

Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs

Voie d'accès à la prospérité économique



Hiver 2013

Mise à jour de l'étude de 2008

Pour le compte de la Sodes
Préparée par Groupe IBI

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



Transports
Canada

Transport
Canada



Crédits photos en page couverture : AQTR, CN, CSL

Sommaire

En 2008, l'étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs¹ a été initiée à la suite d'une demande du Forum de concertation sur le transport maritime, qui regroupe le gouvernement du Québec et les représentants du secteur privé concernés par le domaine des transports. La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes), qui agit comme porte-parole de la communauté maritime, avait alors été désignée pour coordonner cette démarche.

La Sodes, organisme sans but lucratif fondé en 1985 et dont le mandat est de protéger et de promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime, représente près d'une centaine d'organisations dont les activités sont liées au Saint-Laurent. Comme en 2008, son leadership rassembleur a permis de mettre en place une approche collaborative afin d'amener des intervenants ayant des points de vue divergents à se concerter sur des objectifs et des intérêts communs. La concertation constitue le pivot de cette approche unique et essentielle à la planification du Corridor de demain.

La présente étude a démontré une continuité dans les besoins des utilisateurs du système Saint-Laurent–Grands Lacs. En effet, les recommandations formulées en 2008 (voir annexe I) sont toujours pérennes. Depuis, de nouveaux enjeux liés à la situation économique mondiale et à l'évolution des tendances des marchés sont apparus. Aujourd'hui, des actions doivent être entreprises pour faire du Corridor une voie d'accès à la prospérité économique du Canada, et ce, pour de nombreuses années. Pour y arriver, une vision globale et concertée, favorisant la compétitivité du Corridor, s'impose et l'appui de tous les partenaires est nécessaire.

Les solutions définies par les groupes de travail et exposées dans ce rapport couvrent une vaste gamme de stratégies à considérer dans les décisions à venir et pour la mise en place de projets spécifiques. Afin de planifier le Corridor de demain, une recommandation générale a toutefois émané en ce qui a trait à la nécessité de développer un leadership fort et une gouvernance consolidée.

« Le gouvernement du Canada est chargé de favoriser l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau national de transport dans tous les modes; [...] de veiller aux intérêts du Canada au chapitre du commerce international et de placer le pays en position concurrentielle pour lui permettre de prospérer dans l'économie mondiale² ». Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs se doit d'être une voie privilégiée pour assurer le succès de cette politique.

¹ Société de développement économique du Saint-laurent (2008). *Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs*. Consulté sur <http://www.st-laurent.org/sites/default/files/files/%C3%89tude-CorridorSLGL-SEPT2008.pdf>

² Gouvernement du Canada (2007). *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, p. 12.

Une occasion unique se présente pour consolider, accroître et faire rayonner le Corridor.

Avec cette étude, le secteur privé, par l'intermédiaire de la Sodes, entend apporter une sérieuse contribution au développement du Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs. Ce rapport ne vise pas à présenter des recommandations finales touchant des projets d'investissement précis. L'intention est plutôt de permettre un consensus auprès des utilisateurs du système afin d'appuyer les grandes priorités visant à en faire un véritable corridor de commerce qui répondra aux besoins futurs de notre économie. Les recommandations formulées ici et présentées au point 4 devront servir à définir un plan à long terme, en partenariat avec les secteurs public et privé. Ultiment, tous s'entendent quant à l'objectif d'accroître la compétitivité du système Saint-Laurent–Grands Lacs et de le doter d'infrastructures, de politiques et de compétences qui confirmeront sa position d'axe de commerce d'envergure mondiale.

Table des matières

Sommaire	<i>i</i>
1. Introduction	1
2. État de situation	2
2.1 Contexte économique et perspectives de croissance	2
Émergence de nouveaux marchés	4
2.2 Évolution des recommandations de 2008	6
3. Entre changements et nouveaux enjeux, quelles perspectives pour le Corridor de demain?	8
4. Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, voie d'accès à la prospérité économique	10
5. Conclusion	13
 Annexes	
Annexe I - Recommandations de 2008	15
Annexe II - Méthodologie	16
Annexe III - Sondage	20
Annexe IV - Liste des participants aux ateliers	30
 Tableaux	
Tableau 1 - Estimation et comparaison du tonnage manutentionné et du trafic maritime dans les principaux ports du Québec au cours du premier trimestre 2012 et 2011	3
Tableau 2 - Enjeux ciblés pour l'avenir du Corridor	9
Tableau 3 - Recommandations pour l'avenir du Corridor	11

1. Introduction

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs joue un rôle stratégique pour les échanges commerciaux entre l’Amérique du Nord, du Sud et l’Europe. Il jouit d’une localisation exceptionnelle permettant aux importateurs et exportateurs canadiens d’accéder à un vaste marché de consommation au cœur de l’Amérique du Nord. D’ailleurs, le Canada et les États-Unis connaissent la circulation bilatérale de marchandises, de services, de personnes et de capital la plus importante au monde entre deux pays³. Pour maintenir ce niveau d’échanges, et même le dépasser, il faut accroître les avantages concurrentiels du système Saint-Laurent–Grands Lacs, réduire les goulots d’étranglement, disposer d’ensembles d’infrastructures de transport capables de soutenir les échanges.

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs constitue un système de transport qui couvre une vaste région géographique allant du golfe du Saint-Laurent jusqu’à la région des Grands Lacs. Même si l’accent est mis sur le transport maritime, le Corridor de commerce comprend tous les modes de transport.

Le Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs demeure essentiel au programme de promotion du commerce du gouvernement fédéral. Afin de contribuer à cette orientation gouvernementale, les utilisateurs du système ont la volonté de s’accorder sur une stratégie commune qui vise la croissance économique, y compris dans les collectivités locales, facilite la circulation des marchandises et favorise la prospérité.

Déjà, en 2008, une première étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs a permis de déterminer les grandes tendances du transport des marchandises dans cet axe et d’identifier ses goulots d’étranglement. Quinze recommandations priorisant les actions à entreprendre relativement aux infrastructures, à la réglementation et aux opérations ont émané de cette étude.

Les prévisions établies alors laissaient présager, pour les années à venir, une croissance forte et continue dans le système. Malheureusement, entre 2008 et 2012, la crise économique et le ralentissement des échanges internationaux ainsi que la période de récession qui s’est ensuivie ont touché les grandes régions industrielles mondiales. Ceci a eu pour effet de réduire les volumes transitant dans le Corridor et les investissements entrepris tant par les gouvernements que le secteur privé.

³ Gouvernement du Canada (2007). *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, p.6.

Au cours des dernières années, l'évolution des marchés traditionnels et l'ouverture de certains autres vers de nouveaux débouchés ont mis en évidence d'autres réalités. Il apparaît donc important de dresser un état de situation du système Saint-Laurent–Grands Lacs sur ce nouvel échiquier continental et mondial.

Pour ce faire, la présente étude trace l'évolution des recommandations énoncées dans l'étude de 2008. Elle évalue aussi dans quelles mesures ces solutions ont été ou non mises de l'avant et si elles sont pérennes. Autrement dit, sont-elles toujours d'actualité? Et, si non, quelles sont les actions à entreprendre pour améliorer la compétitivité du Corridor et répondre aux exigences liées aux nouveaux échanges commerciaux?

En somme, ce rapport se veut une mise à jour de l'étude de 2008 et poursuit les objectifs suivants :

- Accroître les avantages concurrentiels du Corridor de commerce en réduisant les goulots d'étranglement et en améliorant l'efficacité du réseau;
- Positionner stratégiquement le Corridor sur les marchés continentaux et mondiaux existants et en émergence pour pleinement contribuer à la prospérité économique du pays;
- Statuer, par voie de consensus, sur les priorités de développement;
- Soutenir la création d'emplois et la croissance économique des collectivités locales.

2. État de situation

2.1 Contexte économique et perspectives de croissance

L'année 2008 a été marquée par le début d'une crise financière internationale. Cette crise s'est traduite par des changements économiques majeurs au niveau mondial. Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, bien qu'ayant subi les impacts de la crise en enregistrant des trafics moins importants que prévu, a su s'ajuster en maintenant des volumes conséquents.

Entre 2009 et 2011, les marchés ont fonctionné au ralenti, et malgré les investissements faits par les États pour soutenir les entreprises et la production, les échanges n'ont pas atteint les niveaux estimés. En 2011, les résultats sur le tonnage manutentionné dans les ports du Saint-Laurent ont démontré que le trafic maritime reprenait clairement du mieux, soit 7 % de plus qu'en 2010⁴.

⁴ Pêches et Océans Canada. *Perspectives maritimes*. Septembre 2012.

Les résultats préliminaires du premier semestre de 2012 confirment que le trafic maritime est toujours en phase de reprise dans le Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs. Comme l’indique le tableau ci-dessous, entre janvier et juin 2012, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Saint-Laurent a totalisé 56,4 Mt de marchandises, soit 9 % de plus qu’au cours de la même période en 2011.

Tableau 1
Estimation et comparaison du tonnage manutentionné et du trafic maritime dans les principaux ports du Québec au cours du premier trimestre 2012 et 2011

Ports	Tonnage manutentionné (tonnes)			Trafic (nombre de navires en transit)		
	2012p janv.-juin	2011 janv.-juin	Variation 2012p/2011	2012p janv.-juin	2011 janv.-juin	Variation 2012p/2011
Québec	15 Mt	11,4 Mt	+ 31 %	598	526	+ 14 %
Montréal	13,1 Mt	13,8 Mt	- 5 %	567	637	- 11 %
Sept-Îles	11,8 Mt	10,6 Mt	+ 11 %	251	224	+ 12 %
Port-Cartier	8,1 Mt	7,5 Mt	+ 7 %	153	164	- 7 %
Port-Alfred	2,2 Mt	2,1 Mt	+ 5 %	49	56	- 13 %
Baie-Comeau	1,9 Mt	2,1 Mt	- 12 %	94	114	- 18 %
Trois-Rivières	1,6 Mt	1,4 Mt	+ 9 %	96	111	- 14 %
Bécancour	761 kt	845 kt	- 10 %	57	58	- 2 %
Sorel-Tracy	658 kt	727 kt	- 10 %	37	42	- 12 %
Havre-St-Pierre	586 kt	759 kt	- 23 %	34	30	+ 13 %
Port-Saguenay	157 kt	130 kt	+ 21 %	20	25	- 20 %
Rimouski	138 kt	149 kt	- 8 %	31	35	- 11 %
Valleyfield	125 kt	104 kt	+ 17 %	33	29	+ 14 %
Matane	93 kt	67 kt	+ 39 %	20	16	+ 25 %
Pointe-au-Pic	70 kt	58 kt	+ 21 %	11	9	+ 22 %
Gros-Cacouna	49 kt	48 kt	+ 1 %	15	11	+ 36 %
Gaspé	41 kt	45 kt	- 10 %	11	11	---
Chandler	---	0,08 kt	---	---	2	---
Total	56,4 Mt	51,8 Mt	+ 9 %	2 077	2 100	- 1 %

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : Direction régionale des politiques et de l'économie, Pêches et Océans Canada, région du Québec

M : millions; k : milliers; p : préliminaire

Cette croissance est en partie attribuable aux transbordements de marchandises en provenance ou en direction des Grands Lacs et au développement minier dans le Nord québécois. La demande mondiale de métaux est en hausse et est directement liée à l'essor de pays émergents, tel que la Chine, dont les besoins en matières premières augmentent sans cesse. À plus long terme, l'annonce de plusieurs projets d'exploration ou d'exploitation de minerais au nord du 49^e parallèle vient confirmer la hausse de la demande de métaux et l'intérêt de plusieurs compagnies minières pour ces gisements. Les tonnages manutentionnés dans les principaux ports québécois devraient donc continuer de bénéficier de cette forte demande internationale.

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent prévoyait de son côté une hausse de 3 % en 2012 des marchandises en transit⁵. Cette augmentation des expéditions repose essentiellement sur le minerai de fer et le charbon qui sont devenus des produits d'exportation en raison de la forte demande outre-mer. Au 30 juin 2012, le volume de marchandises transportées dans la Voie maritime a totalisé 13,2 Mt, soit 1,3 % de plus que celui enregistré pour la même période l'année précédente.

Dans les ports du système, les perspectives de croissance sont donc à la hausse, mais restent conditionnelles à la capacité des infrastructures d'accueillir les volumes de marchandises et à l'efficacité du système pour soutenir les échanges commerciaux.

Émergence de nouveaux marchés

Le commerce du Canada – aussi bien les importations que les exportations – augmente régulièrement depuis 1995⁶. Par tradition, le plus important partenaire commercial du Canada est les États-Unis, et vice versa. En 2010, les échanges entre les deux pays se chiffraient à près de 645 milliards de dollars, représentant plus de 1,7 milliard de dollars de biens et de services traversant la frontière chaque jour⁷.

Toutefois, certains des principaux partenaires commerciaux du Canada se trouvent de plus en plus en Asie, entraînant la mouvance des marchés de l'Est (Europe) vers l'Ouest (région de l'Asie-Pacifique). De nombreux défis se présentent donc pour que le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs demeure compétitif dans ce nouveau contexte, tout en continuant à faire face aux trafics avec l'Europe, la Méditerranée et l'Amérique latine. La nécessité de développer de nouveaux marchés et de consolider les liens commerciaux avec les partenaires européens et autres s'impose.

⁵ Présentation de Terrence Bowles (novembre 2011). Dîner-conférence de la Sodes, Montréal.

⁶ Transports Canada (2011). *Les transports au Canada 2011*. Québec, p. 71.

⁷ Gouvernement du Canada. Une relation unique et vitale Consulté le 11 décembre 2012 sur <http://www.canadainternational.gc.ca/can-am/offices-bureaux/welcome-bienvenue.aspx?lang=fra&view=d>

Le gouvernement canadien est actuellement en discussion avec l'Union européenne pour mettre en œuvre un accord de libre-échange. Si cet accord se concrétise, il devrait accroître de 20 % les échanges entre le Canada et l'Europe en plus d'injecter annuellement 12 milliards de dollars dans l'économie canadienne⁸. Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs étant la porte d'entrée naturelle pour les trafics en partance et à destination de l'Europe, ses infrastructures devront être en mesure de répondre à l'augmentation des échanges.

À l'échelle continentale, une concurrence accrue s'exerce sur les ports canadiens. En effet, d'importants investissements ont été faits ces dernières années dans les ports américains et les corridors de transport intérieurs, bonifiant ainsi leur capacité et leur efficacité, facteurs concurrentiels déterminants. De ces investissements résultent des défis pour la compétitivité des ports et des chaînes d'approvisionnement canadiens, en particulier pour le trafic destiné au Midwest des États-Unis et au cœur de l'Amérique du Nord.

À l'intérieur même du système, de nouvelles perspectives liées au milieu énergétique (croissance importante dans le vrac liquide) et à la restructuration des chaînes d'approvisionnement (changement directionnel des échanges) sont sur le point d'apparaître. Les marchés pour le vrac liquide et le pétrole ont évolué, notamment avec de nouvelles possibilités d'exportation (via le Corridor) de la production de l'Ouest canadien. Le Corridor peut jouer un rôle prépondérant dans le transport et l'exportation des produits pétroliers en offrant une solution toute canadienne, sans l'obligation d'avoir recours aux infrastructures de nos voisins américains. Pour cela, la solution de « l'Est » se doit d'être promue auprès des producteurs de l'Ouest. Des investissements conséquents en termes d'infrastructures doivent être réalisés et des modifications réglementaires consenties.

D'autres conjectures laissent supposer un accroissement des volumes dans le Corridor. Ainsi, la restructuration des chaînes d'approvisionnement ou les changements directionnels des flux de marchandises (comme pour le pétrole) engendreront de nouveaux besoins sur le plan des infrastructures d'entreposage ou de transbordement à proximité des ports.

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, tout comme la réalité mondiale dans laquelle il évolue, est en mutation. Malgré la crise financière et bancaire de 2008, les tonnages et trafics y transitant sont restés importants et primordiaux pour la prospérité économique du pays. Face à ces changements, il importe à la fois de consolider les acquis et de se préparer dès maintenant à relever les défis actuels et à venir, par-delà les fluctuations conjoncturelles du marché.

⁸ Affaires étrangères et Commerce international Canada. *Le gouvernement Harper souligne les avantages d'un accord économique et commercial entre le Canada et l'Union européenne pour le milieu des affaires italien* Consulté le 5 décembre 2012 sur http://www.international.gc.ca/media_commerce/comm/news-communiques/2012/12/05a.aspx?lang=fra&view=d

2.2 Évolution des recommandations de 2008

L'étude de 2008 est le résultat d'une démarche de consultation auprès de leaders de l'industrie du transport. La réalisation de cette étude a été l'occasion de mettre en place un processus de concertation unique regroupant près de 75 personnes représentant plus de cinquante entreprises du secteur du transport des marchandises (maritime, routier, ferroviaire, intermodal) ainsi que plusieurs expéditeurs. Réunis au sein de quatre groupes de marchandises (vrac solide, vrac liquide, conteneurs et marchandises générales) les participants ont collaboré avec les consultants du Groupe IBI en fournissant leur expertise dans le cadre de consultations. Leurs travaux ont permis de recenser les principaux goulots d'étranglement du système. Par consensus, ils ont formulé quinze recommandations (annexe I) pour orienter la planification et le développement de projets.

À ce jour, des actions et investissements en lien avec ces recommandations ont été entrepris par le secteur privé et public (fédéral, provincial et municipal). Il est important de spécifier que les améliorations au réseau de transport ne sont pas limitées aux investissements dans l'infrastructure. Dans de nombreux cas, des améliorations ont été déterminées et mises en œuvre avec les objectifs suivants :

- Réduire les obstacles de nature stratégique, réglementaire et financière;
- Améliorer l'environnement d'affaires pour favoriser la croissance du commerce;
- Améliorer le transport de marchandises à des installations clés au moyen d'ententes au niveau des entreprises, de l'application de nouvelles technologies et de la mise en place de méthodes opérationnelles novatrices⁹.

Ainsi, l'Administration portuaire de Montréal (APM), en collaboration avec la Garde côtière canadienne, a investi un demi-million de dollars dans la navigation électronique pour optimiser l'utilisation du chenal de navigation afin d'augmenter la charge transportée par les navires. L'APM a aussi signé une entente avec le CN afin d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du trafic conteneurisé¹⁰.

À Toronto et Montréal, des sommes ont été investies pour l'entretien, la réparation ou la construction de certaines infrastructures routières.

Sur la Côte-Nord du Québec, un investissement de 30 millions de dollars, issu du Fonds de stimulation de l'infrastructure fédéral, a permis à l'Administration portuaire de Sept-Îles de mobiliser plus de 250 millions de dollars du secteur privé pour la construction d'un nouveau terminal avec postes de mouillage en eau profonde¹¹.

⁹ Transports Canada (2011). *Les transports au Canada 2011*, p. 143.

¹⁰ Association des administrations portuaires canadiennes (2011). *AAPC Manifeste* (volume 8, n° 4, automne 2011).

¹¹ Association des administrations portuaires canadiennes, (2010). *Canadian Ports Magazine*.

À l'Administration portuaire de Trois-Rivières, la phase 1 de Cap sur 2020 – programme visant à moderniser les installations du port – a été lancée le 19 mai 2011. Au cours de l'année qui a suivi, 26 000 m² d'espace supplémentaire d'entreposage à l'extérieur ont été aménagés, deux nouveaux entrepôts ont été construits, l'accès routier a été amélioré et le périmètre du port a été correctement délimité pour accroître la sécurité, la sûreté et la productivité. Dans l'ensemble, ces travaux ont permis d'augmenter la capacité du port de 22 %¹².

Sur le plan réglementaire, il est important de souligner l'effet positif qu'a entraîné l'abolition du droit de douane de 25 %. Effectivement, la suppression de cette entrave tarifaire a favorisé le renouvellement progressif d'une partie de la flotte vieillissante des bâtiments commerciaux du Canada. Le remplacement des navires vétustes du Canada par des navires plus propres, plus sécuritaires et plus efficaces, souvent dotés d'une capacité accrue, entraîne des retombées sociales, environnementales et économiques pour le Canada et ses habitants, tout en rendant le système de transport maritime du pays plus compétitif et durable¹³.

2011 et 2012 ont donc été favorables pour la mise en service de nouveaux navires canadiens et d'autres ajouts sont prévus à la flotte canadienne dans les années à venir.

La révision de la Loi maritime du Canada a aussi contribué de façon positive à l'accroissement de la compétitivité du système. En effet, les amendements apportés à cette législation ont abouti à un régime financier plus souple pour les administrations portuaires canadiennes, leur permettant de multiplier les options de production de recettes¹⁴.

Donc, en quatre ans, certaines des recommandations formulées en 2008 ont été réalisées ou sont en voie de l'être. C'est le cas, par exemple, de la construction d'un nouveau quai au port de Sept-Îles ou de l'abolition du droit de douane de 25 %. Cependant, malgré certaines avancées et des investissements octroyés par les différents paliers de gouvernement et par le secteur privé, les besoins sont encore grands.

Certaines questions critiques soulevées en 2008 demeurent des enjeux et n'ont pas connu de progrès majeur (tunnel de Détroit/Windsor, saison de navigation, notamment). En plus, les projets initiés dans le Corridor depuis 2008 n'ont pas fait l'objet d'une planification intégrée et consensuelle tel que souhaité par les utilisateurs du système Saint-Laurent–Grands Lacs. L'approche collaborative mise de l'avant lors de la réalisation de l'étude de 2008 a permis d'amener des intervenants de points de vue divergents à se concerter sur des objectifs et des intérêts communs. Cette approche unique et essentielle à la planification du Corridor de commerce n'a pas été totalement mise à profit.

¹² Association des administrations portuaires canadiennes (2011). *AAPC Manifeste* (volume 8, n° 3, été 2011).

¹³ Transports Canada (2011). *Les transports au Canada 2011*, p. 75.

¹⁴ Transports Canada (2011). *Les transports au Canada 2011*, p. 67.

Dans le contexte économique actuel, où la mouvance des marchés est tangible, la diversification du commerce international du Canada est plus que jamais nécessaire et les besoins pour répondre à ces nouvelles réalités sont de plus en plus fondés. C'est pourquoi tous s'entendent pour dire qu'il devient impératif d'agir, et ce, en mettant de l'avant des initiatives concertées publiques-privées.

3. Entre changements et nouveaux enjeux, quelles perspectives pour le Corridor de demain?

Les résultats présentés dans ce rapport sont issus d'un sondage réalisé auprès des leaders économiques du système Saint-Laurent–Grands Lacs. Transmis par voie électronique en période estivale à 60 organisations, ce sondage a été complété par plus de la moitié d'entre elles. Il importe de souligner la représentativité des répondants puisque, parmi eux, les principaux ports du Saint-Laurent, les services portuaires, les transporteurs maritimes, les expéditeurs, les villes, ainsi que les transporteurs ferroviaires ont répondu à l'appel. Comme en 2008, les résultats du sondage ont été validés dans le cadre d'ateliers avec ces leaders représentant les utilisateurs du Corridor et chacun des secteurs de marchandises étudiés.

Quatre ateliers ont donc été tenus (conteneurs, marchandises générales, vrac solide et vrac liquide). Chaque atelier était structuré de la façon suivante :

- Présentation et validation des résultats du sondage effectué pour statuer sur la pérennité des recommandations de 2008;
- Définition des nouveaux enjeux pour chacun des groupes de marchandises;
- Adoption des recommandations.

Il ressort clairement du sondage et des ateliers que les recommandations de 2008, non réalisées à ce jour, sont toujours d'actualité. L'analyse des réponses et les discussions avec les participants ont permis de dégager six axes prioritaires soutenant la mise en place d'une stratégie d'avenir commune pour le Corridor :

- 1. Infrastructure**
- 2. Gouvernance et leadership**
- 3. Ressources humaines**
- 4. Aménagement du territoire et cohabitation urbaine**
- 5. Réglementation**
- 6. Compétitivité et indicateurs de performance**

Pour chacun des axes retenus, le tableau 2 cible les éléments qui doivent être corrigés ou améliorés afin de permettre au Corridor de garder et d'accroître sa compétitivité, son efficacité et sa flexibilité.

Tableau 2
Enjeux ciblés en 2012 pour l'avenir du Corridor

Axes	Enjeux
Infrastructures	La carence d'un réseau multimodal intégré pour le Corridor Des besoins additionnels apparaissant à la suite de l'émergence de nouveaux marchés (accroissement des volumes et de la taille des navires, développement de projets miniers dans le Nord du Québec, changements directionnels des flux de marchandises) L'insuffisance du financement pour l'entretien ou la mise à niveau des infrastructures du système qui sont vieillissantes La préservation et l'amélioration des infrastructures ferroviaires du Corridor
Gouvernance et leadership	L'absence de gouvernance concertée Le besoin d'une vision commune planifiée à long terme pour assurer la promotion, la viabilité et le développement du Corridor
Ressources humaines	La pénurie de main-d'oeuvre qualifiée freinant la croissance (vieillesse, départs à la retraite, nouveaux besoins liés au renouvellement de la flotte) Des problèmes de relève et de rétention La question de l'accréditation géographique qui nuit au recrutement de la main-d'oeuvre dans le secteur de la manutention
Aménagement du territoire et cohabitation urbaine	Les pressions municipales et récréatives qui se sont accrues autour des zones portuaires et logistiques et qui pourraient avoir un impact sur le développement et la compétitivité des terminaux multimodaux et le transport en milieu urbain
Réglementation	La multiplication des règlements interpaliers, les incohérences et les règlements différents à l'intérieur d'une même province pouvant compliquer et ralentir les opérations – frein au commerce
Compétitivité et indicateurs de performance	L'absence d'indicateurs de performance pour le Corridor pouvant entraîner une difficulté à mesurer sa compétitivité et à le comparer avec d'autres axes majeurs de transport à travers le monde La disponibilité de données prévisionnelles à long terme sur les niveaux d'eau La nécessité de développer la navigation électronique pour faire face à la concurrence des ports américains et des corridors de transport intérieurs La prise en compte des cycles de dépôts sédimentaires pour le dragage du chenal de navigation Le besoin d'élargir la Traverse du Nord pour accueillir des navires de plus grandes dimensions

S'attaquer aux enjeux relatifs à chacun de ces axes permettra plus aisément d'assurer un bon niveau de services, d'accroître la compétitivité et d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises et de personnes. L'objectif ultime est de stimuler les échanges commerciaux et d'encourager de nouveaux trafics, car le Corridor s'inscrit dans un ensemble géographique plus large que le système Saint-Laurent–Grands Lacs.

4. Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, voie d'accès à la prospérité économique

Après avoir fait état des tendances et des enjeux, ce rapport présente une liste de solutions qui permettront de cibler les priorités et d'orienter les investissements financiers nécessaires pour positionner le Corridor de demain.

À première vue, il ressort que les recommandations de 2008, n'ayant pas été appliquées, demeurent toujours prioritaires pour les usagers du Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs. En 2012, de nouvelles occasions d'affaires se sont profilées, confirmant la nécessité d'agir et d'investir. Il importe alors de se doter des outils nécessaires pour bénéficier de ces éventuelles retombées.

Les solutions présentées ici ont été définies en fonction d'un fort consensus établi au sein des groupes de travail. Les recommandations reposent sur des projets ciblés qui favorisent une multitude d'usagers, profitent à l'industrie dans son ensemble et soutiennent la prospérité économique du pays.

Tableau 3
Recommandations pour l'avenir du Corridor

Légende :

Noir = recommandation de 2013 / Gris = recommandation de 2008 / Bleu = recommandation de 2008 réalisée ou en voie de l'être

Axes	
Infrastructures	Recommandations générales
	Augmenter la capacité portuaire (capacités maritime, terrestre et liaisons intermodales) en vue d'être concurrentiel sur les marchés actuels et futurs et de permettre la venue de plus gros navires Améliorer la capacité des ports et favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservants des marchés spécifiques (niche ports) tout le long du réseau Améliorer les infrastructures routières et ferroviaires pour le transport des marchandises Faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs Financer la mise en place d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance (TMCD) (ex. : rampes Ro/Ro) Maximiser les liaisons routières afin de réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto) Remplacer les infrastructures vieillissantes pour répondre aux besoins et à la fluidité des mouvements et temps de transit Convenir des besoins en infrastructures pour les ports de la Côte-Nord au Québec afin de répondre à l'accroissement des volumes provenant des projets miniers Recommandations spécifiques Améliorer et agrandir les installations de transbordement du vrac solide au port de Québec Améliorer et agrandir les installations de transbordement du vrac liquide au port de Québec Améliorer la liaison intermodale avec le Midwest américain en développant un tunnel sous la rivière Détroit Construire un nouveau quai au port de Valleyfield Construire des sauts-de-mouton à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor Construire un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minerai de fer en partance de Sept-Îles Favoriser l'implantation de zones d'interface privilégiées (hubs) à Québec et Montréal pour l'acheminement et la manutention du pétrole de l'Ouest canadien vers l'Est
Gouvernance et leadership	Recommandations générales
	Créer un guichet unique pour assurer une gouvernance commune du Corridor, voir à son fonctionnement, en faire la promotion et garantir sa compétitivité Développer un fort leadership pour représenter et défendre le système Saint-Laurent–Grands Lacs Planifier une vision commune et stratégique en matière de transport pour assurer le futur du Saint-Laurent Recommandations spécifiques Assurer la présence d'au moins un représentant de la navigation commerciale, usager du Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs, à la Commission mixte internationale Promouvoir le transport maritime courte distance (TMCD), notamment par la mise en place de programmes prenant en compte les coûts directs et indirects (coûts sociaux) du transport des marchandises
Res-sources humaines	Recommandations générales
	Établir une initiative publique-privée pour traiter les problèmes de manque de main-d'oeuvre et pour concevoir des programmes visant à attirer, à former et à retenir les travailleurs Évaluer la possibilité d'une gestion de la main-d'oeuvre à l'échelle du Corridor (bassin de main-d'oeuvre permutable pour contrecarrer la variabilité de la demande) Promouvoir le secteur maritime et ses métiers de concert avec les gouvernements

Tableau 3 (suite)
Recommandations pour l'avenir du Corridor

Légende :

Noir = recommandation de 2013 / Gris = recommandation de 2008 / Bleu = recommandation de 2008 réalisée ou en voie de l'être

Axes	
Res-sources humaines	Recommandations spécifiques
	Considérer des améliorations à l'accéditation géographique pour en diminuer les effets sur la compétitivité S'assurer de la reconnaissance des certifications acquises à l'étranger pour pouvoir des postes où il y a un manque criant
Aménagement du territoire et cohabitation urbaine	Recommandations générales
	Dédier des corridors au transport (routier et ferroviaire) des marchandises dans les zones urbaines
	Protéger des espaces autour des ports et créer des zones tampons garantissant la pérennité de leurs activités et de leurs développements futurs
	Sensibiliser le milieu municipal et la population quant aux activités de transport des marchandises en milieu urbain
	Recommandations spécifiques
	S'assurer que les plans de développement métropolitain incluent les besoins du transport des marchandises en milieu urbain
Réglementation	Recommandations générales
	Accélérer les délais d'approbation interpaliers pour favoriser les investissements privés Amorcer le processus menant à l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques Harmoniser les réglementations et les pratiques frontalières fédérales, provinciales/d'État et municipales au Canada et aux États-Unis
	Recommandations spécifiques
	Harmoniser les règlements concernant les émissions atmosphériques et les eaux de ballast Abolir le droit d'importation de 25 % imputé aux navires étrangers Soutenir au niveau fédéral la navigation électronique par l'entremise de règlements adaptés
Compétitivité et indicateurs de performance	Recommandations générales
	Établir des indicateurs de performance pour le système Saint-Laurent–Grands Lacs (se baser sur les indicateurs développés par Transports Canada dans l'Ouest canadien en les adaptant aux spécificités du système)
	Mesurer la performance de la chaîne d'approvisionnement en impliquant l'ensemble des intervenants
	Minimiser les frais afin d'optimiser la compétitivité du réseau
	Promouvoir le Corridor à l'international à partir des indicateurs de performance (développement de tableaux de bord et d'outils promotionnels)
	Recommandations spécifiques
	Améliorer la qualité des données sur la prévisibilité des niveaux d'eau dans le Corridor 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 Développer la navigation électronique avec un soutien plus prononcé de Transports Canada Établir une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour prolonger la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent Permettre la venue de navires de plus grande taille en élargissant et en draguant la voie navigable au besoin, notamment l'élargissement de la Traverse du Nord

Comme en 2008, l'enjeu principal concerne la nécessité d'augmenter et d'améliorer la capacité du réseau en continu. Cette approche est essentielle pour soutenir les échanges commerciaux issus des perspectives de croissance et de l'émergence de nouveaux marchés. L'âge et l'état actuel des infrastructures dans le Corridor soulèvent énormément de préoccupations de la part des usagers. Dans une perspective d'avenir et de développement de marchés, une condition préalable devra être remplie, à savoir une mise à niveau des installations et l'octroi d'un budget d'entretien à long terme.

Un nouvel enjeu lié à la gouvernance et au leadership s'est ajouté comme condition nécessaire au succès à long terme du Corridor de commerce. Les participants à l'étude croient fermement que cette variable est un élément clé pour assurer en continu des retombées au consensus établi.

5. Conclusion

La réalisation de la présente étude a démontré une continuité dans les besoins des utilisateurs du système Saint-Laurent–Grands Lacs. En effet, les recommandations formulées en 2008 sont toujours pérennes. Depuis, de nouveaux enjeux liés à la situation économique mondiale et à l'évolution des tendances des marchés sont apparus. Aujourd'hui, des actions doivent être entreprises pour faire du Corridor une voie d'accès à la prospérité économique du Canada, et ce, pour de nombreuses années. Pour y arriver, une vision globale et concertée, favorisant la compétitivité du Corridor, s'impose et l'appui de tous les partenaires est nécessaire.

Les solutions définies par les groupes de travail et exposées dans la présente étude couvrent une vaste gamme de stratégies à considérer dans les décisions à venir et pour la mise en place de projets spécifiques. Une recommandation générale a émané lors des travaux de la mise à jour de l'étude, en ce qui a trait à la nécessité de développer un leadership fort et une gouvernance consolidée afin de planifier le Corridor de demain.

« Le gouvernement du Canada est chargé de favoriser l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau national de transport dans tous les modes; [...] de veiller aux intérêts du Canada au chapitre du commerce international et de placer le pays en position concurrentielle pour lui permettre de prospérer dans l'économie mondiale¹⁵ ». Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs se doit d'être une voie privilégiée pour assurer le succès de cette politique. Une occasion unique se présente pour consolider, accroître et faire rayonner le Corridor. La mise en œuvre rapide d'actions concrètes enverra un signal fort aux utilisateurs et clients et, à long terme, servira à positionner le Corridor comme étant un passage privilégié, efficace et sécuritaire.

¹⁵ Gouvernement du Canada (2007). *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, p. 12.

Annexes

Annexe I - Recommandations de 2008

Solutions
Faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs
Améliorer la liaison intermodale avec le Midwest américain en développant un tunnel sous la rivière Detroit
Construire des sauts-de-mouton à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor
Maximiser les liaisons routières afin de réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto)
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 de vrac liquide au port de Québec
Établir une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour prolonger la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent
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
Abolir le droit d'importation de 25 % imputé aux navires étrangers
Harmoniser les réglementations et les pratiques frontalières fédérales, provinciales/d'État et municipales au Canada et aux États-Unis
Amorcer le processus menant à l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques
Établir une initiative publique-privée pour traiter les problèmes de manque de main-d'œuvre et concevoir des programmes visant à attirer, à former et à retenir les travailleurs qualifiés
Minimiser les frais afin d'optimiser la compétitivité du réseau

Annexe II - Méthodologie

Le principal objectif de la présente étude était de mettre à jour le rapport sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs présenté en 2008. Pour ce faire, deux étapes majeures ont structuré le déroulement du processus :

- Un sondage dynamique envoyé aux membres de l'industrie maritime et aux utilisateurs du Corridor.
- Des ateliers de travail pour valider les orientations et obtenir le consensus des membres de l'industrie et des utilisateurs sur les actions à mettre en œuvre à court, moyen et long termes, afin d'accroître la compétitivité et les échanges dans le Corridor de commerce.

Le sondage et les ateliers ont été l'occasion de dresser un état de situation en lien avec l'évolution des recommandations de 2008 et de déterminer les besoins, défis et enjeux pour l'avenir du Corridor.

Sondage

Le sondage a été construit autour de quatre sections :

- Évolution des recommandations de l'étude de 2008
- Défis, initiatives et priorités dans le Corridor de commerce
- Aménagement du territoire et interfaces portuaires
- Entraves et freins dus aux règlements ou aux politiques

Le questionnaire comprenait des parties communes à tous les répondants et des parties spécifiques (mise à jour des recommandations de l'étude de 2008) par groupe de marchandises afin d'obtenir des réponses à la fois globales et spécifiques. Au total, 23 questions à choix de réponses composaient le sondage. De plus, parmi ces dernières, 16 étaient également ouvertes, car elles étaient suivies d'un espace où les répondants pouvaient expliquer leur point de vue ou suggérer des actions ou recommandations.

Ateliers

Suite à l'analyse des résultats du sondage, des ateliers (par groupe de marchandises) ont été organisés afin de confirmer les axes dégagés par l'analyse des résultats et de prioriser les directions à poursuivre pour préserver et accroître les échanges dans le Corridor de commerce.

Quatre ateliers ont été tenus (conteneur, marchandises générales, vrac solide et vrac liquide). Chaque atelier était structuré de la façon suivante :

- Présentation et validation des résultats du sondage effectué pour statuer sur la pérennité des recommandations de 2008;
- Définition des nouveaux enjeux pour chacun des groupes de marchandises;
- Adoption des recommandations.

Les ateliers ont permis aux participants d'échanger leur point de vue et de dégager un consensus sur les priorités d'action.

Résultats du sondage et des ateliers

Le sondage a été envoyé par voie électronique à 60 personnes et 31 réponses ont été reçues. Il a été effectué durant la période estivale (juillet-août) 2012 et le taux de réponse a été de 52 %. La représentativité des répondants a été assurée puisque les principaux ports du Saint-Laurent, les services portuaires, les transporteurs maritimes, les expéditeurs, les villes ainsi que les transporteurs ferroviaires ont répondu à l'appel.

Le tableau ci-dessous expose les résultats de la question sur les catégories de fret qui correspondent le mieux aux activités des répondants. Plusieurs choix de réponses étaient possibles.

Catégorie de fret correspondant aux activités des répondants				
Conteneur	Marchandises générales	Vrac liquide	Vrac solide	Autre
10	20	14	20	4

La catégorie « autre » inclut des répondants issus de municipalités, des activités liées au transport de passagers et d'opérations spécifiques aux navires.

En page suivante, un tableau compile les résultats obtenus pour les questions fermées à choix de réponses (oui/non).

Réponses obtenues aux questions fermées (oui/non)	Oui	Non	Indif- férent	Total
Question 1 - En 2008, la prolongation de la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent était une priorité. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité?	24	6	1	31
Question 2 - En 2008, il a été recommandé d'améliorer l'utilisation du chenal de navigation et l'accès portuaire par le dragage afin d'augmenter la charge transportée par les navires. En 2012, êtes-vous du même avis?	22	4	5	31
Question 3 - En 2008, les enjeux liés à la main-d'oeuvre ont été jugés prioritaires. En 2012, est-ce que la situation a changé?	8	22	1	31
Question 5 - La question d'harmonisation des règlements et des pratiques frontalières fédérales, provinciales et municipales au Canada et aux États-Unis a été soulevée comme une entrave aux échanges. Est-ce encore le cas aujourd'hui?	23	3	5	31
Question 6 - En 2008, l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce était souhaitée, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité?	22	1	8	31
Question 7 - En 2008, les différents frais exigés à la navigation commerciale étaient jugés trop élevés pour soutenir la compétitivité du système. En 2012, est-ce toujours le cas?	25	1	5	31
Question 8 - En 2008, le groupe conteneurs a amené comme recommandations prioritaires de faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs. Est-ce que cette recommandation est toujours d'actualité?	11	1	19	31
Question 9 - Une solution pour améliorer la liaison intermodale avec le Midwest américain a été proposée par le développement d'un tunnel ferroviaire sous la rivière Détroit. Est-ce que cette recommandation est toujours d'actualité?	12	0	19	31
Question 10 - Afin d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises, la construction de sauts-de-mouton (<i>rail grade separations</i>) à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor a été suggérée. Est-ce toujours un besoin en 2012?	11	1	19	31
Question 11 - En 2008, il a été suggéré de maximiser les liaisons routières pour réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto). En 2012, la situation s'est-elle améliorée?	8	4	19	31
Question 12 - Le groupe Vrac liquide avait souligné, en 2008, la nécessité d'améliorer et d'agrandir les installations de transbordement de vrac (en général) au port de Québec. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité?	5	3	23	31
Question 13 - Le groupe Vrac solide avait souligné, en 2008, la nécessité d'améliorer et d'agrandir les installations de transbordement de vrac (en général) au port de Québec. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité?	11	3	17	31
Question 14 - La construction d'un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minéral de fer à Sept-Îles était une priorité. En 2012, la construction est débutée. Croyez-vous que ces travaux suffiront à répondre aux besoins futurs?	9	2	20	31
Question 15 - En 2008, il a été suggéré de maximiser les liaisons routières pour réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto). En 2012, la situation s'est-elle améliorée?	11	11	9	31
Question 20 - Avez-vous des contraintes d'accès aux interfaces portuaires?	12	8	11	31
Question 21 - Existe-t-il des défis de gestion et d'organisation des espaces autour/à proximité des zones portuaires?	12	8	11	31

Les questions 1 à 7 portaient sur les recommandations de l'étude de 2008. L'objectif était de relever les changements et les avancements effectués pour chacune d'entre elles. Les résultats obtenus sont sans appel, la majorité des répondants (plus de 70 % pour toutes les questions, jusqu'à 80 % pour la question des frais de navigation) jugent que la situation a peu évolué depuis 2008. Bien que des projets aient été menés, l'ensemble des recommandations de 2008 est encore et toujours d'actualité en 2012.

Les questions spécifiques (questions 8 à 16) à chacun des groupes de marchandises ont permis de mesurer l'intérêt des utilisateurs pour chacune des recommandations. Par exemple, pour les questions du groupe conteneur, près de 90 % des répondants estiment que les recommandations de 2008 sont toujours pertinentes. Pour le vrac liquide, 63 % des répondants jugent que la recommandation de 2008 est toujours une priorité, et entre 78 % et 82 % des répondants considèrent que les recommandations du vrac solide sont toujours nécessaires. Finalement, selon la moitié des répondants, la mise en application de la recommandation pour les marchandises générales est importante.

Pour les questions concernant les nouveaux enjeux (questions 17 à 23), notamment l'interface multimodale, les répondants ont tendance à répondre que cela n'interfère pas sur leurs opérations. Toutefois, l'analyse de leurs commentaires met en exergue que les professionnels sont concernés, à long terme, par l'évolution de la pression municipale qui pourrait venir perturber leurs activités de développement.

L'analyse des réponses a permis de définir six axes prioritaires devant assurer un bon niveau de services dans le Corridor, accroître la compétitivité et améliorer les conditions de circulation dans le Corridor afin de stimuler les échanges et d'encourager de nouveaux trafics.

Annexe III - Sondage



Mise à jour de l'étude sur le Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs

Date _____

Information sur le répondant

Nom _____

Titre _____

Nom de la compagnie _____

Adresse postale _____

Téléphone _____

Courriel _____

Secteur d'activité (1 choix possible)

Secteur d'activité _____

Le questionnaire comprend quatre parties distinctes s'adressant aux différentes catégories de répondant. Afin de faciliter la navigation et de vous orienter vers les questions qui vous correspondent, nous avons pré-programmé l'ordre des questions auxquelles vous devez répondre en fonction de(s) catégorie(s) que vous avez coché.

L'utilisation de la touche TAB facilite la navigation entre les questions.

Quelles sont les catégories de fret qui correspondent le mieux à vos activités?
(plusieurs choix possibles)

☐ Conteneur	☐ Marchandises générales
☐ Vrac liquide	☐ Vrac solide
☐ Autre	
Précisez _____	

Partie 1 - Mise à jour des solutions recommandées lors de l'étude de 2008

En 2008, 15 solutions ont été identifiées par les intervenants comme prioritaires afin d'accroître la compétitivité du Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. Depuis, certaines solutions ont été mises en oeuvre. L'objectif de l'étude de 2012 est de savoir si les solutions recommandées sont toujours pertinentes et quels nouveaux enjeux doivent être pris en compte pour soutenir la croissance et la compétitivité du Corridor.

Les 7 questions suivantes s'adressent à tous les répondants et traitent d'aspects généraux. Par la suite, des sections spécifiques à chacun des groupes de marchandise (conteneur, vrac liquide, vrac solide et marchandises générales) portent sur les recommandations pertinentes à chacun d'eux.

Question 1 - En 2008, la prolongation de la saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent était une priorité. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 2 - En 2008, il a été recommandé d'améliorer l'utilisation du chenal de navigation et l'accès portuaire par le dragage afin d'augmenter la charge transportée par les navires.

En 2012, êtes-vous du même avis? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 3 - En 2008, les enjeux liés à la main-d'œuvre ont été jugés prioritaires.

En 2012, est-ce que la situation a changé? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 4 - En 2008, l'abolition du droit de 25 % imputé aux navires étrangers était une priorité et a été abrogée peu de temps après la première étude sur le Corridor. À votre avis, quels ont été les effets de l'abolition du droit?

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 5 - En 2008, la question d'harmonisation des règlements et des pratiques frontalières fédérales, provinciales, et municipales au Canada et aux États-Unis a été soulevée comme une entrave aux échanges. Est-ce encore le cas aujourd'hui? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 6 - En 2008, l'adoption de politiques générales cohérentes à l'égard des terminaux et des corridors de commerce était souhaitée, particulièrement dans les secteurs urbains et les passages frontaliers critiques. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 7 - En 2008, les différents frais exigés à la navigation commerciale étaient jugés trop élevés pour soutenir la compétitivité du système. En 2012, est-ce toujours le cas? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Pour les répondants du Groupe CONTENEUR

Question 8 - En 2008, le groupe conteneur a identifié comme recommandation prioritaire de faire du port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneur. Est-ce que cette recommandation est toujours d'actualité? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 9 - En 2008, une solution a été proposée pour améliorer le service intermodal et améliorer la compétitivité des choix des expéditeurs dans le corridor ferroviaire Est/Ouest (Montréal, Toronto, Détroit, Chicago). Est-ce que cette recommandation est toujours d'actualité? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 10 - En 2008, afin d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises, la construction de sauts-de-mouton (*rail grade separations*) sur les deux grands réseaux ferroviaires (CN et CP) du Corridor Québec-Sarnia-Windsor a été suggérée. Est-ce toujours un besoin en 2012? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 11 - En 2008, il a été suggéré de maximiser les liaisons routières pour réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto). En 2012, la situation s'est-elle améliorée? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Pour les répondants du Groupe VRAC LIQUIDE

Question 12 - Le groupe Vrac liquide avait identifié, en 2008, la nécessité d'améliorer et d'agrandir les installations de transbordement spécifiques au vrac liquide au port de Québec. En 2012, la situation s'est-elle améliorée? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Pour les répondants du Groupe VRAC SOLIDE

Question 13 - Le groupe Vrac solide avait identifié, en 2008, la nécessité d'améliorer et agrandir les installations de transbordement de vrac (en général) au port de Québec. En 2012, ce besoin est-il toujours d'actualité? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Question 14 - La construction d'un terminal avec postes de mouillage profonds pour expédier le minerai de fer à Sept-Îles était une priorité. En 2012, la construction est débutée. Croyez-vous que ces travaux suffiront à répondre aux besoins futurs? _____

Expliquez

(Max 500 caractères)

Pour les répondants du Groupe MARCHANDISES GÉNÉRALES

Question 15 - En 2008, il a été suggéré de maximiser les liaisons routières pour réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et le Grand Toronto). En 2012, la situation s'est-elle améliorée? _____

Expliquez

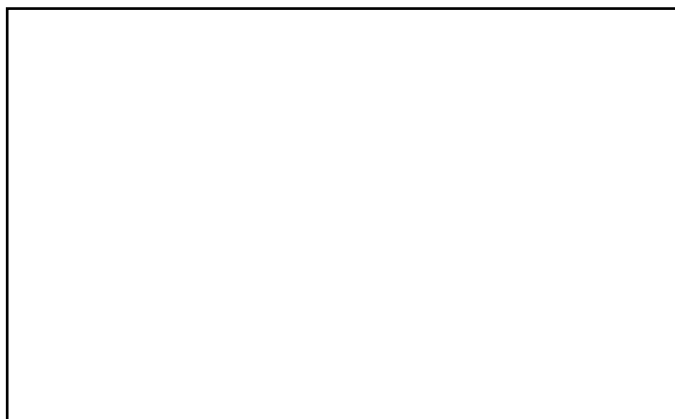
(Max 500 caractères)



Question 16 - En 2008, le groupe marchandises générales avait identifié le besoin d'améliorer la capacité des ports et de favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservant des marchés spécifiques (niche ports) tout le long du réseau. En 2012, quels sont les ports où la capacité doit être améliorée et quels sont les ports où l'accès (pour les marchandises générales) doit être optimisé?

Expliquez

(Max 1000 caractères)



PARTIE 2 - Défis, initiatives et priorités en 2012

Depuis 2008, divers changements sont survenus au niveau mondial affectant l'industrie maritime, les échanges commerciaux ainsi que le développement économique des provinces et du Corridor. Dans cette optique, il est important de spécifier que les prévisions faites dans le cadre de l'étude de 2008 n'étaient pas forcément fausses mais qu'elles ont été altérées par la récession de 2008-2009. La section suivante a donc pour objectif de recueillir toutes les informations pertinentes afin de positionner le Corridor de commerce et de soutenir sa croissance tout comme celle des volumes et tonnages pour les 20 prochaines années.

Question 17 - En 2012, quelles sont les entraves à la croissance de votre entreprise?

Expliquez

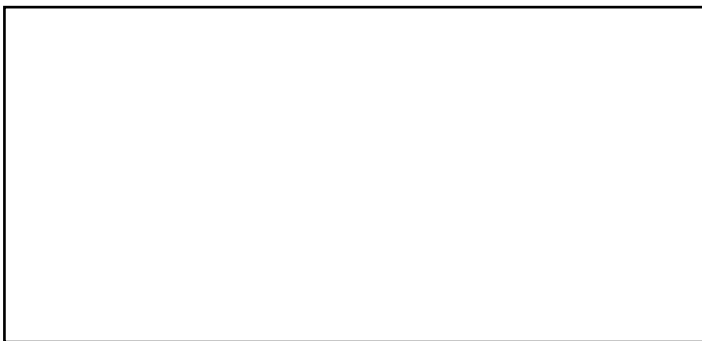
(Max 1000 caractères)



Question 18 - En 2012, quels sont les obstacles qui limitent la croissance du trafic dans le système Saint-Laurent -Grands Lacs?

Expliquez

(Max 1000 caractères)



Question 19 - Quelles sont les perspectives de développement économique ? Quelle est la demande que vous estimez pour votre entreprise dans le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs? Comment ces perspectives se traduisent dans la croissance de la demande pour les services de transport maritime?

Expliquez

(Max 1000 caractères)



PARTIE 3 - Aménagement du territoire et interfaces portuaires

L'aménagement du territoire et les interfaces portuaires ont une importance majeure pour la compétitivité des ports et du réseau de transport des marchandises. La présente section du sondage a pour objectif de recueillir des informations en ces matières.

Question 20 - Avez-vous des contraintes d'accès aux interfaces portuaires? _____

Expliquez

(Max 1000 caractères)



Question 21 - Existe-t-il des défis de gestion et d'organisation des espaces autour / à proximité des zones portuaires? _____

Expliquez

(Max 1000 caractères)

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for the user to write their answer to Question 21.

Question 22 - En lien avec la question 21, quelles mesures devraient être prises pour améliorer la situation?

Expliquez

(Max 1000 caractères)

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for the user to write their answer to Question 22.

PARTIE 4 - Entraves et freins dus aux règlements

Dans cette partie, nous vous invitons à vous exprimer sur les entraves et freins dus aux règlements.

Question 23 - Quels sont les lois et/ou règlements en vigueur que vous jugez des freins au développement de vos activités ? Listez les entraves réglementaires et/ou légales auxquelles vous êtes confrontés :

Expliquez

(Max 1000 caractères)



Annexe IV - Liste des participants aux ateliers

Groupe des conteneurs

Compagnie	Contact
Administration portuaire de Montréal	Daniel Olivier
Administration portuaire de Montréal	Jean-Luc Bédard
Administration portuaire de Québec	Anthony Kish
Administration portuaire de Québec	Marcel Labrecque
Administration portuaire de Trois-Rivières	Gaétan Boivin
Administration portuaire de Trois-Rivières	Jacques Paquin
Canadian National	François Bélanger
Canadian Pacific	Gianni Piovesan
Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	Jean Aubry-Morin
Hapag-Lloyd	Donald Poirier
Logistec	Daniel Falaise
Maersk	David Cardin
Transports Canada	Patrick Gosselin
Transports Québec	Rachid Raffa
Sodes	Nicole Trépanier
Sodes	Mélissa Laliberté
Groupe IBI	Michael Kieran
Groupe IBI	Susanne Glenn-Rigny
Groupe IBI	Magali Amiel

Groupe des marchandises générales

Compagnie	Contact
Administration portuaire de Montréal	Daniel Olivier
Administration portuaire de Montréal	Jean-Luc Bédard
Administration portuaire de Québec	Anthony Kish
Administration portuaire de Québec	Marcel Labrecque
Administration portuaire de Trois-Rivières	Gaétan Boivin
Administration portuaire de Trois-Rivières	Jacques Paquin
Arrimage Québec	Geoff Lemont
Canadian Pacific	Carla Pin
Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	Jean Aubry-Morin
Fednav	Michel Tosini
Groupe Desgagnés	Paul Côté
Logistec	Daniel Falaise
Logistec	Richard Daneau
Maersk	David Cardin
Transports Canada	Patrick Gosselin
Transports Québec	Rachid Raffa
Sodes	Nicole Trépanier
Sodes	Mélissa Laliberté
Groupe IBI	Michael Kieran
Groupe IBI	Susanne Glenn-Rigny
Groupe IBI	Magali Amiel

Groupe du vrac solide

Compagnie	Contact
Administration portuaire de Montréal	Daniel Olivier
Administration portuaire de Montréal	Jean-Luc Bédard
Administration portuaire de Québec	Anthony Kish
Administration portuaire de Québec	Marcel Labrecque
Administration portuaire de Sept-Îles	Pierre Gagnon
Administration portuaire de Sept-Îles	Raynald Ouellet
Administration portuaire de Trois-Rivières	Gaétan Boivin
Administration portuaire de Trois-Rivières	Jacques Paquin
Arrimage Québec	Geoff Lemont
Canada Steamship Lines	Dan McCarthy
Canada Steamship Lines	Mariève Tremblay
Canadian Pacific	Carla Pin
Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	Jean Aubry-Morin
Fednav	Marc Gagnon
Fednav	Mark Pathy
Groupe Desgagnés	Paul Côté
Logistec	Richard Daneau
McKeil Marine	Peter Grayton
Somavrac	Éric Boisvert
Transports Canada	Patrick Gosselin
Transports Québec	Rachid Raffa
Ville de Sept-Îles	Denis Clément
Sodes	Nicole Trépanier
Sodes	Mélissa Laliberté
Groupe IBI	Michael Kieran
Groupe IBI	Susanne Glenn-Rigny
Groupe IBI	Magali Amiel

Groupe du vrac liquide

Compagnie	Contact
Administration portuaire de Montréal	Jean-Luc Bédard
Administration portuaire de Québec	Marcel Labrecque
IMTT-Québec	Marc Dulude
Petro-Nav	Jean Kake
Somavrac	Éric Boisvert
Transports Québec	Rachid Raffa
Sodes	Nicole Trépanier
Sodes	Mélissa Laliberté
Groupe IBI	Michael Kieran
Groupe IBI	Susanne Glenn-Rigny
Groupe IBI	Magali Amiel



www.st-laurent.org