CROISIÈRES ET EXCURSIONS DU QUÉBEC (ACEQ)^{4*}

Président : M. Yves Hamel
Vice-président, Croisières AML inc.

- **L'ACEQ en bref**

L'ACEQ est un organisme sans but lucratif fondé en 1988 à la suite d'une initiative de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Elle regroupe des entreprises et organismes qui oeuvrent dans le secteur des croisières domestiques et des croisières-excursions.

L'ACEQ est un organisme affilié à la SODES qui lui fournit les services de secrétariat et de coordination. Les membres de l'ACEQ paient leur cotisation annuelle à la SODES dont ils sont également membres à part entière.

L'ACEQ dispose depuis peu d'un « Plan intégré de développement et de promotion des croisières-excursions du Québec », réalisé par la Chaire de tourisme de l'UQAM. Cette étude, dont le coût était évalué à plus de 113 000 \$ au départ, a bénéficié d'une subvention de 50 000 \$ de la part du Ministère, dans le cadre du Programme d'aide en transport maritime.

- **Son rôle**

La promotion et la protection de l'industrie des croisières-excursions au Québec.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

* Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par son président, M. Yves Hamel, membre représentant le secteur du tourisme fluvial.

⁴ Ce nom est en vigueur depuis le 28 mars 2003 à la suite d'une résolution de son conseil d'administration (auparavant, elle s'appelait l'Association des croisières-excursions du Québec).

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES MAIRES DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT*

Président : Tim Rigby,
Maire de St.Catharines, Ontario

- **L'Association internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent en bref**

Initiative développée pour la première fois à Québec en 1987, la conférence annuelle des maires a voulu s'assurer de sa pérennité, ce qui fût fait grâce à la mise sur pied en mai 2000, de l'Association internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Cette association binationale incorporée comme organisme sans but lucratif regroupe des maires du Système Saint-Laurent-Grands Lacs. Ils représentent des villes et des municipalités du Québec et l'Ontario ainsi que du Minnesota, du Wisconsin, du Michigan, de l'Illinois, de l'Indiana, de l'Ohio, de la Pensylvanie et de New York.

- **Son rôle**

Le Forum de concertation sur le transport maritime permet aux maires d'identifier des défis et des occasions prometteuses pour une plus grande utilisation économique du Système Saint-Laurent-Grands Lacs. Favoriser une visibilité plus grande pour les atouts du réseau de la navigation commerciale, contribuer à une prise de conscience accrue d'un environnement précieux et promouvoir une plus grande visibilité des aspects récréatifs et touristiques sont des sous-objectifs.

Une fois par année, ce forum fait une mise à jour de ses connaissances en entendant des conférences d'experts, bases des discussions dont découleront des positions communes et des recommandations. Ces dernières seront entre autres présentées aux différents niveaux gouvernementaux canadiens et américains. Les résolutions de l'Association concernent les niveaux d'eau, le système de transport, le développement portuaire et commercial, le dragage, l'aménagement des berges, la qualité de l'eau, le tourisme, etc. En 2002, l'Association a adopté le protocole de Salaberry-de-Valleyfield se dotant ainsi d'une base commune pour ses actions.

Le secrétariat de l'Association internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent est assuré, du côté canadien, par la Société de développement économique du Saint-Laurent et, du côté américain, par la Great Lakes Commission.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cette association n'a pas de représentant au Forum de concertation sur le transport maritime. Toutefois, les municipalités du Québec y sont représentées par M^{me} Francine Ruest-Juras, présidente de l'Union des municipalités du Québec et M. Michel Belzile, président de la Fédération des municipalités du Québec, qui sont tous deux observateurs.

CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME (CCM)*

Président : M. Raymond W. Johnston

• La CCM en bref

Il y a 42 ans, la CCM a été fondée afin de représenter les intérêts des parties prenantes qui dépendent de services maritimes compétitifs et efficaces. Aujourd'hui, il y a plus de 120 organisations membres de la CCM. La CCM est composée d'importantes entreprises canadiennes et américaines qui se préoccupent de construire de solides relations entre les industries et les gouvernements afin d'obtenir l'équité modale et de promouvoir les bénéfices du transport maritime en matière d'environnement et de sécurité.

La CCM représente les principaux secteurs du milieu maritime, notamment :

- les principaux expéditeurs nord-américains;
- des sociétés de transport intérieures et internationales;
- des ports, des élévateurs à grains et des exploitants de terminaux;
- des fournisseurs de services et d'équipements maritimes;
- des associations de l'industrie maritime.

• Son rôle

Le mandat de la CCM est de fournir à ses membres l'encadrement nécessaire pour :

- faire avancer le processus d'élaboration d'une politique gouvernementale maritime éclairée et relever les défis posés par divers aspects du transport;
- promouvoir le développement de réseaux de transport maritime efficaces et économiques pouvant soutenir la compétitivité de l'industrie nord-américaine sur l'échiquier économique mondial;
- mettre en valeur le transport maritime et faire valoir ses retombées économiques avantageuses pour les régions et l'ensemble du pays ainsi que le rayonnement de ce moyen sécuritaire et écologique pour le transport de marchandises.

• Interlocuteur ministériel

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cet organisme n'a pas de représentant au Forum de concertation sur le transport maritime.

COMMISSION DES GRANDS LACS (CGL)* GREAT LAKES COMMISSION

Président : M. Samuel W. Speck
Directeur de Ohio Depart. of Natural Ressources

- **La CGL en bref**

La CGL mise sur pied en 1955 en vertu d'un pacte inter-États (le Great Lakes Basin Compact) est reconnue, en 1968, par le Congrès américain. Représentant les huit États américains limitrophes aux Grands Lacs, les commissaires sont nommés par chaque gouverneur.

En 1989, le gouvernement du Québec et celui de l'Ontario assistent, pour la première fois, à la Commission des Grands Lacs (observateurs). Dix ans plus tard, des représentants du Québec et de l'Ontario participent aux travaux de la Commission à titre de membres associés non votants. Le gouvernement du Québec a trois commissaires associés. Le ministère des Relations internationales (représenté par le délégué du Québec à Chicago) assure le leadership. Les deux autres commissaires proviennent du ministère des Transports (représenté par le directeur du Transport maritime, aérien et ferroviaire) et du ministère de l'Environnement (représenté par le directeur de la Division des affaires intergouvernementales). En mai 2002, un commissaire associé du Québec ainsi qu'un commissaire associé de l'Ontario sont invités à siéger comme membres associés non votants au conseil d'administration de la CGL. Pour le Québec, le délégué du Québec à Chicago assume ce rôle.

Outre les conseils d'administration de la CGL auxquels ne participe que le délégué du Québec à Chicago, la CGL organise de façon statutaire deux réunions par an et une journée d'échanges avec des membres du Congrès américain et de l'administration fédérale américaine (Washington).

- **Son rôle**

La CGL est un organisme public binational dédié à l'utilisation, la gestion et la protection de l'eau, du sol et de toute autre ressource naturelle du Système Saint-Laurent-Grands Lacs. Dans une perspective de développement durable, elle aborde les enjeux liés à la gestion des ressources, à la protection environnementale et aux transports. C'est un organisme de circulation d'information, un forum pour développer et coordonner des politiques publiques et un levier pour soutenir des positions collectives auprès de certaines instances. À la demande du Québec, les enjeux relatifs au transport recevront une attention plus soutenue.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

* Cet organisme n'est pas représenté au Forum de concertation sur le transport.

COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE (CMI)* INTERNATIONAL JOINT COMMISSION

Président de la section canadienne : Honorable Herb Gray

Président de la section américaine : Dennis L. Schornack

- **La CMI en bref**

La Commission mixte internationale est un organisme indépendant et binational établi en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909. Elle est composée de six commissaires dont trois sont nommés par le gouverneur en conseil du Canada sur l'avis du premier ministre canadien et trois par le président des États-Unis sur la recommandation du Sénat américain.

En 2003, les commissaires de la section canadienne sont M. Herb Gray (président de la section et commissaire), M. Robert Gourd et M. Jack Blaney.

- **Son rôle**

La Commission mixte internationale a pour mandat d'aider à prévenir et à résoudre les conflits relatifs à l'utilisation et à la qualité des eaux limitrophes et de conseiller le Canada et les États-Unis sur les questions qui y sont reliées.

Elle a mis sur pied plus de vingt conseils consultatifs, composés d'experts du Canada et des États-Unis et chargés de l'aider à s'acquitter de son mandat. L'un d'eux est le Conseil d'étude international du Lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent. Créé en décembre 2000, il dirige une vaste étude destinée à évaluer l'ordonnance d'approbation qui régit la régularisation de l'eau s'écoulant du Lac Ontario dans le Saint-Laurent. Actuellement, la régularisation est toujours effectuée en fonction du Plan 1958-D.

Afin d'alimenter le Conseil d'étude international du Lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, neuf groupes de travail techniques réunissant des experts du Canada et des États-Unis seront à l'œuvre jusqu'en 2005. Le ministère des Transports du Québec via le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent participe aux travaux du Groupe de travail technique sur la navigation commerciale.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cet organisme n'a pas de représentant au Forum de concertation sur le transport maritime.

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA (FMC)*

Président : M. Richard Le Hir

Président du conseil d'administration : M. Ross Kennedy (Président de Robert Reford, agent maritime)

Présidente temporaire du Comité du district de Québec : M^{me} Anne Legars, directrice des politiques et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada

- **La FMC en bref**

La FMC, fondée en 1903, est la porte-parole des armateurs et des agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada. La FMC représente 85 compagnies canadiennes qui opèrent, gèrent ou agissent pour plus de 300 lignes maritimes partout dans le monde. La FMC compte également comme membres affiliés plusieurs compagnies qui sont impliquées directement dans le domaine maritime ou qui travaillent dans des industries connexes.

- **Son rôle**

Le mandat de la FMC est de promouvoir et de protéger les intérêts de ses membres en forgeant des consensus sur les enjeux communs, et en développant avec les gouvernements des politiques et des textes législatifs et réglementaires qui permettront à l'industrie maritime de fournir sa pleine contribution à l'économie canadienne.

Les activités principales de la FMC consistent à fournir des renseignements généraux et techniques à ses membres, à représenter les intérêts de ses membres devant les gouvernements, à surveiller les développements en matière de politique et de législation gouvernementale, à communiquer avec les médias et les organismes maritimes, à développer et fournir des cours et des programmes de formation ainsi qu'à fournir des avis sur les sujets techniques et opérationnels.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cet organisme est représenté au Forum de concertation sur le transport maritime par son président, M. Richard Le Hir, qui accompagne M. Michel Tosini, membre représentant des armateurs (marchés internationaux).

GROUPE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS AU CANADA (GRTC)*

Président en exercice 2002-2003 : M. Gerry Kolaitis
Directeur, Via Rail Canada

• Le GRTC en bref

C'est en 1965 que le GRTC (ou Canadian Transportation Research Forum – CTRF) a été fondé par un groupe de professionnels en transport qui avaient pris conscience de la nécessité de se séparer du Transportation Research Forum américain afin de mieux répondre aux spécificités et aux besoins du Canada. La première conférence, marquant la naissance du GRTC, s'est tenue le 9 septembre 1965 au Manoir Saint-Castin du Lac-Beauport, Québec, attirant 120 membres. Depuis, le Québec a accueilli à de nombreuses reprises les conférences annuelle (trois jours) et semi-annuelle (un jour) du Groupe, à Montréal, Québec et à Aylmer, bénéficiant chaque fois de l'appui technique et financier du Ministère pour la préparation desdits événements.

Actuellement, le GRTC regroupe, en tant qu'association, plus de 300 professionnels en transport du Québec, du Canada, des États-Unis et de l'étranger provenant de tous les milieux : transporteurs tous modes (marchandises et personnes); autorités portuaires et aéroportuaires; opérateurs de terminaux et d'oléoducs/gazoducs; transitaires et autres intermédiaires en transport; logisticiens; expéditeurs; ministère des Transports du Canada, des provinces et des territoires; Office des transports du Canada; Statistique Canada et autres agences gouvernementales consultantes; chercheurs et universitaires.

Les enjeux abordés lors des conférences du GRTC touchent à tous les aspects des transports : infrastructures; technologie; modélisation; socio-économie; coûts; financement; environnement; encadrement législatif et réglementaire; politiques; prospective.

• Son rôle

- Offrir un forum de discussion et de débat sur les enjeux en transport et faire le point sur les travaux de recherche en transport, notamment grâce aux conférences annuelle et semi-annuelle et aux Actes regroupant les articles retenus pour publication. La conférence annuelle donne lieu à une évaluation pour l'attribution de prix dans plusieurs catégories;
- Depuis 1974, un concours est ouvert aux étudiants universitaires dont les articles retenus pour les Actes sont récompensés par des prix pour 1^{er} cycle, maîtrise et doctorat;
- Dès 1988, un programme de bourses a été mis sur pied pour encourager les étudiants à entreprendre des formations en transport devant conduire à des carrières dans ce domaine. Depuis cinq ans, le Ministère contribue financièrement audit programme.

• Interlocuteur ministériel

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cet organisme n'a pas de représentant au Forum de concertation sur le transport maritime.

LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT (AVSL)*

Président : M. André Stainier

- **Les AVSL en bref**

Par leurs actions, l'organisme vise :

- l'accès au fleuve pour tous, selon des usages variés et respectueux de son potentiel naturel;
- la protection intégrale et la mise en valeur des richesses du fleuve : l'eau, la voie navigable, les rives, la faune, les habitats, les paysages et le patrimoine bâti;
- l'avènement d'une politique du Saint-Laurent basée sur une approche globale et intégrée de tous ses aspects et de tous ses usages;
- le développement durable des ressources multiples du fleuve.

Parmi ses réalisations, nous comptons :

- la publication de plusieurs ouvrages, dont Voies d'avenir pour le Saint-Laurent (1994), Du kayak au cargo, un fleuve pour tous (1999) et Guide écologique du nautisme sur le Saint-Laurent (2000);
- l'organisation de forums portant sur la navigation sur le Saint-Laurent et sur la rentabilité de l'approche écologique.

Le ministère des Transports via son Programme d'aide en transport maritime collabore actuellement au projet initié par Les Amis de la vallée du Saint-Laurent portant sur la rédaction d'un ouvrage guide sur le Saint-Laurent.

- **Son rôle**

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent est un organisme sans but lucratif créé en 1986 oeuvrant dans la protection et la promotion des richesses environnementales du fleuve Saint-Laurent et veillant à l'harmonisation de ses usages.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par son président, M. André Stainier, membre représentant des groupes environnementaux.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT (SODES)*

Président : M. Louis-Marie Beaulieu

Président du conseil et chef de la direction, Groupe Desgagnés inc.

- **La SODES en bref**

La SODES est un organisme sans but lucratif fondé en novembre 1985. Elle regroupe près de 150 intervenants privés et publics dont les activités ont un impact direct ou indirect sur l'économie du Saint-Laurent, et ce, dans toutes les régions du Québec. On y retrouve des ports, des compagnies maritimes, plusieurs municipalités riveraines du fleuve, des organismes gouvernementaux et environnementaux, des expéditeurs, des groupes et organisations liés au développement régional, des organismes de promotion économique, des associations maritimes diverses, etc.

La SODES constitue un forum d'échange, de concertation et d'action de l'ensemble des intervenants dont les activités ont un impact sur l'économie du fleuve, que ce soit au niveau du transport des marchandises et des passagers, du tourisme, du développement régional ou de l'environnement. Le directeur du Transport maritime, aérien et ferroviaire siège au conseil d'administration comme observateur.

Son action a notamment contribué à la création de l'Association des croisières du Saint-Laurent et de l'Association des croisières et excursions du Québec.

Pour son fonctionnement, la SODES reçoit une subvention annuelle du ministère des Transports du Québec. L'entente actuelle qui est d'une durée de cinq ans prévoit une subvention dégressive répartie comme suit :

2002 : 115 074 \$	2005 : 90 537 \$
2003 : 107 948 \$	2006 : 80 015 \$
2004 : 99 807 \$	

- **Son rôle**

La SODES a pour mission de protéger et promouvoir les intérêts économiques du Saint-Laurent.

- **Interlocuteur ministériel**

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cette association est représentée au Forum de concertation sur le transport maritime par son président, M. Louis-Marie Beaulieu, et son directeur général M. Marc Gagnon qui l'accompagne.

TABLE SECTORIELLE DE L'INDUSTRIE MARITIME*

Coprésidents : M^{me} Nicole Trépanier
Directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent
M. Richard Michaud
Officier, Guilde de la marine marchande

• La Table sectorielle de l'industrie maritime en bref

La Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec existe officiellement depuis le 26 janvier 2001. Elle a un rôle important de concertation entre les travailleurs, les syndicats, les employeurs, les institutions d'enseignement et les intervenants gouvernementaux en matière de formation de base, de formation continue et de maintien de compétences.

Plus précisément, son mandat consiste à :

- élaborer des stratégies et des outils pour permettre aux employeurs et aux syndicats de l'industrie maritime du Québec de mieux déterminer leurs besoins de formation;
- planifier de concert avec les établissements d'enseignement, la formation à dispenser pour répondre aux besoins exprimés par les employeurs et les syndicats de l'industrie maritime;
- étudier, définir et recommander des mesures d'adaptation de la main-d'oeuvre maritime en vue de développer une gestion des ressources humaines plus efficace en ce qui a trait au recrutement, à la formation, aux exigences réglementaires et aux innovations technologiques afin d'accroître la productivité et répondre aux demandes de l'industrie;
- améliorer constamment l'effet centripète qui en fait un centre de concertation entre les travailleurs, les syndicats, les employeurs, les institutions d'enseignement et les intervenants gouvernementaux dans le domaine de la main-d'oeuvre maritime;
- recevoir et administrer des fonds destinés au support et au développement de la main-d'oeuvre maritime du Québec;
- susciter et soutenir les projets de partenariat des membres de l'industrie maritime du Québec en matière de formation et de perfectionnement;
- contribuer à la promotion des carrières maritimes.

Elle est reconnue et financée par la Commission des partenaires du marché du travail (Emploi-Québec).

• Son rôle

Elle a pour mandat de veiller aux intérêts de la communauté maritime afin d'assurer l'accès à une formation de qualité répondant aux besoins actuels et à venir de l'industrie maritime et faire la promotion des carrières maritimes pour assurer une relève suffisante.

• Interlocuteur ministériel

DGPST – Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent.

- * Cet organisme est représenté au Forum de concertation sur le transport maritime par sa coordonnatrice M^{me} Dominique Lapierre, membre représentant le secteur de la formation de la main d'oeuvre.

ANNEXE 2

LISTE DES PORTS

Propriétaire - Activité dominante - Localisation		
Gouvernement du Canada		
Administrations Portuaires Canadiennes (5)		
<i>Commerce - Industrie</i>		
		Montréal
		Port Saguenay
		Québec
		Sept-Îles
		Trois-Rivières
Transports Canada (25)		
<i>Commerce - Industrie (10)</i>		
		Baie-Comeau
		Chandler
		Gaspé
		Gros-Cacouna
		Havre-Saint-Pierre
		Matane
		Pointe-au-Pic
		Portneuf
		Rimouski
		Sorel
<i>Traverses (5)</i>		
		Escoumins
		Masson
		Notre-Dame-du-Lac
		Saint-Juste-du-Lac
		Trois-Pistoles
<i>Dessertes (10)</i>		
		Cap-aux-Meules
		Baie-Johan-Beetz
		Natashquan
		Kégaska
		La Romaine
		Harrington
		Tête-à-la-Baleine
		La Tabatière
		Saint-Augustin
		Blanc-Sablon
Voie maritime du Saint-Laurent (1)		
		Côte-Sainte-Catherine
Gouvernement du Québec		
<i>Commerce - Industrie (1)</i>		
		Bécancour
<i>Traverses - Dessertes (24)</i>		
		Oka
		Sorel

		Saint-Ignace-de-Loyola
		Lévis
		Québec
		Montmagny
		Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues
		Saint-Joseph-de-la-Rive
		L'Île-aux-Coudres
		Saint-Siméon
		Rivière-du-Loup
		Baie-Sainte-Catherine
		Tadoussac
		Baie-Comeau
		Matane
		Godbout
		Port-Menier
		Chevery
		Saint-Augustin (village)
		Saint-Augustin (aéroport)
		Saint-Augustin (Pointe-à-la-Truite)
		Inukjuak
		Kangirsuk
		Kuujuarapik
Municipalités		
		<i>Commerce - Industrie (3)</i>
		Société du port de Valleyfield
		Municipalité de Forestville
		Municipalité de Port-Cartier
		<i>Traverses</i>
		L'Île-Verte
		Notre-Dame-des-Sept-Douleurs
		Quyón
		Autres (nombre indéterminé)
Privé		
		<i>Industrie (4 infrastructures privées hors de ports fédéraux)</i>
		Baie Déception (Ragland)
		New Richmond (Emballage Stone)
		Port-Alfred (Alcan)
		Port-Cartier (Québec-Cartier)
		<i>Commerce - Industrie (23)</i>
		23 quais privés dans les ports fédéraux
		<i>Traverses</i>
		Nombre indéterminé
<p>Note : Les représentants du gouvernement du Québec dans le conseil d'administration des Administrations portuaires canadiennes sont :</p> <p>MM. Jean Campeau (APC de Montréal), Benoît Côté (APC de Québec), Michel Perreault (APC de Trois-Rivières), Arthur Gobeil (APC du Saguenay) et Carol Soucy (APC de Sept-Îles).</p>		

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 233 637