ARGUMENTAIRE PORTANT SUR LES FORCES ET FAIBLESSES DU SAINT-LAURENT

Pierre Terrien, Maritime Magazine

Geoffroy Groleau

Caroline Sanfaçon

CANQ
TR
SMVSL
124

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

908701

ARGUMENTAIRE PORTANT SUR LES FORCES ET FAIBLESSES DU SAINT-LAURENT

Document rédigé pour le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Geoffroy Groleau, étudiant au Département d'Économique, Université de Sherbrooke

Caroline Sanfaçon, étudiante à la Faculté d'Administration, Université de Sherbrooke

Québec, août 1995

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
21 JUIL. 2006
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
SMVSL
124

Préface

La présente étude vise à identifier les forces et les faiblesses du système Saint-Laurent et de ses ports par rapport à ses principaux compétiteurs. Ce rapport vise également à fournir des arguments permettant d'établir une stratégie de promotion efficace et cohérente du système de transport empruntant la vallée laurentienne.

Par ailleurs, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent tient à mentionner que cette étude, débutée en mai 1995 et terminée en août de la même année, a été réalisée par deux étudiants de l'Université de Sherbrooke. Les opinions véhiculées sont ainsi celles des auteurs et n'engagent donc pas le Secrétariat.

Le Secrétariat tient à remercier vivement les personnes mentionnées à la page 44 pour leur collaboration. Les lecteurs sont invités à faire parvenir leurs commentaires au soussigné.

Bien à vous,

M. Hugues Morrissette
Directeur général

Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent
385 Grande-Allée Est
Québec, (Québec)
G1R 2H8
Tél.: (418) 643-7788

Table des Matières

Sommaire exécutif.....1

Introduction.....4

1. Volet maritime.....5

2. Les services et infrastructures portuaires.....13

3. Intermodalisme et taille du marché.....22

4. Implantation industrielle.....25

5. Compétitivité.....28

6. L'industrie des croisières.....39

Conclusion.....42

Annexe: personnes rencontrées.....44

Bibliographie.....45

Sommaire exécutif

Tout au long de cette étude, nous avons tenté d'identifier les points forts et les points faibles du système Saint-Laurent. Nous avons donc regroupé et examiné divers facteurs nous permettant d'évaluer le niveau de fiabilité, de service, d'efficacité et de compétitivité de cette voie d'eau qui traverse le Québec. C'est ainsi que nous en sommes venus aux conclusions suivantes.

Tout d'abord, le système Saint-Laurent est le chemin le plus court reliant le nord de l'Europe à l'Amérique du Nord. Le tirant d'eau du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec permet également d'accueillir des navires de fort tonnage au même titre que certains ports américains comme New York, Norfolk, Baltimore et Nouvelle-Orléans. Pour le tronçon reliant Québec à Montréal, le tirant d'eau n'est pas un facteur nuisant à la viabilité de l'industrie maritime, même s'il est limité à 10,7 mètres. De même, il apparaît que le tirant d'air sous certains ponts n'affecte en rien cette viabilité compte tenu que les dimensions des navires sont déjà limitées par le tirant d'eau du fleuve Saint-Laurent. En ce qui concerne la saison hivernale, il semble que ce facteur, tout en ne limitant pas la circulation maritime, affecte la compétitivité des ports du Saint-Laurent notamment en raison des primes d'assurances plus élevées et des restrictions à la navigation de nuit entre Québec et Montréal. Du côté de la voie maritime, celle-ci est fermée à toute circulation durant cette saison. Afin d'assurer la fiabilité et la sécurité du transport maritime hivernal sur le Saint-Laurent, la Garde côtière offre une gamme de services diversifiés et les navires doivent faire appel à deux pilotes à partir de Les Escoumins.

Sur le plan des services offerts par les différents ports du Saint-Laurent, il est à noter que plusieurs d'entre eux sont reliés à une ou deux lignes ferroviaires à même les quais ce qui permet de diminuer les délais de livraison ainsi que les coûts. De plus, la profondeur des quais des ports du Saint-Laurent est intéressante, lorsqu'on garde à l'esprit le tirant d'eau du fleuve, si on la compare à celle des ports américains étudiés. Les ports du Saint-Laurent sont équipés d'un bon nombre d'infrastructures leur permettant d'offrir des services adéquats et diversifiés. Par contre, il faut ajouter que cette diversification entraîne un étalement des ressources qui peut, à long terme, être nuisible pour le système Saint-Laurent. Par ailleurs, notons que le port de Montréal, par

exemple, est un port desservi par un grand nombre de lignes maritimes régulières internationales particulièrement vers l'Europe du Nord et la Méditerranée ainsi que par des lignes maritimes opérant sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent.

Un des avantages indéniables du système Saint-Laurent est sa localisation. Cette voie d'eau intérieure permet un accès aux grands marchés américains, et ce à partir de l'Europe, la Méditerranée et du reste du monde. De plus, conjugué à des réseaux ferroviaires bien développés et des infrastructures routières abondantes, le Saint-Laurent devient donc un des meilleurs systèmes intermodaux pouvant relier le Mid-West américain.

Lorsque les industries choisissent les rives du Saint-Laurent pour s'établir, elles y trouvent un grand nombre d'avantages. En plus de l'accessibilité à l'eau potable, à l'eau industrielle, ainsi qu'aux axes routiers et ferroviaires, le coût des terrains est raisonnable et les coûts de l'énergie hydro-électrique sont très compétitifs. En ce qui a trait au coût en gaz naturel, il est abordable mais il ne constitue pas un avantage marqué.

Du côté des coûts, il faut analyser les frais que doivent assumer les intervenants dans le transport maritime canadien pour mesurer adéquatement l'impact de ceux-ci sur le niveau de compétitivité du système. Tout d'abord, au niveau des tarifs terrestres, le système, en particulier Montréal, est plus ou moins compétitif. Par contre, les frais portuaires apparaissent avantageux à Montréal par rapport aux autres ports américains étudiés de même que les coûts maritimes sur les routes de l'Atlantique nord et de la Méditerranée. Sur un plan plus global, Montréal semble bien soutenir la concurrence.

D'autres types de coûts entrent néanmoins en jeu: les frais de débardage, de pilotage et la fiscalité. Tout d'abord, les frais de débardage ne stimulent pas la compétitivité car le système les régissant est trop rigide, ce qui entraîne des frais plus importants. Par contre, les coûts du pilotage, représentant moins d'un pour-cent des coûts d'exploitation, restent tolérables compte tenu de l'étendue de la zone de pilotage. Par ailleurs, le fardeau fiscal que doivent assumer les compagnies maritimes opérant au Canada est minime si on le compare aux autres modes de transport opérant

au Canada, sans oublier que ce n'est pas un facteur affectant l'industrie au niveau international. Du côté des ports canadiens, ceux-ci doivent assumer un bon nombre de frais dont sont exemptés les ports américains. Néanmoins, il faut tout de même garder en tête que cet avantage fiscal des ports américains est restreint par le "Harbour Maintenance Tax", charge supplémentaire qu'ils doivent assumer, contrairement à leurs homologues canadiens. Il faut, par ailleurs, surveiller le projet de récupération des coûts de la Garde côtière canadienne qui va affecter la position concurrentielle de l'industrie maritime au Canada et particulièrement celle du Saint-Laurent.

De plus, il est important de souligner que la position du dollar canadien face à la devise américaine peut influencer le niveau de compétitivité du système Saint-Laurent par rapport aux ports de la côte est américaine. Nos recherches ont démontré que plus le dollar canadien était faible par rapport au dollar américain, plus les ports du Saint-Laurent s'avéraient une option intéressante d'un point de vue économique. Il faut par ailleurs ajouter que les différents compétiteurs minimisent cet avantage en ajustant leurs tarifs aux fluctuations des taux de change.

Pour terminer, il est important de mentionner que le secteur touristique pourrait être mieux développé étant donné le potentiel du Saint-Laurent. L'industrie des croisières serait donc une avenue importante qu'il faudrait stimuler, car elle peut engendrer des revenus importants. De plus, Montréal a tous les atouts pour être un excellent port d'attache et/ou d'escale tandis que Québec répond à tous les critères pour devenir un grand port d'escale.

Le système Saint-Laurent reste donc une voie d'eau très compétitive pouvant rivaliser avec ses concurrents américains au niveau du transport de marchandises et de son réseau intermodal bien développé. Du côté de l'implantation industrielle et du tourisme, un potentiel plus qu'intéressant reste à être mis en valeur. Néanmoins, pour assurer le développement à long terme du système, les deux facteurs les plus importants demeureront la fiabilité et les coûts d'utilisation de ce dernier.

Introduction

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, depuis sa fondation, s'est donné pour mission de promouvoir la richesse que constitue la voie d'eau québécoise en plus d'aider à son développement. Ce mandat est notamment réalisé par diverses méthodes de promotion, allant des missions commerciales jusqu'à des publications portant sur le Saint-Laurent. Cependant, devant la vive concurrence régnant entre les différents réseaux de transport en Amérique du Nord, particulièrement depuis l'avènement de la conteneurisation, plus que jamais, chaque maillon d'un réseau de transport se doit d'être fiable et efficace. La connaissance des points forts et des points faibles du Saint-Laurent devient donc primordiale.

C'est en gardant cette optique en tête que nous avons tenté d'identifier les forces et les faiblesses du système Saint-Laurent, de façon à fournir un portrait aussi fidèle que possible de la réalité. Ce document vise également à fournir les arguments de base pour assurer une promotion efficace du système Saint-Laurent aux niveaux tant local qu'international.

Ce document sera ainsi divisé en six volets séparés. Tout d'abord, nous examinerons les éléments ayant trait au volet maritime, particulièrement les aspects géographique et sécuritaire du fleuve. Par la suite, il sera question des services et des infrastructures portuaires disponibles sur le fleuve. Dans un troisième temps, nous décrirons le réseau intermodal desservant le Saint-Laurent et le bassin de producteurs et de consommateurs qu'il atteint. Nous aborderons également les éléments influençant les implantations industrielles le long du Saint-Laurent. De même, nous examinerons de près les facteurs déterminant la compétitivité du fleuve avant de terminer en élaborant sur le potentiel de développement de l'industrie des croisières sur le Saint-Laurent.

1. Volet maritime

À priori, il est clair que le premier avantage que détient le Saint-Laurent tient à son emplacement géographique. Le Saint-Laurent est en effet le chemin navigable le plus court entre l'Amérique du Nord, l'Europe du Nord et la Méditerranée (voir le tableau 1.1). De plus, le Saint-Laurent est également le chemin le plus court, à partir du Mid-West américain, pour relier les destinations précédentes. Par surcroît, étant une voie d'eau intérieure, le Saint-Laurent permet de maximiser la distance parcourue par le mode le moins coûteux: le transport maritime. Cette caractéristique offre ainsi la possibilité d'arriver pratiquement au coeur du continent par voie d'eau. Par ailleurs, nous ne pouvons passer sous silence le fait que par le biais de la voie maritime et des Grands Lacs, il est possible d'allonger la distance parcourue par voie d'eau en route vers le coeur du continent.

1.1 Le chemin le plus court

Origine/destination	Distances maritimes en km
Montréal-Rotterdam	5936
New York-Rotterdam	6056
Norfolk-Rotterdam	6347
Nouvelle-Orléans-Rotterdam	9038
Montréal-Gibraltar	5899
New York-Gibraltar	5945
Norfolk-Gibraltar	6232
Nouvelle-Orléans-Gibraltar	8443
Origine/destination	**Distances terrestres en km**
Chicago-Montréal	1409
Chicago-New York	1372
Chicago-Norfolk	1545
Chicago-Nouvelle-Orléans	1507
Origine/port de transit/destination	**Distances totales en km**
Chicago-Montréal-Rotterdam	7345
Chicago-New York-Rotterdam	7428
Chicago-Norfolk-Rotterdam	7892
Chicago-Nouvelle-Orléans-Rotterdam	10545
Chicago-Montréal-Gibraltar	7308
Chicago-New York-Gibraltar	7317
Chicago-Norfolk-Gibraltar	7777
Chicago-Nouvelle-Orléans-Gibraltar	9950

Sources: Ministère des Transports du Québec, carte L'itinéraire "plus"
Llyod's Maritime Atlas
The Ships Atlas

Il existe cependant deux contraintes à l'utilisation du Saint-Laurent comme voie d'accès à l'Amérique du Nord. La première contrainte concerne les tirants d'eau maximums sur le Saint-Laurent. Comme le tableau suivant l'indique (tableau 1.2), jusqu'à Québec, le tirant d'eau est de plus de 15 mètres ce qui permet l'accès à des bateaux de plus de 150 000 tonnes de port en lourd (tpl). De Québec à Montréal, le tirant d'eau diminue à 11 mètres, ce qui restreint l'accès à des navires d'environ 60 000 tpl (2500 evp). En ce qui concerne la voie maritime et les Grands Lacs, le tirant d'eau tombe à 7,92 m en raison des écluses. Ces tirants d'eau se comparent néanmoins très bien avec ceux du Mississippi et de la rivière Hudson (voir tableau 1.2). Du côté des tirants d'air du St-Laurent, ceux-ci ne restreignent pas l'accès au St-Laurent, compte tenu des tirants d'eau du fleuve.

1.2 Les tirants d'eau et d'air et la période d'ouverture des voies navigables de l'est de l'Amérique du nord (en mètres)

Voie Navigable	tirant d'eau à marée basse[1]	tirant d'air à marée haute[1]	ouverture
Le système Saint-Laurent/Grands Lacs			
En amont de Montréal (Voie Maritime)	7,92 m	36,6 m	Fermé en hiver
Québec à Montréal	11,00 m	45,0 m	À l'année
Aval de Québec	15,50 m[2]	52,0 m (Île d'Orléans)	À l'année
À partir de Les Escoumins	>15,50 m	illimité	À l'année
Le fleuve Mississippi			
Mineapolis à St-Louis	2,70 m		Fermé en hiver
Saint-Louis à Cairo	2,70 m		À l'année
Cairo à Bâton-Rouge	3,67 m		À l'année
Bâton-Rouge à la Nouvelle-Orléans	12,20 m		À l'année
Nouvelle-Orléans au golfe du Mexique	13,70 m		À l'année
La rivière Hudson			
Albany à New York	9,75 m	41,1 m	À l'année

1: si applicable

2: Entre Pointe du Débarquement, en amont de Baie St-Paul, et la pointe de de l'Île d'Orléans, la profondeur à marée basse est de seulement 12,5 mètres. À marée haute, la profondeur est par contre de plus de 15 mètres.

Sources: Fairplay, World Ports Directory 1995
Lloyd's, Ports of the World 1995
Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central
Ministère des transports du Québec, carte L'itinéraire "plus"
Garde côtière canadienne, Les voies navigables du Saint-Laurent

La deuxième contrainte, et celle étant souvent perçue la plus négativement, est la saison hivernale. Une chose doit cependant être établie clairement: le Saint-Laurent est ouvert jusqu'à Montréal 365 jours par année. À titre de preuve, la saison hivernale, d'une durée de trois mois, voit passer approximativement le quart du tonnage de conteneurs à destination de Montréal (voir le tableau 1.3). Certes la voie maritime est fermée durant l'hiver (de la fin décembre à la fin mars) due aux glaces, mais la portion du Mississippi de Minneapolis à Saint-Louis l'est également. Il demeure néanmoins que l'hiver implique certaines exigences. Tout d'abord, les navires empruntant le Saint-Laurent l'hiver, en raison de la présence des glaces, se doivent généralement d'avoir une coque renforcée et un système de refroidissement des moteurs particulier. En effet, les prises d'eau des navires se doivent d'être disposées de manière à éviter qu'elle soient bouchées par la glace et le "frasil" (cristaux de glace en suspension dans l'eau). La meilleure disposition des prises d'eau doit également être complétée par un système empêchant le gel des prises d'eau. Ces deux améliorations, généralement peu coûteuses, préviennent ainsi la surchauffe des moteurs[1]. De plus, les assureurs demandent des primes plus élevées l'hiver pour opérer sur le Saint-Laurent. Néanmoins, il est à noter que selon une étude réalisée pour le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent [2], la fréquence des accidents sur le Saint-Laurent n'est pas plus importante l'hiver que pour le reste de l'année. Pour revenir sur les contraintes hivernales, les navires se doivent aussi d'avoir deux pilotes à bord, ce qui augmente les coûts, en plus de ne pouvoir naviguer de nuit entre Québec et Montréal. Néanmoins, sur ce dernier point, la Garde-côtière canadienne commercialiserait, d'ici peu, un système directionnel sur carte électronique ("PINS" ou "Precision Integrated Navigation System") déjà utilisé sur ses navires, qui permettrait la navigation de nuit durant l'hiver, entre Québec et Montréal, en toute sécurité[3].

[1] Noël Beaupré, "Le gel des prises d'eau", L'Escale, janvier-février 1985, p.16.
[2] Daniel Marcotte, Report submitted to institute warranties North American subcommittee London, p.11.
[3] L'Escale, "La garde côtière canadienne vielle sur le fleuve", L'Escale, hors-série juin 1994, pp.42-43.

1.3 Trafic de marchandises transitant par le port de Montréal durant le premier trimestre (janvier à mars) (en tonnes métriques)

	Conteneurisées			Non-conteneurisées		
Année	1er trimestre	total	pourcentage	1er trimestre	total	pourcentage
1989	1325,292	5365,412	24,7%	2692,959	15057,841	17,9%
1990	1367,986	5764,276	23,7%	2760,908	15984,151	17,3%
1991	1462,883	5790,186	25,3%	1606,420	11679,801	13,8%
1992	1263,964	5780,883	21,9%	1419,455	11690,330	12,1%
1993	1178,457	5947,593	19,8%	1191,914	10552,531	11,3%
1994	1532,562	7073,471	21,7%	1815,538	13008,605	14,0%

Source: port de Montréal

Nous venons de voir que le Saint-Laurent pose certaines contraintes à son utilisation, particulièrement durant l'hiver. Cependant, pour palier à ces obstacles, des services et une expertise ont été développés pour mieux apprivoiser le fleuve et assurer la sécurité des navires, des équipages et des marchandises empruntant la voie d'eau. C'est ainsi que la Garde côtière canadienne joue un rôle déterminant sur le Saint-Laurent que ce soit au niveau de la recherche et du sauvetage, du déglaçage en passant par le dragage et le sondage. La Garde côtière possède aussi des équipements spécialisés lui permettant d'assumer adéquatement son mandat. Pour plus de détails en ce qui a trait à la Garde côtière, voir à la section 1 (page 11).

Pierre Terrien

Le pilotage sur le Saint-Laurent est un autre des services augmentant le niveau de sécurité. C'est l'Administration de pilotage des Laurentides, en conformité avec la Loi sur le pilotage, qui est chargée de rendre ce service. La zone de pilotage obligatoire s'étend de Les Escoumins jusqu'à Montréal sur le Saint-Laurent et, sur le Saguenay, jusqu'à Chicoutimi. Un service de pilotage optionnel est également disponible pour la zone allant du Golfe Saint-Laurent jusqu'à Les Escoumins. Il est également à noter que les armateurs étrangers apprécient généralement beaucoup les services de pilotage. Des services de pilotage sont également obligatoires pour entrer dans les ports américains, comme le démontre le tableau suivant.

1.4 Pilotage

Port	
Valleyfield	obligatoire
Montréal	obligatoire
Sorel	obligatoire
Bécancour	obligatoire
Trois-Rivières	obligatoire
Québec	obligatoire
Pointe-au-Pic	obligatoire
Port Saguenay	obligatoire
Gros-Cacouna	obligatoire
Baie-Comeau	recommandé
Port-Cartier	obligatoire
Sept-Îles	obligatoire[1]
Halifax	obligatoire
Saint-Jean, N-B	obligatoire
Albany	obligatoire
Baltimore	obligatoire
Boston	obligatoire
New York	obligatoire[2]
Philadelphie	obligatoire[2]
Ports de Virginie	obligatoire
Bâton-Rouge	obligatoire
Nouvelle-Orléans	obligatoire

1: uniquement pour le terminal de minerais
2: seulement pour les navires étrangers

Source: Fairplay, World ports directory 1995

Un aspect moins visible, mais tout de même primordial, concerne l'impact environnemental de la navigation commercial sur le Saint-Laurent. Le Canada, pour protéger l'environnement et prévenir les catastrophes écologiques, s'est doté de normes environnementales, notamment par le biais de la Loi sur la marine marchande et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ces Lois stipulent que c'est le pollueur qui devra assumer les coûts de la dépollution et prévoit un système d'intervention d'urgence, en cas de désastre. La navigation commerciale et les activités industrielles ont toutefois un impact important sur le fleuve et son littoral, que ce soit dû au scillage des navires, au vidangeage des "ballasts" ou encore aux déversements accidentels[4]. Le Centre Saint-Laurent, organisme résultant de la coopération de différentes instances gouvernementales, produit d'ailleurs, entre autre, un bilan sur l'état de santé du fleuve et de ses écosystèmes.

Pour revenir sur la navigation, il demeure que malgré la qualité et la quantité des services disponibles, il arrive que les aléas du climat québécois engendrent des inconvénients majeurs, mais exceptionnels. C'est ainsi qu'un hiver particulièrement rigoureux, en 1993, causa des embâcles importants sur le Saint-Laurent qui retardèrent considérablement le trafic maritime, sans toutefois l'arrêter. Durant la saison estivale, exceptionnellement, il arrive qu'un manque de précipitations cause une baisse du niveau du fleuve forçant à alléger les navires au-dessus d'une certaine limite de tonnage. Soulignons encore une fois que de tels événements sont peu courants et que des services adéquats les empêchent généralement de nuire au trafic maritime (i.e. déglaçage, contrôle du niveau des eaux...). Ajoutons de plus que toutes les voies d'eau intérieures font face à des contraintes naturelles. Nous n'avons d'ailleurs qu'à jeter un coup d'oeil sur les problèmes du Mississippi (inondations, sécheresses...) pour voir que le Saint-Laurent demeure un système de transport très fiable et sécuritaire. Terminons cette partie en insistant sur la nécessité de faire une meilleure promotion de la fiabilité du système Saint-Laurent, qui a certes son lot de problèmes, mais qui se compare très bien à ses compétiteurs.

[4] Environnement Canada, Le Saint-Laurent et le transport maritime: pour un juste équilibre, pp.2-3.

Section 1

Les services de la Garde côtière canadienne sur le Saint-Laurent

SERVICES	DESCRIPTION
Système de navigation	• Exploitation et entretien des aides à la navigation (phares, bouées, station radio, radar, etc.). • Dragage des voies navigables et protection du littoral (front de mer, brise-lames). • Service du trafic maritime; régulation du trafic dans les havres achalandés et examen des navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes. • Annonces radio; avis aux navigateurs concernant les dangers, les conditions météorologiques, les conditions de glace, etc.
Déglaçage	• Escorte des navires dans des eaux envahies par les glaces. • Emploie des brise-glaces dans les havres pour les navires de charge et les navires de pêche. • Annonces radio sur les conditions de glace. • Prévention et lutte contre les inondations dans les canaux et sur le Saint-Laurent en aval de Montréal.
Réglementation Maritime	• Réglementation et normes en matière de sécurité. • Inspection des navires immatriculés au Canada et des navires étrangers en escale dans des ports canadiens. • Examen et certification par le Ministère des compétences des membres d'équipage. • Programme de santé et de sécurité au travail, y compris les enquêtes et les inspections. • Interventions environnementales; intervention pour faire respecter les obligations de nettoyage, les normes de prévention.
Recherche et sauvetage	• Responsabilité conjointe assumée avec le Ministère de la Défense Nationale (MDN). • Dotation conjointe avec le MDN de stations de recherche et sauvetage. • Programme de sécurité des bateaux. • Production de films éducatifs vidéo sur la sécurité des navires; de guides de sécurité; d'annonces à la radio; de démonstrations sur la sécurité. • Opérations qui reçoivent l'aide des embarcations du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; paiement des frais de carburant, de déplacement, de formation et d'assurance.
Havres et ports publics	• Entretien, administration et expansion des havres et des ports.

Les équipements et infrastructures de la Garde côtière canadienne sur le Saint-Laurent

La Garde côtière canadienne possède les équipements suivants pour mener à bien ses opérations dans la région laurentienne:

- 2 brise-glaces moyens/fluviaux;
- 3 gros baliseurs/brise-glaces légers;
- 1 baliseur moyen/brise-glace léger;
- 1 baliseur moyen renforcé pour les glaces;
- 1 petit baliseur renforcé pour les glaces;
- 2 petits baliseurs;
- 1 aéroglisseur;
- 8 hélicoptères;

La Garde côtière a également à sa disposition plusieurs navires de recherche et sauvetage, sans oublier qu'elle utilise plus de 1600 aides flottantes, de 800 aides fixes, de 400 réflecteurs de radar, de radiobalises et de plusieurs autres équipements, dont 29 phares.

Les deux ports d'attache de la Garde côtière sur le Saint-Laurent sont Québec et Sorel, ces deux ports offrant des services d'entretien et d'approvisionnement. Le quartier général est cependant à Québec, où les services administratifs et les ateliers sont regroupés. À cela s'ajoutent également les trois centres de gestion du trafic maritime, soit Les Escoumins, Québec et Montréal.

Sources: Ministère des transports du Canada, Aperçu du secteur maritime: description.
Stan Keyes, A national marine strategy: report of the standing committee on transport.
Garde côtière canadienne, Profil du service.

2. Les services et infrastructures portuaires

En plus des caractéristiques dites physiques du Saint-Laurent, il y existe une variété d'équipements, d'infrastructures et de services diponibles. Nous nous attarderons donc à faire une revue de ceux-ci et à discuter de leurs avantages et inconvénients.

Il sera donc question, dans un premier temps, des profondeurs à quai. Il existe sur le Saint-Laurent des ports dont la profondeur est plus qu'accomodante (voir le tableau 2.1). En effet, les ports du golfe jusqu'à Québec pourraient être qualifiés de ports en eau très profonde (Québec, Sept-Îles, ...). Les ports à l'ouest de Québec (Montréal, Trois-Rivières, ...) ne jouissent pas du même avantage, leur profondeur à quai étant limitée à 10,7 mètres. Ces ports doivent donc procéder au nettoyage des hauts fonds pour maintenir leur profondeur. Il est à noter que les ports américains, même s'ils bénéficient d'une profondeur moyenne plus importante, sont également confrontés au problème du dragage des hauts fonds. Par exemple, le port de New York voit la profondeur de certains de ses terminaux à conteneurs souvent réduite à un peu plus de 11 mètres, ce qui oblige à alléger les plus gros navires, avant leur arrivée au port[5]. Les ports de la Nouvelle-Orléans et de Bâton-Rouge souffrent également du même problème, l'embouchure du Mississippi devant continuellement être draguée.

[5] Don C. Becker, "Publisher's Notebook", Journal of Commerce, 10 mai 1995.

2.1 Profondeur à quai (en mètres, à marée basse[1])

Port	Maximum	Minimum
Valleyfield	8,20 m.	8,20 m
Montréal	10,70 m	7,60 m
Sorel	10,67 m	4,27 m
Bécancour	10,70 m	10,70 m
Trois-Rivières	11,00 m	9,10 m
Québec	16,70 m	5,80 m
Pointe-au-Pic	8,20 m	8,20m
Port Saguenay	13,80 m	9,10 m
Gros-Cacouna	10,20 m	10,20 m
Baie-Comeau	12,20 m	7,10 m
Port-Cartier	15,29 m	15,29 m
Sept-Îles	18,00 m	7,50 m
Halifax	15,00 m	7,60 m
Saint-Jean, N-B	12,80 m	6,70 m
Albany	9,75 m	n.d.
Baltimore	15,24 m	9,10 m
Boston	12,19 m	7,48 m
New York	12,20 m	6,10 m
Philadelphie	12,20 m	9,00 m
Ports de Virginie	15,25 m	9,75 m
Bâton-Rouge	12,20 m	n.d.
Nouvelle-Orléans	13,80 m	n.d.

1: si applicable

Sources: Fairplay, World Ports Directory,1995
Lloyd's, Ports of the World 1995

Lorsque l'on observe les types de marchandises pouvant être accueillies par les ports du Saint-Laurent, il nous apparaît clairement que la plupart d'entre eux bénéficient d'un bon nombre d'infrastructures leur permettant d'offrir des services adéquats et diversifiés. En effet, pratiquement toutes les marchandises, allant des conteneurs (Montréal seulement) aux grains, en passant par les vracs solides et liquides peuvent être manutentionnées dans les ports du Saint-Laurent (voir le tableau 2.2). Par contre, une des conséquences de cette diversification est qu'elle

engendre un étalement des ressources qui n'est pas toujours positif et qui contribue à une diminution de la qualité des infrastructures. À titre d'exemples, selon certains utilisateurs, la qualité des hangars au port de Montréal laisse à désirer et certains ports du Saint-Laurent pourraient réduire leur nombre de quais. Une rationalisation et une plus grande spécialisation des ports du Saint-Laurent seraient donc nécessaires compte tenu du trafic total passant par le Saint-Laurent. Sur ce point, le désengagement de Transport Canada et la réforme annoncée au niveau de la gestion des ports, pourraient contribuer à ce que la situation s'améliore.

2.2 Types de marchandises manutentionnées

Port	Marchandises générales	Conteneurs	Grains	Vracs solides	Vracs liquides	Ro-Ro	Terminal à passagers
Valleyfield	oui	non	non	oui	oui	non	non
Montréal	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Sorel	oui	non	oui	oui	non	non	non
Bécancour	oui	non	non	oui	non	oui	non
Trois-Rivières	oui	non	oui	oui	oui	oui	non
Québec	oui	non	oui	oui	oui	oui	oui
Pointe-au-Pic	oui	non	non	oui	non	non	non
Port Saguenay	oui	non	non	oui	oui	non	non
Gros-Cacouna	oui	non	non	oui	non	non	non
Baie-Comeau	non	non	oui	oui	oui	oui	non
Port-Cartier	non	non	oui	oui	oui	non	non
Sept-Îles	oui	non	non	oui	oui	oui	non
Halifax	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Saint-Jean, N-B	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui
Albany	oui	non	oui	oui	oui	oui	non
Baltimore	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non
Boston	oui	oui	non	oui	oui	non	oui
New York	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui
Philadelphie	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui
Ports de Virginie	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non
Bâton-Rouge	oui	non	oui	oui	oui	oui	non
Nouvelle-Orléans	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui

Sources: Fairplay, World Ports Directory 1995
Lloyd's, Ports of the World 1995

Au niveau des systèmes d'échange de donnés électroniques, sur le Saint-Laurent, seul le port de Montréal bénéficie d'une telle infrastructure. En effet, c'est principalement pour le trafic de conteneurs qu'un tel système est utile. C'est ainsi que le système d'échange de données électronique (EDI), au port de Montréal, permet aux lignes maritimes d'échanger les données concernant la cargaison des navires avec les douanes, les opérateurs portuaires et les compagnies ferroviaires, en plus de permettre la transmission de données entre Agriculture Canada et les douanes. De cette façon, le transit des conteneurs est plus rapide et plus efficace, les formalités administratives étant simplifiées. Présentement, le système EDI est principalement utilisé sur une base privée. Néanmoins, par le biais d'ÉDICOM[6], le système EDI devrait pouvoir bientôt être utilisé par tous les transporteurs utilisant le port de Montréal.

En ce qui concerne les liens ferroviaires des ports du Saint-Laurent, comme le tableau 2.3 l'indique, les ports à l'ouest de Québec (inclusivement) sont desservis par le CN ou le CP ou encore les deux (Montréal et Québec). Il est à noter que l'accès ferroviaire au port de Montréal est un des facteurs contribuant de façon importante à la compétitivité du port dans le domaine de la conteneurisation, puisque 65% des conteneurs transitant par le port sont acheminés par rail. Cette situation s'explique par le fait que c'est le port de Montréal qui opère les 100 kilomètres de rail sur son territoire. En ce qui concerne les vracs, comme les volumes à transporter ne sont pas présents sur une base régulière, l'utilisation du transport par rail est plus difficile et plus coûteuse. Précisons cependant que plusieurs ports américains n'ont pas toujours d'accès ferroviaires adéquats aux quais.

[6] ÉDICOM (Échange de données informatisées pour le commerce) est un organisme résultant d'une initiative des principaux dirigeants du domaine des transports, de l'industrie et du commerce à Montréal. Cet organisme a pour mission de faciliter et de développer un système d'échange électronique de données au port de Montréal.

2.3 Accès ferroviaire aux quais

Port	compagnies
Valleyfield	Canadien National et Conrail
Montréal	Canadien National et Canadien Pacifique
Sorel	disponible
Bécancour	Canadien National (dans le parc industriel, à proximité du quai)
Trois-Rivières	Canadien Pacifique
Québec	Canadien National et Canadien Pacifique
Pointe-au-Pic	non
Port Saguenay	non
Gros-Cacouna	non
Baie-Comeau	disponible (ro-ro pour la traverse de Matane)
Port-Cartier	disponible (provenant des mines du nord)
Sept-Îles	disponible (provenant des mines du nord)
Halifax	Canadien National
Saint-Jean, N-B	Canadien National et Canadien Pacifique
Albany	disponible
Baltimore	CSX transportation, Conrail et Canton Railroad Co.
Boston	disponible
New York	Conrail et Canadien Pacifique
Philadelphie	Conrail, CSX transportation et Canadien Pacifique
Ports de Virginie	CSX transportation et Norfolk Southern Corp. Rail
Bâton-Rouge	Illinois Central Railroad, Louisiana & Arkansas Railway Co. et Union Pacific System
Nouvelle-Orléans	CSX transportation, Illinois Central Railroad, Kansas City Southern Lines, Norfolk Southern Corp., Southern Pacific Transportation Co. et Union Pacific Railroad

Sources: Fairplay, World Ports Directory 1995
Lloyd's, Ports of the World 1995

Au niveau des services de transport maritime disponibles sur le Saint-Laurent, nous pouvons établir deux catégories distinctes. La première catégorie est constituée des lignes maritimes régulières avec dessertes internationales, opérant essentiellement à Montréal, spécialisées dans les conteneurs et les marchandises générales. La seconde catégorie regroupe les autres lignes maritimes desservant, de façon irrégulière, le Canada et les États-Unis. Elles opèrent dans la

majorité des ports du Saint-Laurent et des Grands-Lacs et se spécialisent dans le transport des vracs de toutes sortes et de marchandises diverses. Ajoutons également que comme pratiquement partout ailleurs dans le monde, des services d'affrètement de navire sont disponibles.

En ce qui concerne les services de lignes régulières desservant Montréal, spécifions que pratiquement 90 % des conteneurs transitant par Montréal sont en destination ou en provenance de l'Europe du Nord ou de la Méditerranée. Le port de Montréal est ainsi le port le plus important en Amérique du Nord, en terme de volume, sur la route de l'Atlantique Nord. Le tableau 2.4 donne d'ailleurs un aperçu des destinations desservies par les lignes régulières utilisant le port de Montréal, alors que le tableau 2.5 énumère plutôt les services de lignes traditionnelles n'opérant pas sur une base régulière.

Port de Montréal

2.4 Lignes maritimes régulières passant par Montréal et leur fréquence

Lignes maritimes	Fréquence	Types de service
Royaume-Uni et l'Europe		
Atlantic Conbulk Services	bimensuelle	conteneur, vrac solide, cargo lourd
B.O.L.T.-Canada Line	hebdomadaire	conteneur
Canada Maritime	hebdomadaire	conteneur
Cast	hebdomadaire	conteneur
Federal Atlantic Lakes Line	10 jours	conteneur, conventionnel
Hapag-Lloyd	hebdomadaire	conteneur
OOCL Canada Inc.	hebdomadaire	conteneur
UAL Atlantica Line	hebdomadaire	conteneur
Méditerranée		
Canada Maritime	hebdomadaire	conteneur
Cast	hebdomadaire	conteneur
Compagnie Maritime d'Affrètement	hebdomadaire	conteneur
Compagnie Nationale Algérienne de Navigation	mensuelle	conteneur, conventionnel, céréales, "K.D.", cargo lourd
D.B. Turkish Cargo Lines (TCL)	mensuelle	conteneur, conventionnel, "K.D."
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
Metz Container Line	hebdomadaire	conteneur, conventionnel
Russie		
B.O.L.T.-Canada Line	hebdomadaire	conteneur
Metz Container Line	12 jours	conventionnel, conteneur
Mer Rouge et Golfe Persique		
Compagnie Maritime d'Affrètement	hebdomadaire	conteneur
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
Irano-MISR Shipping Co. (IMSC)	mensuelle	conteneur, conventionnel, cargo lourd
Pakistan National Shipping Corp.	mensuelle	conventionnel
Inde, Pakistan, Bangladesh, Birmanie, Sri Lanka		
Compagnie Maritime d'Affrètement	hebdomadaire	conteneur
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
Pakistan National Shipping Corp.	mensuelle	conventionnel
Shipping Corporation of India Ltd.	mensuelle	conteneur, conventionnel, céréales, "K.D."
Chine et l'Extrême-Orient		
Compagnie Maritime d'Affrètement	hebdomadaire	conteneur
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
Sinotrans Line	mensuelle	conteneur, conventionnel, cargo lourd

2.4 Lignes maritimes régulières passant par Montréal et leur fréquence (suite)

Lignes maritimes	Fréquence	Types de service
Afrique de l'Est et du Sud		
Christensen Canadian African Lines	3 semaines	conteneur, conventionnel, vrac solide, céréales, K.D., cargo lourd
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
Afrique de l'Ouest		
Christensen Canadian African Lines	mensuelle	conteneur, conventionnel, vrac solide, céréales, K.D., cargo lourd
DSR-Senator Lines	hebdomadaire	conteneur
OT Africa Line	hebdomadaire	conteneur
Antilles		
Coral Line	3 semaines	conteneur, conventionnel
Melfi Lines	bimensuelle	conteneur, conventionnel
Naviera Lavinel	mensuelle	conventionnel
Amérique Centrale et du Sud		
Coral Line	3 semaines	conteneur, conventionnel
Melfi Lines	bimensuelle	conteneur, conventionnel
Naviera Lavinel	mensuelle	conteneur, conventionnel

Source: Le Guide du port de Montréal 1995-1996

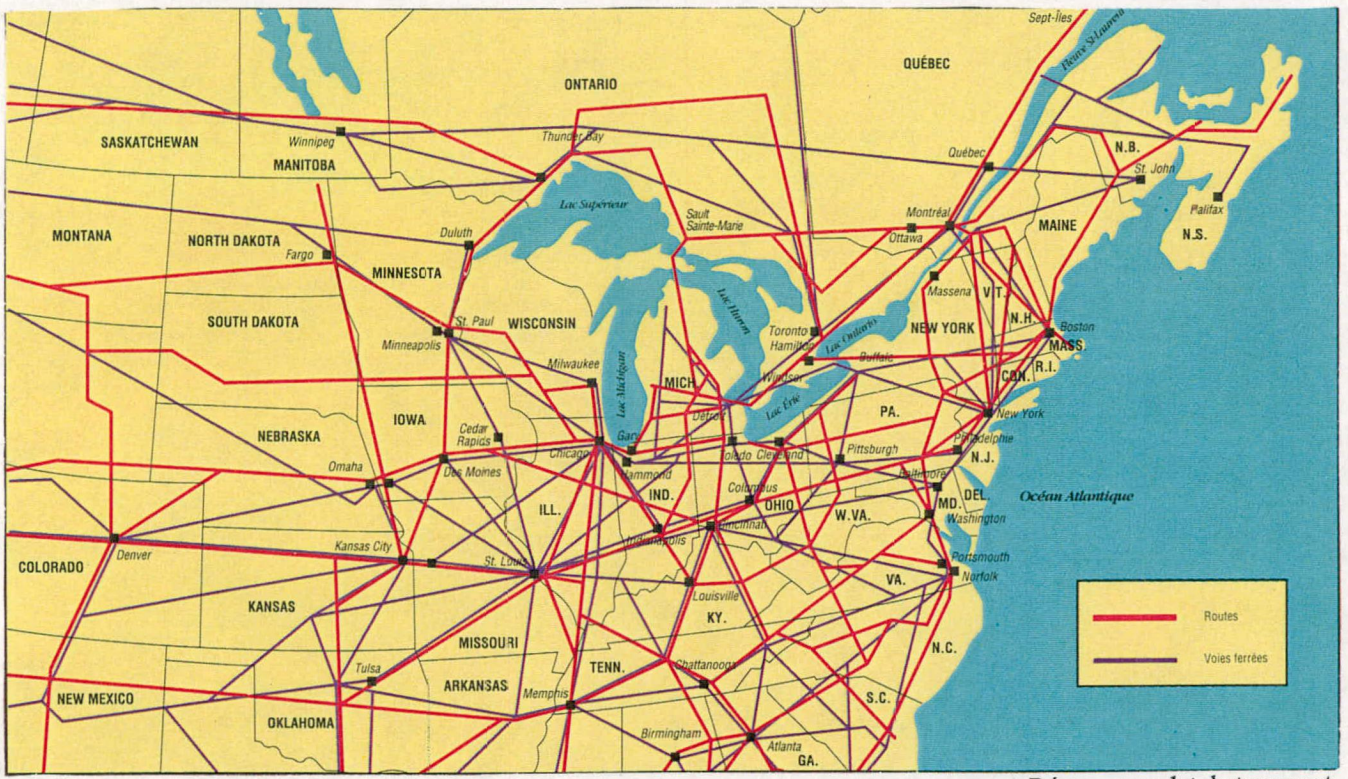
2.5 Lignes maritimes avec desserte aux Canada et aux États-Unis

Compagnies	Services	Ports desservis
Canada Steamship Lines Inc.	Vrac solide	Ports des Grands-Lacs et du Saint-Laurent, Golfe du Saint-Laurent, côte est du Canada
Coopérative de transport maritime	Conventionnel	Cap-aux-Meules
Fednav International Ltée.	Vrac solide	Ports des Grands-Lacs
Global Self-Unloaders	Vrac solide	Ports de Grands-Lacs et du Saint-Laurent
Navigation C.A. Crosbie Ltée.		Arctique du Canada, le Groenland, côte est du Canada, bassin Atlantique et Antarctique
Navigation Îles-aux-Coudres	Conventionnel	Baie-Comeau, Blanc-Sablon, Chicoutimi, Grinstone, Marquette (Mi), Miquelon (France), Point-Noire, Port-aux-Basques (TN), Québec. Sept-Îles, Sorel, Saint-Pierre (France)
P & H Shipping	Céréales Vrac Solide	Ports des Grands-Lacs
N.H. Paterson & Sons Limited	Céréales Vrac solide	Chicago (Il), Duluth (Mn), Goderich (Ont), Port Stanley (Ont), ports du Saint-Laurent, Sept-Îles, Thunder Bay (Ont), Toledo (Oh)
Seaway Bulk Carriers	Vrac solide	Tous les ports des Grands-Lacs et du Saint-Laurent
Seaway Self Unloaders	Vrac solide	Tous les ports des Grands-Lacs et du Saint-Laurent, Golfe du Saint-Laurent, côte est du Canada
La Société en Commandite Océanex (Société de transport maritime ACE Inc.)	Conteneur, remorque, "Ro Ro", Marchandises diverses	Corner Brook (TN), Halifax, (NE), St-John's (TN)
Socanav	Produit pétroliers Vrac liquide	Divers ports du Canada et des États-Unis sur demande
Transport Desgagnés Inc.	Conteneur conventionnel vrac solide céréales	Divers ports sur les Grands-Lacs et le Saint-Laurent, la Basse Côte Nord, l'Arctique ainsi que l'Europe, les États-Unis et l'Amérique du Sud sur demande
Transport Igloolik Inc.	Colis lourd "Ro Ro"	Ports de l'Arctique, ports du Saint-Laurent, international
ULS Corp.	Vrac solide céréales	Tous les ports des Grands-Lacs et du Saint-Laurent

Source: Le guide du port de Montréal 1995-1996

3. Intermodalisme et taille du marché

En plus d'une voie d'eau pénétrant au coeur de l'Amérique, la vallée du Saint-Laurent est reliée au reste du continent grâce à un réseau intermodal très développé. En effet, les réseaux ferroviaires et routiers permettent aux marchandises, transitant par les ports du Saint-Laurent, d'avoir accès aux grands centres canadiens et américains. C'est ainsi que des villes comme Chicago et Détroit peuvent être reliées par rail, à partir de Montréal, en une trentaine d'heures. Toronto, Boston, New York et Washington peuvent également être reliées par camion ou rail en quelques heures. Cette proximité des grands centres permet d'atteindre un bassin de population de plus de 120 millions de consommateurs ayant un pouvoir d'achat de plus de 3000 milliards de dollars canadiens en 1990 (voir les tableaux 3.1 et 3.2 de même que la carte qui suit).



Réseau complet de transport

Néanmoins, de manière à améliorer la qualité du lien entre le transport ferroviaire et le transport maritime, certaines initiatives pourraient être mises de l'avant. Dans un premier temps, au port de Montréal, il serait souhaitable de diminuer le nombre d'opérations intermédiaires entre les terminaux et les compagnies de chemin de fer. Par ailleurs, le port de Québec devrait, à l'exemple du port de Montréal, assumer lui-même la gestion des tronçons ferroviaires sur son territoire. Cette modification permettrait une meilleure concurrence entre les transporteurs ferroviaires et serait favorable aux expéditeurs. Ces deux améliorations, selon certains intervenants, permettraient de rendre ces deux ports plus compétitifs, particulièrement dans le deuxième cas.

3.1 Villes importantes se trouvant dans un rayon de 1400 km / 875 milles de Montréal

Baltimore	Détroit	Rochester
Boston	Indianapolis	Syracuse
Buffalo	Milwaukee	Toledo
Chicago	New York	Toronto
Cincinnati	Ottawa	Washington
Cleveland	Philadelphie	Windsor
Columbus	Pittsburgh	

3.2 Le bassin de la population et son pouvoir d'achat, dans un rayon de 1400 km/ 875 milles de Montréal (1990)

Provinces ou États	Population	PIB (en milliards de $ can)
Connecticut	3 287 116	109,698
Delaware	666 168	23,340
Île du Prince Édouard	129 765	2,012
Indiana	5 544 159	130,704
Maine	1 227 928	26,841
Maryland	4 781 468	127,203
Massachussetts	6 016 425	179,718
Michigan	9 295 297	219,396
New Hampshire	1 109 252	28,008
New Jersey	7 730 188	242,736
New York	17 990 455	544,989
Nouveau Brunswick	723 900	13,077
Nouvelle Écosse	899 942	16,794
Ohio	10 847 115	259,074
Ontario	10 084 885	277,454
Pennsylvanie	11 881 643	285,915
Québec	6 895 963	153,115
Rhodes Island	1 003 464	24,507
Terre-Neuve	568 474	8,802
Vermont	562 758	12,837
Virginie	6 187 358	165,714
Virginie Occidentale	1 793 477	32,676
Wisconsin	4 891 769	117,867
Chicago, Ill.	6 069 974	168,267
Total	120 188 943	3 170,744

Sources: Statistical Abstract of the United States, septembre 1994
L'observateur économique canadien, mars 1995
Encyclopaedia Universalis, Symposium Les chiffres du monde, 1994

Note: Le taux de change utilisé est celui de 1990, soit 1,167 $can par $us.

4. Implantation industrielle

Les entreprises du secteur industriel ont plusieurs avantages lorsqu'elles choisissent les rives du Saint-Laurent pour s'y établir. En plus de l'accès par la voie navigable qui est certes un des grands avantages, il existe une variété de ressources disponibles à faible coût. Tout d'abord, le coût des terrains, compte tenu des infrastructures et des services offerts, est avantageux pour ne pas dire très compétitif (voir le tableau 4.1)[7]. De même, l'eau potable et l'eau industrielle sont disponibles en grande quantité et à faible coût. Du côté de l'approvisionnement en énergie, le Québec demeure un des endroits en Amérique du Nord où les tarifs d'électricité sont les plus bas (tableau 4.2). Cette situation a d'ailleurs favorisé l'implantation d'un bon nombre d'industries dans la province. Par contre, en ce qui concerne le coût du gaz naturel, le Québec étant à l'extrémité du réseau de gazoducs, son coût ne constitue pas nécessairement un avantage, mais il demeure tout de même concurrentiel (voir le tableau 4.3).

4.1 Coût des terrains industriels en 1992[1]

Villes	$/pied carré	$/mètre carré
Montréal	8,76	94,15
Québec	1,12	12,31
Bécancour[2]	0,72	7,70
Toronto	8,14	87,50
Vancouver	8,60	92,50
New York	10,23	110,00
Boston	9,77	105,00
Chicago	2,00	21,50
Atlanta	3,02	32,50
Los Angeles	9,07	97,50
Paris	20,00	215,00
Milan	7,44	80,00
Londres	30,47	327,50
Bruxelles	15,12	162,50
Düsseldorf	6,05	65,00
Stockholm	17,67	190,00
Tokyo	200,00	2150,00

1: Les prix des terrains sont des approximations de la valeur de ces derniers dans la région urbaine concernée.
2: prix en 1995

Sources: Office de l'expansion économique de la Communauté urbaine de Montréal
Société de promotion économique du Québec métropolitain
Ministère de l'industrie du commerce et de la technologie du Québec, Point de Mire: Québec
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

[7] En ce qui concerne le prix des terrains à Montréal, le prix affiché dans le tableau 4.1 correspond à la valeur réelle des terrains. Cependant, il est possible, présentement, d'acquérir des terrains pour beaucoup moins que leur valeur réelle.

4.2 Coûts comparatifs de l'électricité

Villes	Prix moyen en ¢/kWh en 1994		
	Petite puissance	Moyenne puissance	Grande puissance
Montréal	8,45	7,60	3,86
Halifax	11,47	7,19	5,65
Toronto	12,67	9,96	7,04
Vancouver	6,99	5,44	3,81
Boston	20,26	14,72	11,25
Chicago	11,70	9,26	5,46
Détroit	14,45	12,43	8,14
Houston	13,21	10,54	6,19
New York	23,82	18,22	10,48
San Francisco	17,48	15,52	10,38
Seattle	5,12	4,98	4,21

Source: Hydro-Québec, Comparaison des prix de l'électricité dans les grandes villes canadiennes et américaines, en vigueur le 1er mai 1994.

4.3 Coûts comparatifs du gaz naturel en 1993 (excluant les taxes à la consommation)

Provinces	Coût en cents/m^3
Colombie-Britannique	14,93
Alberta	7,41
Saskatchewan	15,70
Manitoba	17,12
Ontario	16,60
Québec	18,54
Moyenne canadienne	13,47

Source: Ministère des ressources naturelles du Québec, L'énergie au Québec.

Le Québec est également impliqué activement dans le commerce international, les exportations et les importations comptant pour plus de 30 % de son PIB. Citons également le fait que le Québec a appuyé, dès le départ, les initiatives visant à instaurer une zone de libre-échange en Amérique du Nord. C'est ainsi que les entreprises s'installant au Québec peuvent bénéficier de tous les avantages de l'Accord de Libre-Échange Nord-Américain (ALENA).

Néanmoins, il semble que l'attrait qu'exerce le fleuve Saint-Laurent sur l'implantation industrielle soit limité. En effet, selon une étude du Ministère de l'industrie, du commerce et de la technologie, le Saint-Laurent constitue un facteur de localisation principalement pour les industries lourdes orientées vers la transformation des matières premières[8]. Le faible coût de l'électricité est également un facteur de localisation important dans ces cas, ces industries étant généralement très énergivores. La promotion et les incitatifs aux implantations industrielles devraient donc tenir compte du fait que le Saint-Laurent n'est pas un facteur de localisation déterminant auprès de tous les secteurs industriels. De même, pour un grand nombre d'industries, c'est la proximité des marchés et la qualité de la main d'oeuvre qui sont les facteurs de localisation les plus importants.

Parc industriel et portuaire de Bécancour

[8] Yves Descôteaux et Ronald Doucet, Le fleuve Saint-Laurent et la localisation industrielle, p.17.

5. Compétitivité

Comme nous l'avons vu précédemment, le Saint-Laurent et le Québec possèdent plusieurs atouts. Cependant, en bout de ligne, les facteurs influençant le choix d'un réseau de transport plutôt qu'un autre sont la fiabilité et les coûts du service. En ce qui concerne la fiabilité, cet aspect ayant été traité plus haut, nous savons que le système Saint-Laurent est capable de répondre aux exigences les plus sévères. Du côté des coûts, le système Saint-Laurent est-il compétitif? Pour obtenir une réponse à cette question, nous devons examiner en détail quels sont les différents coûts qui doivent être supportés par les utilisateurs. Ces différents coûts se composent des coûts de transport terrestre, des frais encourus dans les ports, et finalement des tarifs de transport maritime. De plus, les ports du Saint-Laurent (particulièrement celui de Montréal) étant en compétition avec des ports américains, des facteurs comme la fiscalité et les taux de change entrent également en ligne de compte. Toutefois, des comparaisons au niveau des coûts d'utilisation de différents réseaux de transport demeurent très difficiles à dénicher. Celles que nous avons pu consulter évaluaient seulement le port de Montréal sur le Saint-Laurent. Nous croyons cependant que ce port fournit un bon indice de la compétitivité du Saint-Laurent.

5.1 Tarifs terrestres en Amérique du Nord[1] (1992 $ can/conteneur)

	Ports d'entrée/sortie									
Origine/Destination	Montréal		New York[2]		Baltimore[3]		Norfolk		Halifax	
	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds
Toronto-Importation	450	715	785	840	n.d.	n.d.	890 [4]	1095 [4]	550	950
Toronto-Exportation	450	715	765	820	n.d.	n.d.	950 [4]	1125 [4]	550	950
Détroit-Importation	535	720	575	685	670	790	680	830	n.d.	n.d.
Détroit-Exportation	535	720	710	785	825	905	735	850	n.d.	n.d.
									n.d.	n.d.
Chicago-Importation	755	820	580	650	715	810	720	740	n.d.	n.d.
Chicago-Exportation	755	820	690	780	785	900	750	825	n.d.	n.d.
Boston-Importation	600	600	600	600	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Boston-Exportation	600	600	600	600	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

1: Les tarifs comprennent les coûts de cueillette/livraison à l'origine/destination de 150 $can/conteneur et les coûts de transfert (rail-route) aux terminus ferroviaires à l'origine/destination (si applicable).
2: Les tarifs comprennent les coûts de dragage de 50 $us/conteneur et la subvention "container incentive program" de 20 $us/conteneur (importation) et 20 $us/conteneur (exportation).
3: Les tarifs comprennent les coûts de dragage de 55 $us/conteneur.
4: L'origine et la destination du trafic par chemin de fer est à Welland. Les coûts de cueillette/livraison entre Welland et Toronto sont de 300 $can/conteneur.

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

C'est ainsi qu'au niveau des tarifs terrestres (incluant les tarifs ferroviaires et ceux de camionnage), le port de Montréal est particulièrement compétitif pour la desserte des régions de Toronto, de Détroit et de Boston. Au niveau de la région de Chicago, Montréal semble être plus ou moins compétitif (voir le tableau 5.1). En ce qui a trait aux frais portuaires, il semblerait que le port de Montréal possède un avantage compétitif sur l'ensemble de ses concurrents (voir les tableaux 5.2 et 5.3).

5.2 Frais portuaires-Navire de 1800 EVP ($can/conteneur de 20 pieds)

Frais	Montréal	New York	Baltimore	Norfolk	Halifax
Droits portuaires	28,73	(1)	29,27	48,58	53,64
Pilotage	5,97	5,09	13,10	5,47	2,73
Arrimage	150,00	190,00	200,00	180,00	150,00
Cotisations/Redevances	49,60	88,36	55,06	55,06	22,52
Autres frais	3,43	6,71 [23]	8,05 [3]	27,36 [3]	11,85
TOTAL	237,73	290,16	305,48	316,47	240,74

1: Inclus avec les frais d'arrimage
2: Manutention de cordages incluse avec les frais d'arrimage
3: Seuls les frais fédéraux sont inclus. Le total des frais imposés tant aux expéditeurs /consignataires qu'aux compagnies de navigation s'élève à 180 $can. par conteneur de 20 pieds.

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

5.3 Frais portuaires-Navire de 1800 EVP ($can/conteneur de 40 pieds)

Frais	Montréal	New York	Baltimore	Norfolk	Halifax
Droits portuaires	48,65	(1)	51,59	80,65	89,25
Pilotage	11,95	10,18	26,20	10,93	5,45
Arrimage	150,00	190,00	200,00	180,00	150,00
Cotisations/Redevances	82,40	135,86	91,46	91,46	37,41
Autres frais	6,89	13,42 [23]	16,04 [3]	54,16 [3]	23,71
TOTAL	299,89	349,46	385,29	417,20	305,82

1: Inclus avec les frais d'arrimage
2: Manutention de cordages incluse avec les frais d'arrimage
3: Seuls les frais fédéraux sont inclus. Le total des frais imposés tant aux expéditeurs /consignataires qu'aux compagnies de navigation s'élève à 180 $can. par conteneur de 20 pieds.

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

Du côté du tronçon maritime proprement dit (voir le tableau 5.4), le port de Montréal est très compétitif pour l'Europe de Nord, malgré le fait que des navires de plus petites tailles soient

utilisés (1800 evp versus 2500 evp et plus). Sur la route de la Méditerranée, Montréal reste compétitif malgré l'utilisation de navire de faible tonnage (793 evp versus 2200 et plus). Le potentiel de Montréal sur la Méditerranée paraît d'ailleurs intéressant, particulièrement si la taille des navires était augmentée.

5.4 Coûts maritimes

Capacité du navire	793 EVP	1009 EVP	1800 EVP	2232 EVP	2594 EVP	3456 EVP
Compagnie maritime	Canada Maritime	Canada Maritime	Canada Maritime	Italia Line	Hapag Lloyd	Maersk
Circuit	Méditerranée	Atlantique nord	Atlantique nord	Méditerranée	Atlantique nord	Atlantique Nord
Ports	Montréal	Montréal	Montréal	Halifax	Halifax	Halifax
	Lisbonne	Le Havre	Anvers	New York	New York	New York
	Livourne	Hambourg	Felixtowe	Norfolk	Norfolk	Norfolk
	Valence			Valence	Le Havre	Le Havre
	Cadix			Fos	Thamesport	Felixtowe
	Montréal			La Spezia	Rotterdam	Rotterdam
				Halifax	Bremerhaven	Bremerhaven
					Anvers	Halifax
					Halifax	
coûts						
Par voyage	542 455	567 171	918 459	1 332 378	1 523 686	1 870 909
Par EVP	456	375	340	398	392	361
Par EVP/jour	20,47	18,98	15,95	14,96	14,84	13,40

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

Le portrait global nous montre que le port de Montréal soutient très bien la concurrence. En effet, si on regarde le coût total de transport pour les différentes origines/destinations, Montréal demeure un choix économique pour acheminer des marchandises en provenance ou à destination de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Le principal compétiteur du port de Montréal demeure New York, les coûts d'utilisation du réseau de transport transitant par ce port se rapprochant généralement de ceux du système passant par Montréal (voir les tableaux 5.5 à 5.8). Les évaluations fournies par les tableaux suivants datent de 1992, la situation a évidemment évolué mais, selon des sources bien informées, le port de Montréal aurait vu son avantage compétitif augmenter. De nouvelles évaluations des coûts comparatifs devraient par ailleurs être réalisées en 1996.

5.5 Sommaire des coûts totaux-Conteneur de 20 pieds ($can)

Origine/destination	Catégorie de coûts		CIRCUIT: ATLANTIQUE NORD1 Montréal2	New York3	Baltimore3	Norfolk3	Halifax3
Toronto	Maritimes		340	361		361	361
	Portuaires		238	287	n.d.	306	233
	Terrestres		450	775		920	550
		Total:	1028	1423	n.d.	1587	1144
Détroit	Maritimes		340	361	368	361	
	Portuaires		238	287	293	306	n.d.
	Terrestres		535	643	748	708	
		Total:	1113	1291	1409	1375	n.d
Chicago	Maritimes		340	361	368	361	
	Portuaires		238	287	293	306	n.d.
	Terrestres		755	635	750	735	
		Total:	1333	1283	1411	1402	n.d.
Boston	Maritimes		340	361			
	Portuaires		238	287	n.d.	n.d.	n.d.
	Terrestres		600	600			
		Total:	1178	1248	n.d.	n.d.	n.d.

1: Les circuits de l'Atlantique Nord sont les mêmes que ceux du tableau 5.4 (page 30)
2: Navire de 1800 EVP
3: Navire de 3456 EVP

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

Origine/destination	Catégorie de coûts		CIRCUIT: ATLANTIQUE NORD1 Montréal2	New York3	Baltimore3	Norfolk3	Halifax3
Toronto	Maritimes		680	722		722	722
	Portuaires		300	344	n.d.	400	289
	Terrestres		715	830		1110	950
		Total:	1695	1896	n.d.	2232	1961
Détroit	Maritimes		680	722	736	722	
	Portuaires		300	344	362	4700	n.d.
	Terrestres		720	735	848	840	
		Total:	1700	1801	1946	1962	n.d
Chicago	Maritimes		680	722	736	722	
	Portuaires		300	344	362	400	n.d.
	Terrestres		820	715	855	783	
		Total:	1800	1781	1953	1905	n.d.
Boston	Maritimes		680	722			
	Portuaires		300	344	n.d.	n.d.	n.d.
	Terrestres		600	600			
		Total:	1580	1666	n.d.	n.d.	n.d.

1: Les circuits de l'Atlantique Nord sont les mêmes que ceux du tableau 5.4 (page 30)
2: Navire de 1800 EVP
3: Navire de 3456 EVP

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

5.7 Sommaire des coûts totaux-Conteneur de 20 pieds ($can)

Origine/destination	Catégorie de coûts		CIRCUIT: MÉDITERRANÉE[1] Montréal[2]	New York[3]	Baltimore[3]	Norfolk[3]	Halifax[3]
Toronto	Maritimes		456	398		398	398
	Portuaires		246	289	n.d.	309	238
	Terrestres		450	775		920	550
		Total:	1152	1462	n.d.	1627	1186
Détroit	Maritimes		456	398	406	398	
	Portuaires		246	289	300	309	n.d.
	Terrestres		535	643	748	708	
		Total:	1237	1330	1454	1415	n.d
Chicago	Maritimes		456	398	406	398	
	Portuaires		246	289	300	309	n.d.
	Terrestres		755	635	750	735	
		Total:	1457	1322	1456	1442	n.d.
Boston	Maritimes		456	398			
	Portuaires		246	289	n.d.	n.d.	n.d.
	Terrestres		600	600			
		Total:	1302	1287	n.d.	n.d.	n.d.

1: Les circuits méditerranéens sont les mêmes que ceux du tableau 5.4 (page 30)
2: Navire de 1800 EVP
3: Navire de 3456 EVP

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, rapport final, février 1994.

5.8 Sommaire des coûts totaux-Conteneur de 40 pieds ($can)

Origine/destination	Catégorie de coûts		CIRCUIT: MÉDITERRANÉE[1] Montréal[2]	New York[3]	Baltimore[3]	Norfolk[3]	Halifax[3]
Toronto	Maritimes		912	796		796	796
	Portuaires		316	347	n.d.	406	301
	Terrestres		715	830		1110	950
		Total:	1943	1973	n.d.	2312	2047
Détroit	Maritimes		912	796	812	796	
	Portuaires		316	347	375	406	n.d.
	Terrestres		720	735	855	840	
		Total:	1948	1878	2035	2042	n.d.
Chicago	Maritimes		912	796	812	796	
	Portuaires		316	347	375	406	n.d.
	Terrestres		600	715	855	783	
		Total:	2048	1858	2042	1985	n.d.
Boston	Maritimes		912	796			
	Portuaires		316	347	n.d.	n.d.	n.d.
	Terrestres		600	600			
		Total:	1828	1743	n.d.	n.d.	n.d.

1: Les circuits méditerranéens sont les mêmes que ceux du tableau 5.4 (page 30)
2: Navire de 1800 EVP
3: Navire de 3456 EVP

Source: Les Conseillers ADEC, Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, février 1994.

Port de Montréal

Pour poursuivre sur le chapitre des coûts, nous nous pencherons sur certains aspects plus spécifiques des coûts ayant à être supportés sur le Saint-Laurent et qui posent potentiellement certaines menaces à la compétitivité du système.

Jetons tout d'abord un regard sur la question du débardage. Le portrait traditionnel implique un syndicat très puissant dictant les conditions de travail par l'entremise de divers moyens de pression. Cette situation, qui pendant longtemps a été caractéristique des relations de travail dans les ports, n'évolue que très lentement. Les coûts en débardage restent néanmoins importants et surtout l'organisation du travail est beaucoup trop rigide, ce qui ajoute aux coûts. Par exemple, en 1994, les employeurs maritimes de Montréal ont payé, en main d'oeuvre, une facture totale de 50 millions de dollars aux débardeurs. Sur ces 50 millions de dollars, plus de 9 millions ont été

dépensé pour près de 300 000 heures de travail non travaillées[9]. Ce fait s'explique par une obligation de l'employeur, de par la convention liant les débardeurs aux employeurs maritimes, de leur payer un nombre d'heures minimum de travail. Du côté des ports américains, la situation commence à évoluer au niveau des relations entre les ports et leur main d'oeuvre. En effet, un climat de coopération, déviant du traditionnel modèle de confrontation patrons/employés, semble vouloir s'établir. Patrons et employés, dans certains cas, coopèrent ainsi pour tenter de résoudre les problèmes de compétitivité des ports. Dans les ports du Saint-Laurent, les différents intervenants n'en sont hélas pas rendus à ce point. C'est ainsi que même si les relations de travail à Montréal sont généralement bonnes, au sens où il n'y a eu que deux grèves dans les 20 dernières années (1975 et 1995), l'organisation du travail se doit d'évoluer pour maintenir la compétitivité du port. En ce qui a trait aux autres ports, notamment celui de Québec, le problème demeure encore entier. Pour favoriser le développement à long terme du système Saint-Laurent, il est donc nécessaire de revoir l'optique des relations de travail du monde portuaire, afin de favoriser une approche relevant plus du partenariat que de la confrontation.

Un autre aspect ayant soulevé bien des controverses est celui du pilotage. En effet, le coût du service de pilotage, selon certains critiques (notamment les armateurs), serait beaucoup trop élevé. À titre d'exemple, la nécessité d'avoir recourt à deux pilotes durant l'hiver double les coûts du pilotage. Les pilotes affirment de leur côté que les coûts du pilotage représentent moins d'un pour-cent des coûts d'exploitation d'un navire. Objectivement, il semble que les tarifs de pilotage sont tolérables. Cependant, l'Administration de Pilotage des Laurentides, qui administre le pilotage sur le Saint-Laurent, est déficitaire depuis plusieurs années. Devant le refus d'Ottawa de continuer à éponger les déficits de l'Administration et la réforme maritime qui s'annonce, l'industrie et les pilotes seraient cependant en voie de trouver un terrain d'entente. Il demeure néanmoins que le service de pilotage demeure nécessaire compte tenu du niveau de sécurité qu'il permet de garantir, ce qui ajoute à la fiabilité du système Saint-Laurent dans son ensemble.

Du côté de la Garde côtière, un programme de récupération des coûts avait été proposé il y a quelques années. Le gouvernement avait cependant reculé devant le tollé que son initiative avait

[9] Leo Ryan, "Autopsie de la fermeture du port de Montréal", Maritime Magazine, mai 1995, p.31

soulevé. Une des critiques principales, à l'époque, concernait l'absence de rationalisation des services. Cette fois-ci le gouvernement a fait ses devoirs et il a procédé à la fusion de Pêches et Océans avec la Garde côtière et à une rationnalisation des services de manière à diminuer les coûts d'opération de ces deux entités. Une fois cette opération terminée, le gouvernement devrait aller de l'avant avec son projet de récupération des coûts de certains services de la Garde côtière. Ce projet soulève donc des inquiétudes en raison du fait que l'industrie ne connaît pas encore l'étendue de cette récupération de coûts. Cependant, les orientations préliminaires en ce qui concerne la récupération des coûts laissent croire qu'elle se fera principalement au niveau du déglaçage, des aides à la navigation et du dragage. Du côté de l'ampleur de la récupération des coûts, elle dépendra en partie du mode de tarification adopté. Trois modes sont présentement à l'étude: (1) un droit en pourcentage de la valeur de la cargaison, comme aux États-Unis, (2) un droit général et (3) des droits par service. Si c'est une des deux dernières options qui est retenue, les barèmes de tarification prendront en considération le tonnage, ou le tonnage et la distance. Les orientations définitives, sur ce point, devraient être connues à l'automne 95. Dans tous les cas, la récupération des coûts sur le Saint-Laurent aura un impact significatif sur la compétitivité de la voie d'eau.

Pour revenir brièvement sur l'hiver, cette saison à pour effet de nuire, partiellement, à la compétitivité du fleuve Saint-Laurent. En effet, à l'exclusion du trafic de conteneurs, le trafic maritime tend à diminuer durant l'hiver (de janvier à mars). Les coûts supplémentaires des assurances, du pilotage et du débardage font que le trafic hivernal sur le Saint-Laurent a essentiellement pour fonction de desservir le marché québécois. Pour ces raisons, le Saint-Laurent est donc peu compétitif à l'échelle nord-américaine, durant l'hiver, dans les marchandises autres que les conteneurs.

Il serait maintenant pertinent d'examiner l'impact de la fiscalité canadienne sur les transporteurs opérant à l'intérieur du système Saint-Laurent. Selon un document réalisé pour le compte de l'Association des transports du Canada, le transport maritime ne supporterait pas un fardeau fiscal pouvant réduire ses chances de concurrencer de manière équitable l'industrie du transport maritime international opérant aux États-Unis. Il apparaît clairement que les obligations fiscales

de l'industrie du transport maritime international opérant au Canada sont moindres que celles touchant les autres modes de transport ainsi qu'un bon nombre d'industries au Canada. Cette situation s'explique en bonne partie par le fait que cette industrie n'opère pas sous pavillon canadien. Le fardeau fiscal de l'industrie du transport maritime international s'élève ainsi à seulement 2,93 % de ses recettes brutes[10]. Des intervenants de l'industrie du transport maritime nous ont par ailleurs confirmé que la fiscalité n'était pas un facteur affectant cette industrie au Canada.

Du coté des compagnies ferroviaires canadiennes, elles doivent travailler en tenant compte d'une structure fiscale défavorable (14,15 % de leur bénéfice brut) par rapport aux compagnies ferroviaires américaines (8,07 %)[11]. Cette différence s'explique principalement par des taxes à la consommation et un taux d'imposition sur le revenu plus élevés au Canada qu'aux États-Unis ainsi qu'un taux d'amortissement sur les immobilisations plus avantageux aux États-Unis. Il en est de même pour les transporteurs aériens canadiens (6,33 %) en comparaison avec les transporteurs aériens américains (3,21 %)[12]. En ce qui concerne l'industrie du camionnage la structure fiscale des deux pays est similaire (7,88 % au Canada vs 8,10 % aux États-Unis)[13]. L'industrie du transport maritime n'est donc pas désavantagée, sur le plan fiscal, par rapport aux autres modes de transport opérant au Canada.

Par contre, selon la même étude, il semblerait qu'il en est tout autrement au niveau du fardeau fiscal s'appliquant aux ports canadiens. Ainsi, par rapport à leurs homologues américains, les ports canadiens ne peuvent bénéficier de certains avantages, car ils doivent assumer certains frais dont les ports américains sont exonérés (taxe remplaçant les taxes municipales, dividendes et contributions spéciales). De plus, ils ne peuvent bénéficier de certaines sources de financement (obligations générales, taxe sur les propriétés privées situées sur leur juridiction) ce qui entraîne, selon les auteurs de l'étude, une disparité évidente au niveau de la concurrence. Il est à noter que les ports américains doivent, pour leur part, assumer une charge importante («Harbour Maintenance Tax») et qu'elle n'est pas mise en cause dans cette étude. C'est ainsi que la situation

[10] Denis Lacroix, Jan Bowland et Frank Collins, Fiscalité et compétitivité des transports, p.36.
[11] Ibid, p.28.
[12] Ibid, p.32.
[13] Ibid, p.33.

fiscale des ports canadiens n'est probablement pas si mal en point, et ce malgré les avantages dont bénéficient les ports américains.

En ce qui a trait aux douanes, même si le système Saint-Laurent ne bénéficie d'aucune zone franche, il n'est pas désavantagé par rapport à ses compétiteurs. En effet, le Canada forme, dans son ensemble, pratiquement une zone franche. Cette situation s'explique par le fait que lorsque des marchandises sont importées au Canada pour être réexportées, les tarifs douaniers à l'importation, s'il y en a, sont remboursables. Les délais de remboursement et les contraintes bureaucratiques constituent, par contre, une faiblesse qui devrait être améliorée. D'un autre côté, lorsque des marchandises (conteneurs) à destinations des États-Unis transitent par le Canada, elles restent sous scellées et ne sont généralement dédouanées qu'une fois rendues à destination. Ces marchandises n'ont donc pas de délais inutiles à subir.

La compétitivité des ports du Saint-Laurent par rapport aux ports de la côte est américaine est également influencée par les fluctuations du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Certes, la baisse du dollar canadien stimule les exportations, mais cette hausse des exportations est compensée par une baisse des importations, ce qui a donc un effet quasi nul sur le secteur maritime. À l'inverse, un hausse du dollar canadien diminue les exportations et augmente les importations. Cependant, lorsque le dollar canadien se déprécie par rapport au dollar américain, cette baisse améliore la compétitivité, en terme de coûts, de l'industrie des transports canadienne. En effet, les coûts que les entreprises de ce secteur paient en dollars canadiens se trouvent alors à diminuer lorsqu'exprimés en dollars américains. Comme une bonne partie des marchandises transitant par le Saint-Laurent provient ou est destinée aux États-Unis (au port de Montréal, 50 % du trafic de conteneurs), les ports et les opérateurs de terminaux voient donc leurs coûts diminuer lorsqu'ils acheminent ces marchandises. De même, le tronçon du transport ferroviaire ou par camion effectué au Canada devient également moins coûteux une fois exprimé en dollar américain. Par surcroît, les expéditeurs canadiens utilisant des ports américains voient leurs factures augmenter, ce qui les incite à utiliser davantage les ports canadiens. La position concurrentielle du système Saint-Laurent s'améliore donc lorsque le dollar canadien se déprécie. En contrepartie, lorsque la valeur du dollar canadien augmente, la compétitivité du système Saint-

Laurent tend à s'éroder. Il faudrait néanmoins mettre un bémol sur l'impact global des fluctuations des taux de change, puisque les acteurs des différents réseaux de transport tendent à s'ajuster relativement rapidement à ces fluctuations. Un dollar canadien faible demeure donc un avantage, mais ce n'est qu'un facteur supplémentaire affectant les coûts de transport totaux.

6. L'industrie des croisières

Depuis quelques années, un des secteurs de l'industrie maritime connaissant un croissance importante, particulièrement aux États-Unis, est l'industrie des croisières[14]. Le secteur du tourisme est d'ailleurs un des secteurs de développement prioritaire dans la stratégie industrielle du gouvernement du Québec. De plus, en raison du potentiel touristique que possède la vallée du Saint-Laurent, le développement de cette industrie sur le fleuve semble être une avenue plus qu'intéressante. Les innombrables panoramas (particulièrement l'automne) qu'offre le Saint-Laurent ainsi que les attractions touristiques, culturelles et historiques que fournissent des villes comme Québec et Montréal, constituent ainsi des attraits de choix. Les retombées économiques d'une telle industrie sont d'ailleurs considérables. À titre d'exemple, Vancouver, qui a accueilli plus de 500 000 passagers en 1993, a bénéficié de retombées économiques de plus de 500 millions de dollars[15]. Les ports de Québec et de Montréal, qui ont adopté une stratégie commune pour le développement de cette industrie, ont vu le nombre de passagers s'établir, en 1993, à respectivement 38 642 et 30 626 passagers.

Pierre Terrien

[14] The Economic Planning Group of Canada, Analyse de l'état de l'industrie des croisières et des excursions sur les Grands-Lacs, le fleuve Saint-Laurent et leurs voies navigables de jonction, p.3.
[15] Ministère des transports du Canada, Aperçu du secteur maritime, p.20.

Pour assurer l'essor d'une telle industrie, les différents intervenants de l'industrie maritime québécoise devront cependant être sensibilisés aux besoins et aux services particuliers que requiert l'industrie des croisières. À titre d'exemple, la qualité de l'accueil fournit par un port d'escale est primordiale pour attirer et maintenir une clientèle régulière. C'est ainsi que des services de transport adéquats (taxis, autobus) doivent être disponibles, lors de l'arrivée d'un navire. De même, des services de base tels des cabines téléphoniques, des toilettes, et des services touristiques se doivent d'être facilement accessibles, le tout à l'abris des intempéries. L'étude citée précédemment spécifie aussi, de son côté, les services et agréments nécessaires au développement d'une industrie des croisières sur le Saint-Laurent. En prenant connaissance du tableau de la page suivante, on peut conclure que le port de Montréal pourrait constituer un excellent port d'attache et/ou d'escale alors que le port de Québec serait un excellent port d'escale. Des villes comme Tadoussac et Pointe-au-Pic possèdent également des caractéristiques leur permettant de constituer des sites d'escale intéressants.

6.1 Services requis et agréments d'un port pour les navires de croisière

Services requis	Port d'attache	Port d'escale
Postes à quai suffisants	oui	oui
Postes à quai réservés	oui	oui
Profondeur suffisante	oui	oui
Combustibles, eau potable	oui	non
Approvisionnements	oui	oui
Bon accès aérien	oui	non
Hébergement de bonne qualité	oui	non
Caractéritiques souhaitées	**Port d'attache**	**Port d'escale**
Bord de l'eau agréable et accueillant	oui	oui
Attractions Touristiques	oui	oui
Magasins	oui	oui
Services Touristiques	oui	non
Frais de port raisonnables	oui	oui
Service de navette et de visites guidées	non	oui
Intérêt historique ou culturel exceptionnel	non	oui

Source: Analyse de l'état de l'industrie des croisières et des excursions..., The Economic Planning Group of Canada, Daniel Arbour et Associés, Mars 1991.

Conclusion

Le Saint-Laurent, depuis Jacques Cartier, a toujours été une voie de pénétration et de commerce vers l'intérieur du continent. Au fil des années et des changements politiques et économiques, la vocation de cette grande voie d'eau s'est également modifiée. Le Saint-Laurent d'aujourd'hui voit ainsi les ports de la Côte-Nord (Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles) se spécialiser dans l'acheminement de produits miniers et de grains. Plusieurs autres ports desservent maintenant principalement leur marché local respectif, principalement Port Saguenay, Trois-Rivières et Bécancour. En ce qui concerne le port de Québec, en plus de desservir son marché local, il est également actif au niveau de l'exportation de grains et de l'acheminement de produits pétroliers et de vracs. Le port de Montréal, le plus polyvalent sur le Saint-Laurent, tient sa force principale du trafic de conteneurs, en plus d'être actif dans les vracs et les produits pétroliers. Le port de Montréal se démarque cependant par le fait de son emplacement privilégié, qui lui permet non seulement de desservir son grand marché local, mais également l'énorme marché que constitue l'Ontario, le Mid-West et le nord-est des États-Unis. L'excellence du réseau intermodal desservant Montréal favorise d'ailleurs cette situation.

Cependant, l'excellence d'un réseau de transport repose sur chacun des éléments qui le composent. Certes, le Saint-Laurent peut compter sur plusieurs avantages (sa localisation, ses infrastructures et ses services diversifiés), mais il doit également composer avec certaines faiblesses. La première de celles-ci est la saison hivernale, qui ne peut être évitée. Néanmoins, par des services de qualité, cet inconvénient est réduit à un minimum. Ces services se doivent toutefois d'être gérés de manière efficace, de façon à assurer la meilleure qualité aux meilleurs coûts. Encore sur le plan physique, la profondeur du chenal, en amont de Québec, constitue une contrainte au développement de cette voie de navigation. Toutefois, à leur plus grand avantage, les opérateurs maritimes ont su utiliser au maximum les dimensions du chenal. De même, le mode de gestion des ports du Saint-Laurent a entraîné un éparpillement des ressources et des infrastructures qui n'est pas toujours efficace. C'est ainsi que les ports du Saint-Laurent auraient avantage à subir une rationalisation de façon à ce que chaque port se spécialise davantage. Cette rationalisation permettrait une modernisation des infrastructures aux endroits où ce serait nécessaire. Une

dernière entrave auquel fait face le système Saint-Laurent réside au niveau des relations de travail dans les ports. En effet, l'organisation et les conditions du travail actuelles nuisent à la compétitivité de la voie d'eau. C'est ainsi qu'une révision de fond en comble des méthodes de travail est plus que nécessaire pour assurer le maintien et le développement du commerce sur le Saint-Laurent. À titre d'exemple, un port comme Montréal a su rester compétitif, mais le port de Québec s'est vu frapper de plein fouet par l'inflexibilité et les coûts de la main d'oeuvre. Le Saint-Laurent y gagnera donc sur le plan de la concurrence à mesure que des améliorations seront apportées à ses faiblesses actuelles.

De plus, il serait bon d'insister sur les atouts certains du Saint-Laurent tels que l'implantation industrielle et le tourisme, deux avenues entraînant d'importantes retombées économiques. Finalement, il reste toutefois qu'à tous les niveaux, l'excellence du service, la fiabilité et le contrôle des coûts se doivent d'être les caractéristiques fondamentales guidant le développement du Saint-Laurent.

Port de Baie-Comeau

Annexe: personnes rencontrées

Voici une liste des différents intervenants qui ont accepté de consacrer quelques minutes de leur temps pour nous rencontrer. Nous tenons à souligner que les propos de cette étude n'implique, en aucune façon, les personnes mentionnées ci-dessous:

M. Jacques Côté	Vice-Président développement, CP Rail, Montréal
M. Pierre Dolbec	Président, Dolbec Transport, Vanier
M. Peter Enrico	Vice-Président et Directeur Général, Terminus Racine, Montréal
M. Michael Fratianni	Contrôleur, Terminus Racine, Montréal
M. Normand Fillion	Vice-Président marketing, Port de Montréal, Montréal
M. Paul Gourdeau	Directeur adjoint aux opérations, Fednav, Montréal

Bibliographie

BEAUPRÉ, Noël, "Le gel des prises d'eau", L'Escale, Québec, vol. 5 #4, janvier-février 1985, p.16.

BECKER, Don C., "Publisher's Notebook", The Journal of Commerce, 10 mai 1995.

BOONEY, Joseph, " New York/New Jersey to Asia, Midwest ", American shipper, mai 1994, p.89.

BRENNAN, Terry, "Port of Philadelphia struggles to find niche after losing scheduled est-west service", Traffic World, 5avril 1993, pp. 33-34.

BRENNAN, Terry, CAWTHORNE, David M., " Moves afoot to increase rail access for Port of Philadelphia shippers", Traffic World, 5 avril 1993, p.27.

CHAMPOUX, Michel , Modal Report on the Railway Industry, 1992, 90 p.

DESCÔTEAUX,Yves, DOUCET, Ronald, Le fleuve Saint-Laurent et la localisation industrielle, Québec, Ministère de l'industrie, du commerce et de la technologie du Québec,1988, 26 p.

Encyclopeadia Universalis, Symposium Les chiffres du monde 1994, Paris, Encyclopeadia Universalis, 1994, 605 p.

Environnement Canada, Le Saint-Laurent et le transport maritime: pour un juste équilibre, Le Centre Saint-Laurent, mai 1990, 9 p.

Fairplay, World Ports Directory 1995, Germantown, Fairplay Publications ltd, 1994, 1075 p.

Garde côtière canadienne, Profil du service, Garde côtière canadienne, mars 1995, 68 p.

Garde côtière canadienne, Région des Laurentides, 3 p.

Garde côtière canadienne, Région des Laurentides, La circulation maritime en hiver sur le fleuve Saint-Laurent: la situation de février 1993, Garde côtière canadienne, Région des Laurentides, 1993, 52 p.

Gaz Métropolitain, Tarifs en vigueur à compter du 1^{ier} octobre 1994, Montréal, Gaz Méropolitain, 1994, 35 p.

GEMMELL, Andrew W., UHM, Ihn H., SHAW, Gordon C., "Economics of Canadian Water Carriers on the Great Lakes and St. Lawrence Seaway System", Journal of transport economic and policy, mai 1983, pp.191-209.

Hydro-Québec, Comparaison des prix de l'électricité dans les grandes villes canadiennes et américaines, 1994.

JAMES, Robert P., " Baltimore-Norfolk port rivalry focuses on intermodal services", Traffic World, 3 février 1992, p.29.

KAWA, André, Transport intermodal des marchandises: son application aux compagnies de chemin de fer canadiennes le Canadien National et le Canadien Pacifique, Québec, Ministère des transports du Québec, 1990, 82 p.

KEYES, Stan, A National Marine Strategy: Report of the Standing Committee on Transport, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1995, 86 p.

LACROIX, Denis, BOWLAND, Jan, COLLINS, Frank, Fiscalité et compétitivité des transports, Association des transports du Canada, 1993,84 p.

L'Escale, "La Garde côtière canadienne veille sur le fleuve", L'Escale, Québec, hors-série juin 1994, pp. 41-44.

Les Conseillers ADEC Inc., Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal: rapport final, Ville Saint-Laurent, Conseillers de l'ADEC Inc., 1994, 234 p.

Lloyd's, Maritime Atlas of World Ports and Shipping Places, Colchester, Lloyd's of London Press Ltd., 1993, 156 p.

Lloyd's, Ports of the World 1995, London, Lloyd's of London Press Limited, 1995, 916 p.

MARCOTTE, Daniel, Report submitted to institute warranties North American subcommittee London, Québec, Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, 1991, 37 p.

Martin O'connell Associates, Transportation Cost Analysis of the Great Lakes/Saint Lawrence Seaway, Lancaster, Martin O'Connell Associates, 1990, 80 p.

Ministère de l'industrie, du commerce et de la technologie du Québec, Point de mire: Québec, Montréal, Direction des communications, Minstère de l'industrie, du commerce et de la technologie du Québec, 1993, 32 p.

Ministère des ressources naturelles du Québec, L'énergie au Québec, Ministère des ressources naturelles du Québec, 1995.

Ministère des transports du Canada, Aperçu du secteur maritime, Ottawa, Ministère des transports du Canada, 1995,40 p.

Office de l'expansion économique, Communauté urbaine de Montréal, Relevé des espaces industriels de la communauté urbaine de Montréal, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, septembre 1992, 7 p.

PAQUIN, Jacques, PROTEAU, Jean, LACHANCE, Michel, L'évolution du niveau d'eau du Saint-Laurent et son impact sur l'industrie maritime, Rimouski, Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal du Québec, 1993, 42 p.

PIOLOT, Ronan, La rentabilité logistique du fleuve saint-Laurent: sur quels types de flux miser le développement et quels moyens mettre en oeuvre?, France, 1992, 133 p.

Port de Québec, Guide du port de Québec, Québec, port de Québec, 48 p.

RYAN, Leo, "Autopsie de la fermeture du port de Montréal", Maritime Magazine, mai 1995, pp.28-31.

SALZANO, Carlo J., "Baltimore pilots steady course in bid for port leadership" Traffic World, 17 juillet 1989, pp.8-13.

Seaway Review, "The winter port alternative", Seaway Review, vol.20 #4, Avril-Juin 1992, p.23.

Shipping Guides Limited, The Ships Atlas, Shipping Guides Limited, England, 1989.

Société de promotion économique du Québec métropolitain, Parcs industriels du Québec métropolitain 1992, Québec, Société de promotion économique du Québec métropolitain, 1992, 49 p.

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, Tarification 1995-1996, 1995, 5 p.

Société du port de Montréal, Le guide du port de Montréal 1995-1996, Montréal, Anchor-Harper Inc., 1995, 72 p.

The Economic Planning group of Canada Daniel Harbour et Associés, Analyse de l'état de l'industrie des croisières et des excursions sur les Grands-Lacs, le fleuve Saint-Laurent et leurs voies de jonction: sommaire Tome I Croisière, The Economic Planning Group of Canada, 1991, 39 p.

The Port authority of New York-New Jersey, " Canadian Pacific Railway On track for the New York-New Jersey Port", Via Port of New York-New Jersey, mars 1991, pp. 12-14.

U.S. Army Corps of Engineers, 1994 Ohio River Navigation System: Commerce on the Ohio River and its Tributaries, 1994, 38 p.

U.S. Departement of Commerce, Statistical Abstract of the U.S. 1994, Washington, U.S. Governement printing Officer, 1994, 1011 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
QTR A 222 150