



***POLITIQUE DE TRANSPORT
MARITIME ET FLUVIAL***

***MÉMOIRES SOUMIS
AU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX
TRANSPORTS
M. JACQUES BARIL***

CANQ
TR
SMVSL
117

Québec, le 26 octobre 2000

617468



Gouvernement du Québec
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent

POLITIQUE DE TRANSPORT

MARITIME ET FLUVIAL

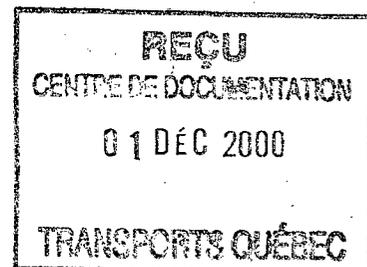
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Bcul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

MÉMOIRES SOUMIS

AU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS

M. JACQUES BARIL

GRAND
TR
SMVSL
117



Québec, le 26 octobre 2000

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Liste des mémoires soumis par certains individus, organismes ou sociétés à la suite de leur participation à la consultation de juin 2000

	Page
• Administration de pilotage des Laurentides..... M. Jean-Claude Michaud	1
• Administration portuaire de Montréal..... M. Dominic J. Taddeo	9
• Alcan Aluminium Limitée..... M. Jim Higginbottom	19
• Aluminerie Alouette inc..... M. Alexis Ségal	29
• Amis de la Vallée du Saint-Laurent (Les)..... M. André Stainier	33
• Association des armateurs du Saint-Laurent..... Mme Suzanne Paquin	37
• Association des industries forestières du Québec..... M. André Duchesne	55
• Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec..... M. Jacques Bégin	61
• Canadien National..... M. Yves Lemieux	75
• Chambre de commerce de Baie-Comeau..... M. Marcel Cadoret	91
• Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée et Groupe Océan..... Me André Joli-Coeur	97

Page

• Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau.....	137
M. Pierre Caron	
• Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.....	145
M. Guy C. Véronneau	
• Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.....	149
M. Louis Rhéaume	
• Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.....	159
M. Gilles Giroux	
• Corporation régionale d'administration portuaire de Pointe-au-Pic...	163
M. Pierre Caron	
• Fédération maritime du Canada (La).....	165
M. Gilles J. Bélanger	
• Groupe Desgagnés.....	175
M. Louis-Marie Beaulieu	
• Groupe maritime Verreault inc.....	199
Mme Denise Verreault	
• Institut maritime du Québec.....	237
M. Gaétan Boivin	
• Logistec Corporation.....	259
Mme Madeleine Paquin	
• Ministère des Transports – Direction du Saguenay – Lac-Saint-Jean-Chibougamau.....	269
M. Jean-Pierre Tremblay	
• Oceanex inc.....	271
M. Gilles Champagne	
• QIT – Fer et Titane inc.....	273
M. Alain Desgroseilliers	

	Page
• Société du parc industriel et portuaire de Bécancour..... M. Léopold Gagnon	275
• Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)..... M. Louis-Marie Beaulieu	283
• Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) – Groupe des Ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent..... M. Claude Mailloux	299
• Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande..... M. Richard Vézina	307
• Syndicat des Travailleurs du Chantier Naval de Lauzon et le Comité permanent Industries Davie..... M. Richard Gauvin	529
• Ultramar Ltée..... M. Louis Forget	537
• Université du Québec à Rimouski..... M. Pierre Couture	545
• Ville de Baie-Comeau..... M. Jean-Marc Cliche	549
• Ville de Baie-Comeau..... M. Claude Martel	595
• Centre de formation et de recherche en transport Maritime et intermodal (CFoRT)..... (Mémoire reçu le 2 novembre 2000) M. Jacques Paquin	599

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Liste des mémoires soumis par les experts à la suite de leur participation à la consultation du 29 août 2000

	Page
• Association internationale des pilotes maritimes..... M. Michel Pouliot	633
• Bombardier Aéronautique..... M. Jacques G. Auger	649
• Exposition maritime Saint-Joseph-de-la-Rive..... M. Yvan Desgagnés	653
• Gaudreau, Jean-Maurice.....	655
• Papachristidis Holdings Limited..... M. Basil Ph. Papachristidis	659
• Université Concordia..... M. Brian Slack	661
• Université Lumière Lyon 2..... Laboratoire d'Économie des Transports et Département de Géographie M. Jean-Claude Lasserre	663
• Université McGill..... M. William Tetley	673
• Vallourec & Mannesmann Tubes..... M. Paul Marie Rivoalen	677

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL**Textes complémentaires**

	Page
• Canadian Sailings..... M. Léo Ryan	687
• Lake Carriers' Association..... M. George J. Ryan	688
• Masters, Jack..... Ex-maire et ex-député de Thunder Bay	690
• Lloyds List..... M. George Anderson	691
• Le Soleil..... M. Jean-Pierre Leblanc	692



Administration de pilotage
des Laurentides Canada

Laurentian Pilotage
Authority Canada

715, Square Victoria
6ième étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

715, Victoria Square
6th floor
Montreal, Quebec
H2Y 2H7

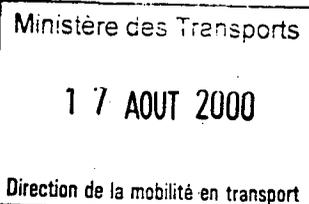
Téléphone: (514) 283-6320
Télécopieur: (514) 496-2409

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409

Votre référence/Your file

Notre référence/Our file

Le 15 août 2000



Monsieur Philippe Barrette
Ministère des Transports
Direction de la mobilité en transport
700, boul. René-Lévesque Est
24^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

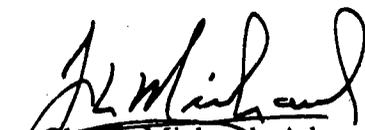
Objet : Mémoire sur la politique de transport maritime et fluvial du Québec

Monsieur,

C'est avec plaisir que je vous fais parvenir un mémoire préparé par l'Administration de pilotage des Laurentides.

Je vous remercie de la confiance que vous nous témoignez et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

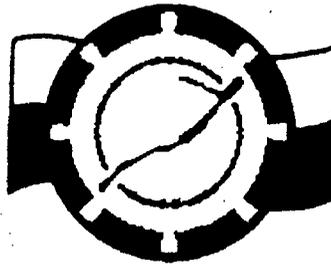
Le président,


Jean-Claude Michaud, Adm., A.
JCM/lb

p.j.

■●■ Administration de pilotage des Laurentides

Mémoire sur la politique de transport maritime et fluvial du Québec



Le 15 août 2000

Canada

Sécurité et efficacité sur le Saint-Laurent en étroite collaboration avec les armateurs

I. Préambule

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) tient à féliciter le ministère des Transports du Québec pour cette initiative d'examiner les pistes d'action afin de valoriser le transport maritime et fluvial sur le Saint-Laurent.

Le présent mémoire propose un aperçu global de la vision de l'APL de la politique de transport maritime et fluvial du Québec.

Quoique la politique du transport maritime et fluvial du Québec n'ait pas un impact direct sur ses opérations, l'APL soumet ce mémoire en tant que partenaire majeur à l'essor du Saint-Laurent.

II. Mandat de l'APL

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont fournis par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes.

III. Le transport maritime et fluvial au Québec

Les suggestions contenues dans ce mémoire sont élaborées selon le schéma suivant du transport maritime et fluvial au Québec. Ce schéma envisage quatre regroupements d'intervenants, chacun détenant un rôle important dans l'élaboration d'une politique de transport maritime. Dans un premier temps on retrouve ceux qui sont responsables de l'ensemble du système quant à son entretien, son environnement et sa qualité. Dans un deuxième groupe, on retrouve les ports qui constituent l'infrastructure d'accueil. Les navires, tant canadiens qu'étrangers, font partie d'un troisième regroupement. Finalement on peut envisager un quatrième secteur des services aux navires. L'action de l'APL se situe dans ce dernier groupe.

IV. Suggestions

L'APL offre les suggestions suivantes afin d'orienter l'action que pourrait entreprendre le Ministère dans le cadre de la politique qu'il souhaite mettre en place. Les sujets sont discutés selon les grands volets du document de consultation de mai 2000.

A. Promotion

Selon l'APL, le volet de la promotion offre la plus grande possibilité d'intervention pour le ministère. L'APL encourage la poursuite des initiatives déjà entreprises et suggère l'orientation des efforts selon les pistes décrites plus bas.

1. Objectifs

Les objectifs des efforts de promotion entrepris par le ministère devraient être de vendre les deux premiers niveaux du transport maritime et fluvial du Québec en faisant la promotion du système dans son ensemble ainsi qu'en mettant en valeur les ports du Saint-Laurent.

Les aspects positifs devraient être mis de l'avant afin de mousser l'utilisation du système. À titre d'exemple l'accès direct qu'offre le Saint-Laurent permet moins de manutention des marchandises tel l'acier et offre de ce fait un avantage concurrentiel au niveau de la qualité du transport. De même façon, l'éventail de taille de navires que le système peut accueillir à une grande distance à l'intérieur du continent est un autre avantage marqué.

Un défi de taille pour le transport maritime et fluvial est de changer les perceptions des expéditeurs et armateurs tant ici qu'à l'étranger. Il est nécessaire de contrer les stéréotypes tels que le Saint-Laurent inaccessible en hiver et de combattre la perception de coûts élevés des ports du Saint-Laurent.

2. Ressources

Les efforts pour promouvoir le système que pourrait entreprendre le ministère devraient être en appui aux ports qui se retrouvent avec peu de moyens à cet égard suite à la privatisation et la dévolution qui est en cours de réalisation. Comme le note le document de consultation, « les ports du Saint-Laurent sont pratiquement absents du côté de la représentation commerciale et de la promotion à l'étranger ».

L'organisation des efforts du ministère pourrait être selon le modèle des états américains qui interviennent pour faire la promotion des ports à l'étranger. L'éventail des moyens à considérer dans ce cadre est décrit dans la section suivante.

3. Moyens de promotion

L'intervention du ministère a souvent pris la forme de missions commerciales à l'étranger ou de missions invitées à visiter le système. Le ministère pourrait continuer de voir soit à l'organisation de telles missions ou à la participation dans des missions organisées par d'autres juridictions. Le ministère devrait poursuivre les visites de journalistes organisées par le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent. Il faudrait toutefois élargir l'éventail des délégations pour inclure des expéditeurs et armateurs étrangers n'utilisant pas le Saint-Laurent à l'heure actuelle.

Une autre façon de venir en aide au transport fluvial serait par l'encouragement à la participation aux grandes foires commerciales du transport maritime. Ceci pourrait se réaliser par l'appui financier à l'envoi de représentants des ports ou leur accueil dans des kiosques commandités par le ministère.

De plus, les délégués du Québec à l'étranger pourraient aussi être mis à contribution pour la promotion du Saint-Laurent comme mode de transport et d'accès aux marchés du Québec. À cet effet le ministère pourrait renseigner les conseillers à l'étranger quant aux avantages offerts par le Saint-Laurent. Le travail des délégations du Québec à l'étranger pourrait être coordonné avec les conseillers des ambassades canadiennes ou des consulats canadiens.

Les efforts promotionnels du ministère pourraient être axés sur la production de publications moissant l'utilisation du Saint-Laurent et tentant de modifier la perception des Québécois à l'égard du transport maritime. Ceci pourrait être sous forme imprimée ou électronique. Dans la première catégorie la production de brochures ou d'encarts publicitaires dans les grandes revues maritimes devrait être privilégiée. Pour ce qui est des médias électroniques la réalisation d'un site Internet et la production de CD-ROM décrivant les avantages du Saint-Laurent seraient indiquées.

Un autre domaine où le ministère pourrait intervenir relève plus de la commercialisation que de la promotion. Il s'agit de la recherche commerciale qui fait grand défaut au niveau des ressources. L'analyse des marchés existants et potentiels pour le Saint-Laurent pourrait être grandement utile à tous les intervenants. L'information quant au degré concurrentiel du système par rapport à ses compétiteurs pourrait être grandement utile au développement à la fois des politiques et des marchés. L'information ainsi recueillie pourrait servir à informer les intervenants ainsi que les délégations du Québec à l'étranger.

Les efforts entrepris par le ministère pourraient continuer et accentuer la coopération avec les autres intervenants dans le transport maritime et fluvial. À cet effet l'APL tient à souligner qu'elle a récemment préparé un plan de communications afin de créer une image de marque et accroître sa notoriété.

B. Avantages environnementaux

Le document de consultation préparé par le ministère note « qu'il s'avère que le transport maritime est celui qui obtient la meilleure performance énergétique et environnementale en termes de tonnes/kilomètres » et que « la contribution du mode maritime devrait être davantage requise pour les déplacements de marchandises, principalement sur des grandes distances ».

La politique de transport maritime et fluvial devrait venir appuyer une plus grande utilisation de ce mode. Ceci pourrait être accompli en faisant payer les pleins coûts d'environnement et d'utilisation des infrastructures fournies par le Québec aux autres modes de transport notamment le transport routier. De cette façon la politique du transport préviendrait un accroissement permanent des transports routiers et des conséquences indésirables que ceci susciterait. De plus en encourageant la mise sur pied de moyens maritimes pour le transport des marchandises le ministère pourrait contribuer à décongestionner les routes au bénéfice des automobiles comme sur la côte Nord par exemple.

C. Prédilection du mode maritime

La politique pourrait encourager la recherche d'un plus grand équilibre entre le mode maritime et les autres modes de transport. Ainsi, la plus grande efficacité du transport maritime pour les marchandises ressortirait.

Au Canada et en Amérique du Nord un déséquilibre existe encore entre les subventions qui perdurent pour certains modes de transports. Les régimes de recouvrement des coûts varient d'un mode à l'autre et d'un système à l'autre. La politique de transport maritime et fluvial pourrait chercher à rétablir l'équilibre des avantages inhérents à chaque mode en rendant les coûts des infrastructures et des services fournis pleinement visibles. Des représentations auprès des gouvernements responsables de cet état de choses pourraient être entreprises.

D. Infrastructure

Quoique le Québec possède peu d'infrastructures maritimes en mains propres, il peut intervenir de façon indirecte. Il faut préserver les infrastructures portuaires de l'invasion urbaine. La politique de transport maritime du Québec pourrait souligner l'importance de ce fait aux autres ministères du Québec lorsqu'ils considèrent une intervention affectant l'espace portuaire.

Outre les efforts de promotion pour attirer l'industrie des croisières en plus grand nombre, le Québec pourrait faciliter l'expansion de celle-ci en contribuant au développement des infrastructures d'accueil. Souvent le développement du réseau routier aux abords des infrastructures portuaires peut s'avérer déterminant pour l'envol d'un projet.

E. Ressources humaines

Il existe déjà un solide partenariat entre l'Institut maritime du Québec et les intervenants maritimes. L'APL déploie des efforts importants pour assurer la formation des pilotes conjointement avec l'Institut.

Le pilotage représente un fleuron de la présence des Québécois dans l'industrie maritime du Saint-Laurent. Grâce à ses comités d'examen et de certification, l'APL jouit d'une grande expérience dans le domaine de la formation. L'APL pourrait participer à l'identification des besoins en formation des travailleurs et travailleuses du secteur maritime.

De plus l'APL déploie des efforts constants pour améliorer la condition de travail des marins en soulignant toute infraction aux conventions internationales régissant ce domaine.

F. Organisations

La politique pourrait regrouper les interventions des organisations gouvernementales dans le transport maritime et fluvial. À cet effet il serait peut-être opportun de revoir les rôles de la SODES et du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent. Il serait peut-être opportun de changer le vocable de la SODES à celui de Chambre maritime du Québec afin de mieux identifier la mission de l'organisation auprès du public et des organisations nationales et internationales. On pourrait aussi élargir la mission de ces organisations à la cueillette et la dissémination d'information en plus de la coordination des intervenants.

Finalement, l'Administration de pilotage des Laurentides et ses groupes de pilotes seraient favorables à participer avec le ministère des Transports et les autres intervenants maritimes au Québec à un exercice de concertation ou de table ronde. Ceci permettrait aux pilotes du Saint-Laurent de partager leur connaissance et leur expérience qui représente une valeur enrichissante pour le système. Cet exercice pourrait apporter des avenues de solutions afin de mieux valoriser le système de transport maritime sur le Saint-Laurent.



Port de Montréal

Port of Montreal

Administration portuaire de Montréal
Édifices du port de Montréal
Cité du Havre, Aile n° 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Téléphone: (514) 283-7011

Montreal Port Authority
Port of Montreal Building
Cité du Havre, Wing No. 1
Montreal, Quebec
H3C 3R5
Telephones: (514) 283-7011

Le 20 octobre 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Ministre responsable de la région
du Centre-du-Québec
Gouvernement du Québec
700, boul. René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



Monsieur le Ministre,

Veillez trouver ci-joint le mémoire de l'Administration portuaire de Montréal concernant votre projet de politique maritime et fluviale, ainsi que la brochure Tour d'horizon du port de Montréal, un document qui décrit en détail notre rôle et nos activités.

Notre mémoire comporte trois sections :

- une brève description de l'APM ;
- nos commentaires sur votre document de travail ;
- les champs d'activités que pourrait inclure une politique éventuelle des transports pour le Québec.

Nous espérons que notre mémoire saura contribuer à l'élaboration de votre politique, et nous tenons à vous remercier de l'intérêt porté au domaine maritime.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération distinguée.

Le président-directeur général,

Dominic J. Taddeo

P.j.



**MÉMOIRE SOUMIS AU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS SUR UNE
POLITIQUE MARITIME ET FLUVIALE DU QUÉBEC**

**ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL
LE 20 OCTOBRE 2000**

Canada

1. PRÉSENTATION DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL

L'Administration portuaire de Montréal (APM) est une agence fédérale autonome. Son conseil d'administration est formé d'un administrateur nommé par chacun des trois paliers de gouvernement et de quatre autres femmes ou hommes d'affaires recommandés par le ministre fédéral des Transports au Gouverneur en conseil après consultation auprès des utilisateurs du port. Tous les administrateurs de l'APM sont de la région de Montréal.

Le mandat de l'APM consiste essentiellement à faciliter le commerce intérieur et international et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs socio-économiques des collectivités locale, régionale et nationale.

Dans le cadre de ce mandat et dans le respect de l'environnement, l'APM s'est donnée pour mission de fournir des installations et des services propres à satisfaire les besoins de sa clientèle, et d'accroître et de faire valoir les avantages du port de Montréal.

L'APM exploite elle-même son terminal céréalier, sa gare maritime et le réseau ferroviaire qui dessert presque tous ses postes à quai. Mais elle loue ses autres installations à des entreprises privées spécialisées dans la manutention de marchandises.

Tel qu'exigé par la Loi maritime du Canada, l'APM doit financer elle-même tous ses travaux de construction et d'aménagement. Elle verse des redevances au gouvernement fédéral et des octrois tenant lieu de taxes municipales. Contrairement à certains ports concurrents comme New York, Boston et Baltimore, elle ne reçoit aucune subvention.

Le port de Montréal crée quelque 17 600 emplois directs et indirects, et génère, chaque année, des revenus d'affaires de 1,7 G\$. On y manutentionne en moyenne quelque 20 millions de tonnes de fret par année, dont près de 10 millions de tonnes dans l'important marché du conteneur.

2. COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT DE TRAVAIL « POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »

Nous désirons apporter les précisions suivantes :

a) Commerce international, transport maritime et intermodalité

Le commerce international est en pleine expansion. Générateur de richesse, il nous faut l'accommoder en fournissant les infrastructures nécessaires.

La prestation des services de transport ne se limite toutefois pas au navire. De nos quais, les marchandises sont acheminées dans les usines, les commerces et les centres de distribution par camion ou chemin de fer. Tous les modes de transport ont donc une incidence sur l'efficacité de la chaîne logistique et le futur d'un port.

Il importe donc de développer et de protéger nos infrastructures portuaires, mais aussi nos infrastructures ferroviaires et routières.

b) Performance du port de Montréal

Situé loin à l'intérieur des terres, le port de Montréal a su développer sa niche sur l'Atlantique Nord, particulièrement dans le secteur des marchandises conteneurisées.

Pour ce qui est des autres trafics, ils sont le plus souvent reliés à la vigueur de l'économie locale et régionale. Deux types de produits ont particulièrement perdu du volume sur le Saint-Laurent au cours des dernières années : les céréales et les produits pétroliers.

Dans le cas des céréales, les marchés desservis par la Commission canadienne du blé se sont déplacés de l'Europe et du bloc soviétique vers l'Asie. Cette situation affecte tous les ports du Saint-Laurent où sont exploités des terminaux céréaliers.

Dans le cas des produits pétroliers, les ports du Saint-Laurent ont été victimes de sources énergétiques alternatives, de la fermeture de raffineries, des efforts pour rationaliser le transport maritime de ces produits et de la décision d'Ultramar de confier son trafic au Canadien National.

Dans le secteur du conteneur, une analyse des principaux marchés intérieurs que nous desservons nous fait conclure que, sur l'Atlantique Nord, les principaux ports concurrents sont ceux de New York, Hampton Roads, Baltimore et Halifax. Nous portons tout de suite à votre attention le fait que le port de Hampton Roads s'est largement développé aux dépens de celui de Baltimore.

En se référant au tableau de la page 10 de votre document de travail, nous constatons que le port de Montréal a maintenu sa part de marché à 12 % au cours de la période 1987 à 1996.

Cela se compare à une perte de cinq points de pourcentage pour le port de New York, de deux points de pourcentage pour les ports de Hampton Roads et de Baltimore, lorsque combinés, et de deux points de pourcentage pour le port de Halifax.

Montréal a donc mieux performé que sa concurrence.

c) Futur du conteneur au port de Montréal

Au cours des dix dernières années, le trafic conteneurisé au port de Montréal s'est accru, en moyenne, de 5,5 % par année sur une base de tonnage, et de 6,6 % sur une base de conteneurs EVP manutentionnés.

À l'instar de nombreux autres ports, transporteurs et firmes spécialisées, l'APM est optimiste que le secteur des marchandises conteneurisées continuera de croître rapidement.

Le document de travail soulève deux défis potentiels pour le port de Montréal : les navires à conteneurs de plus en plus gros et les navires de 50 noeuds.

Soulignons d'abord que la portion maritime du transport international ne représente qu'entre 15 % et 30 % du coût total de transport d'un point d'origine à son point de destination.

La compétitivité du port de Montréal repose également sur :

- la productivité et l'efficacité de la manutention des marchandises ;
- la productivité et l'efficacité des services de transport terrestre ;
- la qualité et la fiabilité des services offerts,

où le port de Montréal se tire d'ailleurs très bien d'affaires, comme l'atteste sa position de plus important port à conteneurs du continent, sur l'Atlantique Nord.

De plus, il est significatif de constater que plusieurs lignes maritimes déjà présentes sur la côte Est américaine ont choisi, également, de s'implanter à Montréal (OOCL, Hapag-Lloyd, Senator Lines, Maersk-Sealand, P&O Nedlloyd et NYK).

Que les études soient effectuées à Halifax, New York ou Montréal, la conclusion est toujours la même : Montréal a toujours pu, dans le temps, concurrencer les navires plus gros desservant la côte Atlantique.

Encore aujourd'hui, des navires de 2800 EVP, à Montréal, peuvent concurrencer des navires de 5000 / 6000 EVP, ailleurs sur la côte Est américaine.

Plusieurs raisons expliquent cet état de chose :

- l'importance des économies d'échelle va en diminuant avec la grosseur des navires et, à Montréal même, on a gradué de navires de 1460 et de 1850 EVP à des navires de 2300 et de 2800 EVP. Nous avons donc également bénéficié d'importantes économies d'échelle ;
- ✓ les navires venant à Montréal font des trajets moins longs, donc plus de voyages, ce qui aide à rentabiliser le navire ;
- Montréal étant un port terminus, les navires qui y viennent n'ont recours au pilotage et aux services de remorquage qu'une fois plutôt que trois ou quatre ;

- parce que les lignes qui viennent à Montréal ne sont actives que sur l'Atlantique Nord, elles bénéficient d'un meilleur taux d'utilisation des navires, surtout par rapport aux lignes desservant New York, qui est d'abord et avant tout un marché d'importations.

On nous a encore fait savoir dernièrement que de nouveaux navires à conteneurs seraient prochainement construits pour desservir Montréal.

Depuis des années, on parle de *fast ships*, mais à ce jour, aucun ne sillonne encore les océans.

La ligne Norasia, qui a visité Montréal de juin 1998 à février 2000, comptait pouvoir s'accaparer le cargo d'expéditeurs acceptant de payer plus cher pour une traversée plus rapide de l'Atlantique.

La réalité fut toute autre, Norasia ayant provoqué une baisse de prix importante qui a affecté l'ensemble des lignes desservant Montréal. Norasia a finalement abandonné Montréal au début de cette année.

Le temps de traversée n'est pas si important pour qui sait planifier. Comme disait Lafontaine : « rien ne sert de courir, il faut partir à point ».

Enfin, avec le développement de plusieurs services sur la même route maritime, un conteneur manquant un navire peut prendre le suivant deux ou trois jours plus tard. Il n'a donc plus à attendre toute une semaine.

En résumé, Montréal continuera de bénéficier de la croissance dans le secteur des marchandises diverses conteneurisées et nous donnons priorité aux démarches nécessaires pour accommoder ladite croissance.

d) Contrôle des coûts

La compétition est globale et les coûts de transport importants.

Les expéditeurs font pression sur les transporteurs maritimes qui, à leur tour, exigent davantage des transporteurs terrestres et des autorités portuaires.

Pour stimuler ou conserver ses trafics, l'APM a dû, au cours des années, faire plusieurs concessions tarifaires en dépit du fait qu'elle doive, comme vous le savez, assurer son autosuffisance financière.

De plus, d'importantes dépenses en immobilisations devront être effectuées dans les années à venir pour accommoder la croissance du conteneur et celle des vracs solides, tout en améliorant la productivité dans le secteur des marchandises diverses non conteneurisées.

En même temps, les municipalités menacent de hausser leurs taxes foncières et taxes d'eau.

Dans la région de Montréal, les taxes additionnelles que pourraient devoir défrayer l'APM et ses clients se chiffrent dans les millions de dollars.

Dans un autre ordre d'idée, l'Amérique vit actuellement un problème sérieux de camionnage. La congestion routière des grandes villes limite le nombre de voyages qu'un camionneur, payé au voyage, peut effectuer, et la montée récente des prix du pétrole est venue empirer une situation déjà explosive.

Devant cette situation, les camionneurs exigent de meilleures conditions salariales et de travail, ce qui pourrait se traduire par une augmentation sensible des coûts de transport terrestre.

e) L'équité de traitement

L'APM doit assurer son autosuffisance financière, donc couvrir ses dépenses d'exploitation et ses besoins en immobilisations.

Sa concurrence varie selon les marchés et les secteurs. Elle est tantôt américaine : dans les marchés américains pour le conteneur ; tantôt canadienne de l'Ouest : pour les exportations de céréales ; tantôt régionale : pour la manutention des marchandises diverses non conteneurisées.

En général, le port de Montréal voudrait bien concurrencer dans un environnement où les règles du jeu sont semblables pour tous les ports.

Il ne faudrait pas que nos politiques gouvernementales viennent exacerber la situation en subventionnant des ports concurrents, au risque d'éparpiller les volumes de trafic à manutentionner et, donc, la masse critique nécessaire pour couvrir les coûts fixes et justifier les investissements.

Toute perte de marchandises diverses non conteneurisées au port de Montréal prive nos opérateurs de terminaux de revenus quand ils doivent quand même rencontrer leurs obligations découlant de la sécurité d'emploi offerte aux débardeurs.

En raison des économies d'échelle, il n'y a pas intérêt à multiplier les ports et les équipements de manutention surtout s'ils ne peuvent être rentabilisés.

De plus, si l'APM doit s'autosuffire et défrayer le coût de ses immobilisations, la concurrence devrait être soumise à la même rigueur.

f) Promotion portuaire

L'APM est satisfaite de son effort de marketing et de celui de ses clients.

Elle a recours à :

- un respectable budget de publicité qui vise les expéditeurs canadiens, américains et européens ;
- son programme de réceptions commerciales auxquelles sont invités tous les expéditeurs dont les noms lui sont fournis par les lignes maritimes (environ 6 000 invitations, 2 000 présences par année) ;

- la distribution de nombreuses brochures d'information incluant son guide des services maritimes, son rapport annuel, son profil du port, sa brochure sur son terminal céréalier, sa brochure sur la navigation hivernale et enfin sa revue PortInfo, qui est distribuée à quelque 15 000 expéditeurs trois fois par année ;
- de nombreux reportages dans les revues spécialisées ;
- son site Internet que visitent environ 100 000 personnes par année ;
- son vidéo corporatif et commercial ;
- sa présence à divers événements de l'industrie, et sa présence dans les nombreuses associations d'expéditeurs et de groupes socio-économiques ;
- / sa participation directe et active au sein de Montréal International pour attirer des centres de distribution européens à Montréal ;
- sa participation à l'Association des croisières du Saint-Laurent, qui se dotera bientôt d'une personne à temps plein pour le démarchage ;
- l'expertise de tous les employés des agences maritimes, qui ont de nombreux bureaux de vente en Europe comme en Amérique, ainsi que l'expertise des officiers de nos deux chemins de fer transcontinentaux ;
- son agence de représentation en Amérique ;
- l'expertise de ses propres ressources à la division du marketing et développement.

3. ÉLÉMENTS DE POLITIQUE MARITIME

Pour accommoder la croissance du commerce mondial, aider l'industrie du transport à contrôler ses coûts et assurer les investissements privés requis pour continuer à répondre à la demande, le ministère des Transports du Québec devrait considérer intervenir dans les champs d'activités suivants :

- la protection des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières jugées essentielles et rentables ;
- la fluidité de la circulation en milieu urbain ;
- le développement de plans d'urbanisme compatibles avec les infrastructures de transport nécessaires pour rencontrer les besoins d'aujourd'hui et de demain ;
- les hausses de taxes convoitées par les municipalités ;
- le suivi environnemental des projets d'infrastructure pour qu'il demeure responsable, mais aussi efficace et diligent.

Alcan Aluminium Limitée

Ventes et revenus d'exploitation	7,8 milliards de US\$
Livraisons totales d'aluminium	2,9 millions de tonnes
Mines ou réserves de bauxite	400 millions de tonnes
Capacité d'alumine*	5,0 millions de tonnes
Capacité d'aluminium de première fusion*	1,7 million de tonnes
Capacité de recyclage/production d'aluminium de deuxième fusion	0,8 million de tonnes
Capacité de produits transformés**	2,5 millions de tonnes
Employés	36 000
Nombre de pays	30

* Comprend les filiales, les coentreprises (consolidées proportionnellement) et les sociétés apparentées

** Exclut les sociétés apparentées

Activités mondiales du Groupe Alcan



20

Groupe Alcan*
Capacité d'électrolyse
(milliers de tonnes /année)

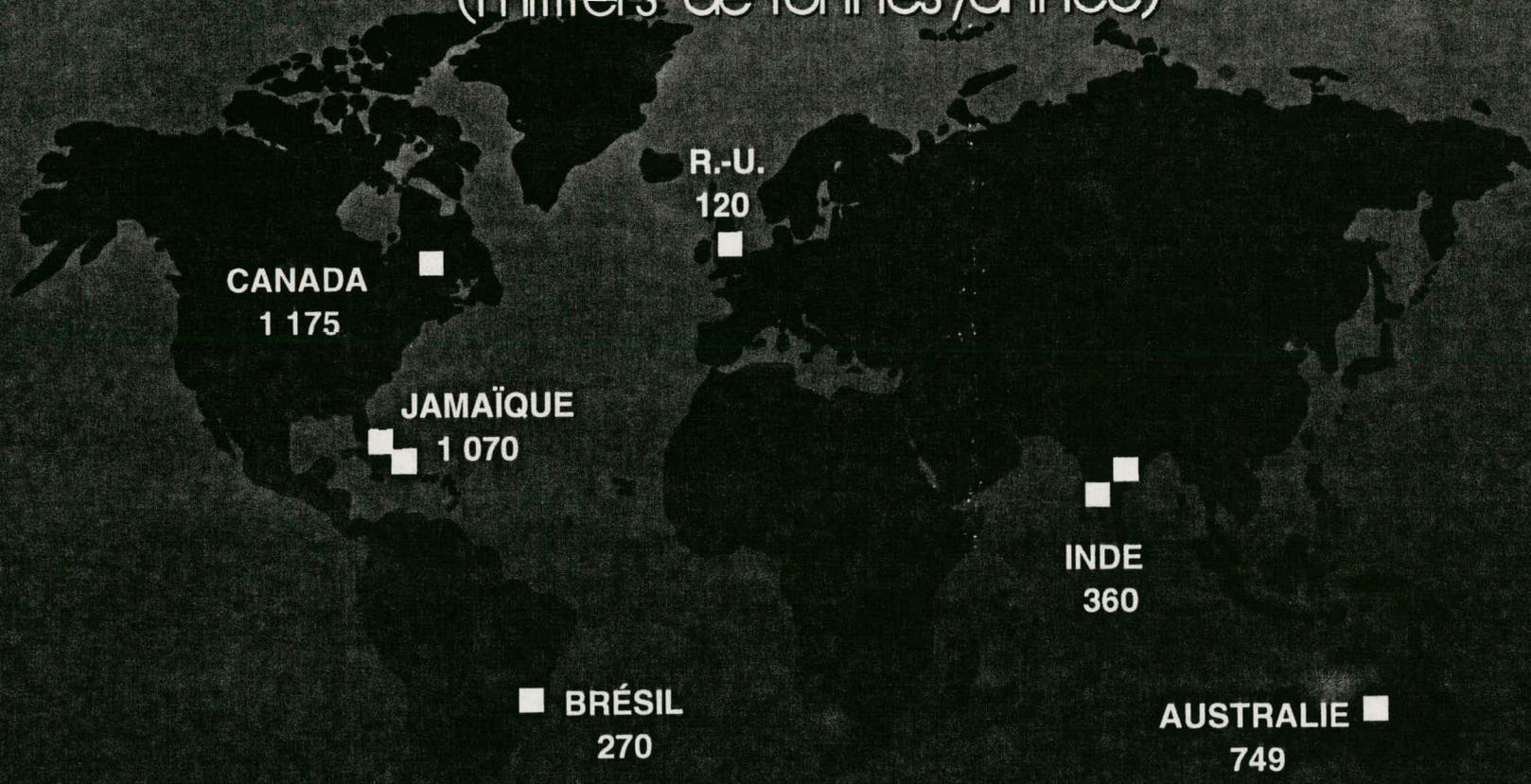


CAPACITÉ TOTALE D'ÉLECTROLYSE: 1 699

* Inclut les filiales, les sociétés apparentées et les divisions

21

Groupe Alcan*
Capacité de production d'alumine
(milliers de tonnes/année)

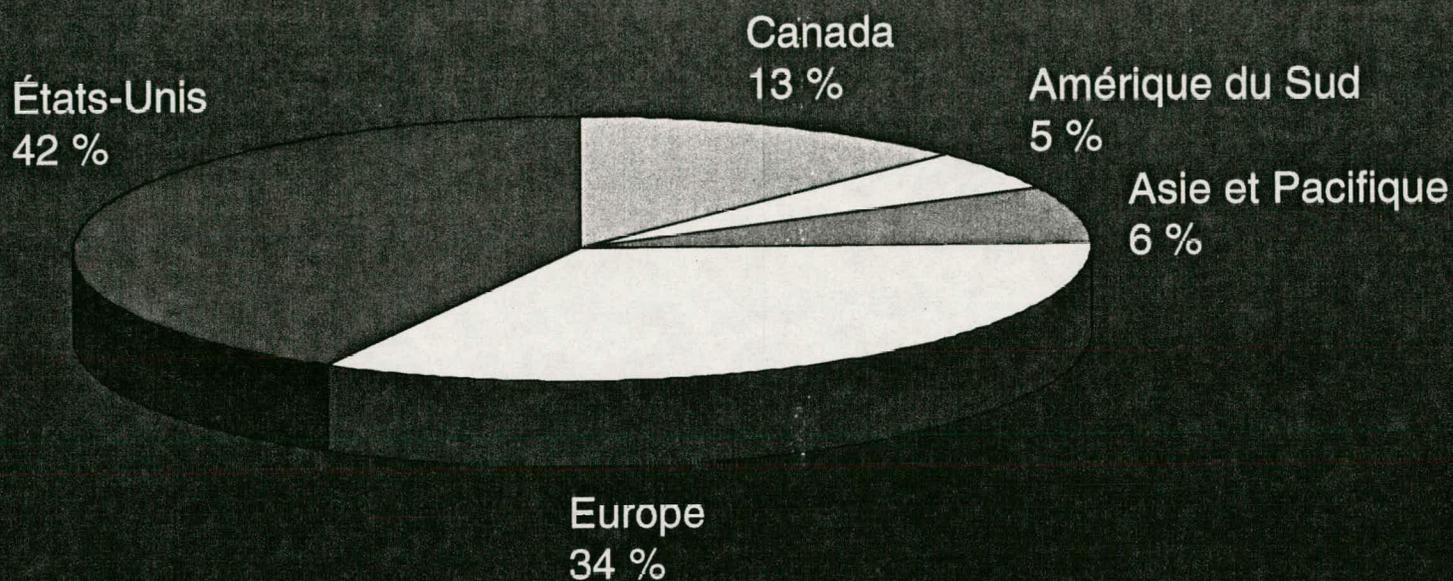


CAPACITÉ TOTALE DE PRODUCTION D'ALUMINE: 3 744

* Inclut les filiales, les sociétés apparentées et les divisions

22

Ventes de produits et de services commerciaux par région



Ventes totales de produits et de services commerciaux
pour 1998 — 7,8 milliards de dollars

ALCAN AU QUÉBEC



CENTRE DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT ARVIDA



ALUMINERIES



USINES D'ALUMINE ET DE PRODUITS CHIMIQUES



RECYCLAGE



INSTALLATIONS PORTUAIRES



COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY



USINES DE TRANSFORMATION

- SAGUENAY
- LAPOINTE
- DUBUC
- SAINT-MAURICE



CENTRALES HYDRO-ÉLECTRIQUES

- 1 CHUTE-DES-PASSES
- 2 CHUTE DU DIABLE
- 3 CHUTE À LA SAVANE
- 4 ISLE-MALIGNE
- 5 CHUTE-À-CARON
- 6 SHIPSHAW

24

MONTRÉAL

Maison Alcan

BEAUHARNOIS

QUÉBEC



ÀLCAN AU QUÉBEC

Capacité d'alumine	1.2 millions de tonnes
Capacité d'aluminium de première fusion	0,8 million de tonnes
Capacité de produits transformés	0,2 millions de tonnes
Employés	7,800

Transport Maritime au Québec

<u>Produits</u> <u>Importés</u>	<u>Quantité (TM)</u>	<u>Portuaire</u>	<u>Origine</u>
Bauxite	2,817,000	Port Alfred	Bésil, Australie, Guinée
Alumine	532,000	"	Jamaïque
Coke	317,400	"	États-Unies, Bésil
Soude caustique	174,500	"	États-Unis
Mazout	51,500	"	États-Unis
Spathfluor	88,400	"	Maroc
Braie Liquide	5,000	Trois Rivières	Europe
Matériel Projet	25,000	Grande Anse	Europe

<u>Produits</u> <u>Exportés</u>			<u>Destination</u>
Aluminium	20,000	Port Alfred	Allemagne
	10,000	Montréal	Europe, Moyen- Orient
Total	4,040,800		



Transport Maritime au Québec

Alcan dépend sur l'efficacité, la sécurité et la fiabilité du transport maritime pour transporter ses matières premières essentielles à la production d'aluminium au Québec.

Chez Alcan, le transport global de tous nos matières premières est centralisé à Montréal.

Les compagnies maritimes à travers le monde sont invités à participer au transport de nos produits. Les contrats sont négociés sur une base immédiate ou pour des durées à moyen terme de (1 à 2 ans) et à long terme (3 à 5 ans).

Le transport maritime est une activité mondiale, c'est-à-dire, les propriétaires positionnent leurs navires sur les routes commerciales qui donnent le meilleur rendement. Par conséquent, pour attirer des compagnies de transport de qualité, il est très important d'assurer que l'entrée du fleuve St-Laurent soit le plus efficace, sécuritaire et économique.

Politique maritime du Québec
Mémoire
Aluminerie Alouette inc.

Aluminerie Alouette inc. (AAI) tient à remercier le Ministre et le ministère des Transports du Québec pour cette opportunité de présenter sa position dans le cadre de l'élaboration de la politique maritime du Québec. Cette consultation est d'autant plus importante que cette politique est nécessaire, importante et attendue.

1. Aluminerie Alouette et le transport

Aluminerie Alouette inc. est l'une des trois entreprises implantées au Québec qui produit de l'aluminium de première fusion. AAI produit annuellement 242 000 tonnes de lingots et de gueuses, soit 10 % de la production québécoise d'aluminium. L'usine, inaugurée en 1992, fut construite à Sept-Îles à cause du havre naturel et des installations portuaires disponibles. La présence du port fut le facteur de localisation déterminant.

Bien que AAI soit localisée à proximité des sources d'énergie hydroélectrique, elle ne bénéficie d'aucun avantage sur ses concurrents au chapitre du prix de l'électricité puisque le transport de celle-ci n'est pas facturé en fonction des coûts mais de façon uniforme pour tout le Québec.

Alouette est un utilisateur important de services de transport maritime et routier. Le tableau suivant fait état de la demande de transport maritime générée annuellement par Alouette.

**VOLUME MARITIME
ALUMINERIE ALOUETTE INC.
1999**

	Entrées tonnes	Sorties tonnes	Tonnage Total	Valeur Estimée \$CAN
Coke	77 250		77 250	22 000 000 \$
Brai	17 650		17 650	8 900 000 \$
Alumine	479 600		479 600	141 000 000 \$
Lingots et gueuses		155 250	155 250	215 500 000 \$
Autre	1 200	1 300	2 500	3 800 000 \$
TOTAL	575 700	156 550	732 250	391 200 000 \$

Chaque année, plus de 700 000 tonnes de marchandises sont transportées par voie maritime pour le compte d'Aluminerie Alouette inc. Ce volume représente près de 400 millions de dollars de marchandises, ce qui fait d'Alouette un des plus importants expéditeurs maritimes du Québec en terme de valeur des marchandises.

En plus du transport maritime, AAI est un important utilisateur de services routiers et donc de la route 138 dont nous reparlerons ultérieurement dans le mémoire. Le volume annuel de camions-remorques à destination et à l'origine de AAI est d'environ 3 700.

**VOLUME ROUTIER
ALUMINERIE ALOUETTE INC.
1999**

	Entrées tonnes	Sorties tonnes	Tonnage total	Valeur estimée SCAN
Lingots et gueuses		87 000	87 000	120 700 000 \$
Autre	16 850	3 000	19 850	20 000 000 \$
TOTAL	16 850	90 000	116 850	140 700 000 \$

2. L'objectif central d'une politique maritime du Québec

Le transport des marchandises est d'abord et avant tout un service aux entreprises. Sans réseaux de transport efficaces, les entreprises ne peuvent être viables et sans entreprises expéditrices, les réseaux de transport ne sont pas viables. Les expéditeurs et les réseaux de transport sont étroitement interreliés.

Une politique maritime efficace doit être centrée sur les besoins des expéditeurs. Sans expéditeurs, il n'y a pas de port, pas de navires, pas de chantiers navals, pas d'armateurs, pas de marins, pas d'agences maritimes, pas de débardeurs, pas d'arrimeurs, pas d'assureurs maritimes et ultimement pas de besoin pour une politique maritime. C'est pour cela que la seule politique maritime qui peut avoir un effet dynamisant sur tous ces secteurs d'activité maritime sera une politique qui appuiera le développement des expéditeurs en leur permettant d'être plus compétitifs.

3. Besoins des expéditeurs

Les entreprises québécoises comme Alouette sont en compétition avec des entreprises réparties sur toute la planète. Pour pouvoir continuer à opérer, elles doivent s'approvisionner, produire et livrer les produits sur les marchés mondiaux aux meilleurs prix possibles en assurant une qualité de service maximale. Les expéditeurs se doivent donc d'être aussi exigeants envers leurs fournisseurs de services de transport que leurs propres clients le sont envers eux.

Pour assurer ce niveau optimal prix-service, les expéditeurs doivent pouvoir choisir entre des fournisseurs en compétition. Cette compétition doit être à l'intérieur d'un mode de transport mais aussi, dans la mesure du possible, entre les modes de transport.

La compétition entre les transporteurs routiers est très vive. Les expéditeurs en bénéficient et c'est d'ailleurs la raison principale de la place grandissante du camionnage dans l'industrie québécoise des transports. À l'opposé, le transport maritime est concentré et la compétition interne y est moins vive, aussi souffre-t-il de la concurrence des autres modes de transport.

Une politique maritime québécoise efficace s'assurera d'une saine compétition entre les modes de transports et à l'intérieur du transport maritime.

4. Le recouvrement des coûts

Les services de la Garde-Côtière canadienne ont connu une croissance importante des coûts transmis aux armateurs qui ultimement les ont refilés aux expéditeurs. Le Canada est le seul pays au monde où les frais de recouvrement des services maritimes ont été régionalisés. La Côte-Nord est un faible utilisateur de ces services d'aides à la navigation et de déglacement et pourtant elle paye le plein prix du Saint-Laurent, faisant en sorte que la Côte-Nord « subventionne » les mouvements de marchandises jusqu'à Montréal. Une politique maritime québécoise devrait s'assurer de rééquilibrer ces désavantages artificiels qui nuisent aux entreprises des régions périphériques qui doivent déjà assumer des coûts de transport élevés en raison de leur localisation géographique.

De plus, une politique maritime québécoise devrait s'objecter fermement à toute augmentation des tarifs de recouvrement en vigueur tant que tous les usagers des services de la Garde-Côtière n'auront pas été cotisés au même niveau que les transporteurs maritimes.

5. La route 138 et la nécessité d'un lien maritime est-ouest

La route 138 qui relie l'usine d'Alouette, les réseaux autoroutiers et les réseaux ferroviaires continentaux à partir de Québec est une route engorgée et dangereuse. Le trafic lourd est responsable en bonne part de cet état de fait. Pour un expéditeur important comme Aluminerie Alouette, il serait très intéressant de développer une alternative maritime pour le transport des remorques. Pour qu'une telle option fonctionne, il faut tenir compte des facteurs suivants :

- Maximiser les installations portuaires existantes. Le quai de La Relance adjacent aux installations d'Alouette dispose déjà d'une rampe Ro-ro en plus d'être relié par voie ferrée aux villes nordiques de Fermont et Labrador City.
- Relier avec des réseaux ferroviaires compétitifs. Un service maritime roulier devrait acheminer les marchandises vers les ports de Québec ou Montréal, seuls ports québécois avec les services CN et CP (Québec-Gatineau ou St-Lawrence and Hudson).

- Assurer la fiabilité d'un tel service. La fréquence et la régularité d'un tel lien maritime est indispensable pour les entreprises utilisatrices et donc indispensable aussi pour la viabilité du service.
- Tenir compte des impacts environnementaux. Le transport maritime est beaucoup moins polluant que le transport routier. Pour le montage financier d'un tel projet, il importe que la politique maritime québécoise tienne compte de ce facteur.
- Élargir l'analyse financière. Si d'un pur point de vue financier un tel projet était rentable, il aurait déjà vu le jour. Il faut que la politique maritime québécoise tienne compte des avantages économiques (coûts de la réfection, de l'entretien et de la congestion des routes), des coûts sociaux (accidents, sécurité), des coûts environnementaux (valeur marchande des engagements de Kyoto) et des retombées fiscales.

6. Conclusion

Le transport maritime est une clé de voûte des économies modernes tournée vers le monde entier et dépendantes des échanges commerciaux. La sous-exploitation du Saint-Laurent comme voie commerciale est un handicap pour le développement économique du Québec.

Toutefois, il serait naïf de croire qu'une politique peut renverser cet état de fait du jour au lendemain. Il faudra d'abord élaborer avec l'industrie une vision à long terme et large. Le marché domestique est très limité. Il faut baser le développement maritime sur le marché international. Dans ce contexte, les expéditeurs doivent pouvoir compter sur un système de transport compétitif, sûr et efficace. La collaboration étroite entre les expéditeurs et l'industrie du transport maritime et les gouvernements est indispensable pour se donner les outils de notre développement commun.

Aluminerie Alouette offre son entière collaboration dans le processus de définition de la politique maritime du Québec.

les amis de **La** *vallée du*
Saint- **L** *aurent*

**Politique de transport maritime et fluvial
du gouvernement du Québec**

Document de travail (mai 2000)

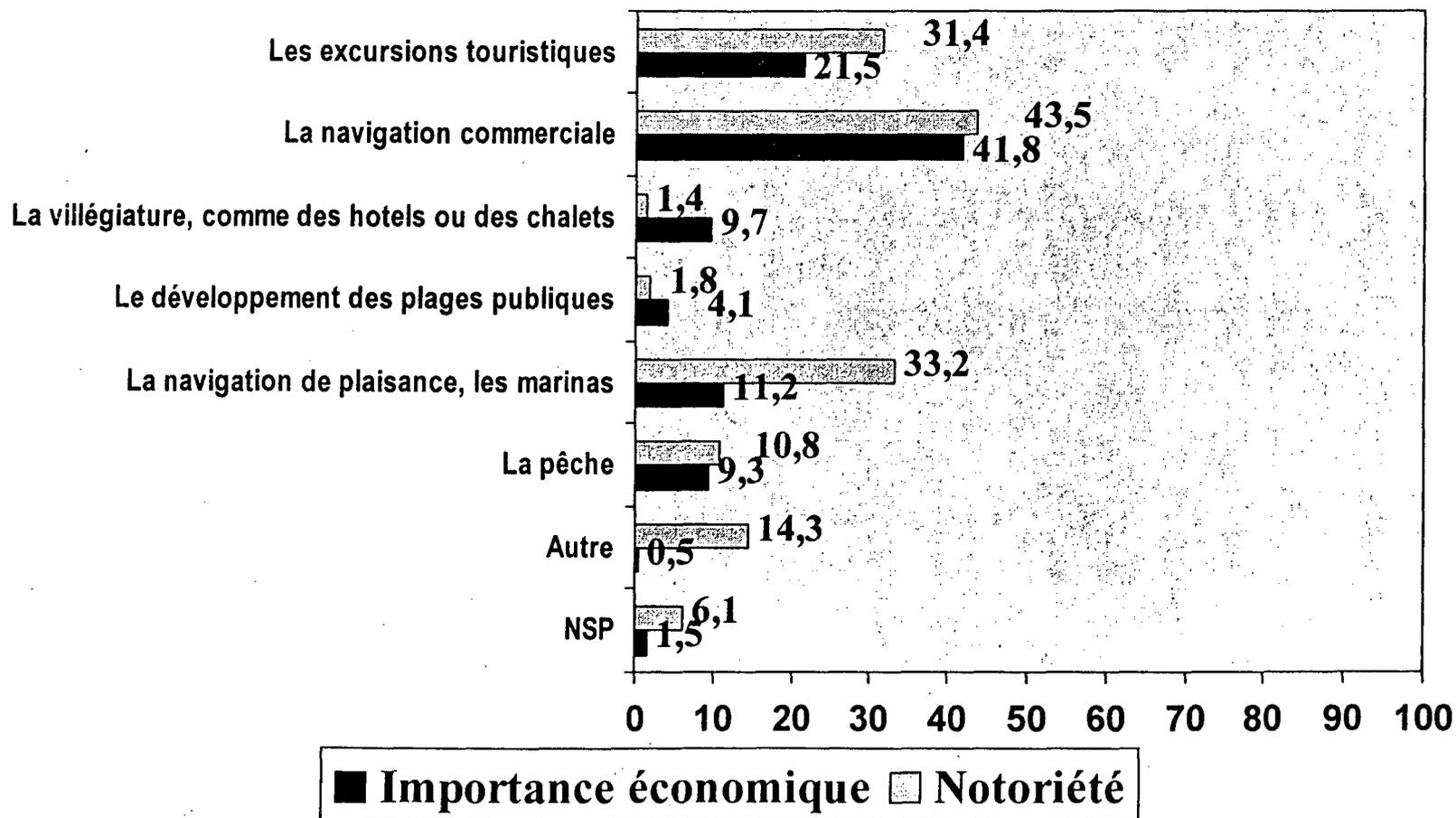
OBSERVATIONS

Une politique québécoise de transport maritime et fluvial devrait prévoir et favoriser

1. Le développement d'une place proportionnellement plus grande donnée au transport maritime et fluvial à l'intérieur de l'ensemble du transport lourd, en raison de la possibilité qu'il soit le mode de transport lourd ayant le moins d'impacts négatifs sur l'environnement;
2. L'intégration la plus harmonieuse possible du transport maritime et fluvial dans l'ensemble des enjeux attachés au Saint-Laurent et des usages qui en sont faits : intégrité des écosystèmes, mise en valeur de tous les potentiels, accessibilité publique générale, développement de tous les usages;
3. Le développement, dans le public, des connaissances, de la sensibilité, de l'intérêt et des préoccupations relatives au transport maritime et fluvial, de manière à fournir à celui-ci un support large et éclairé de l'opinion publique.

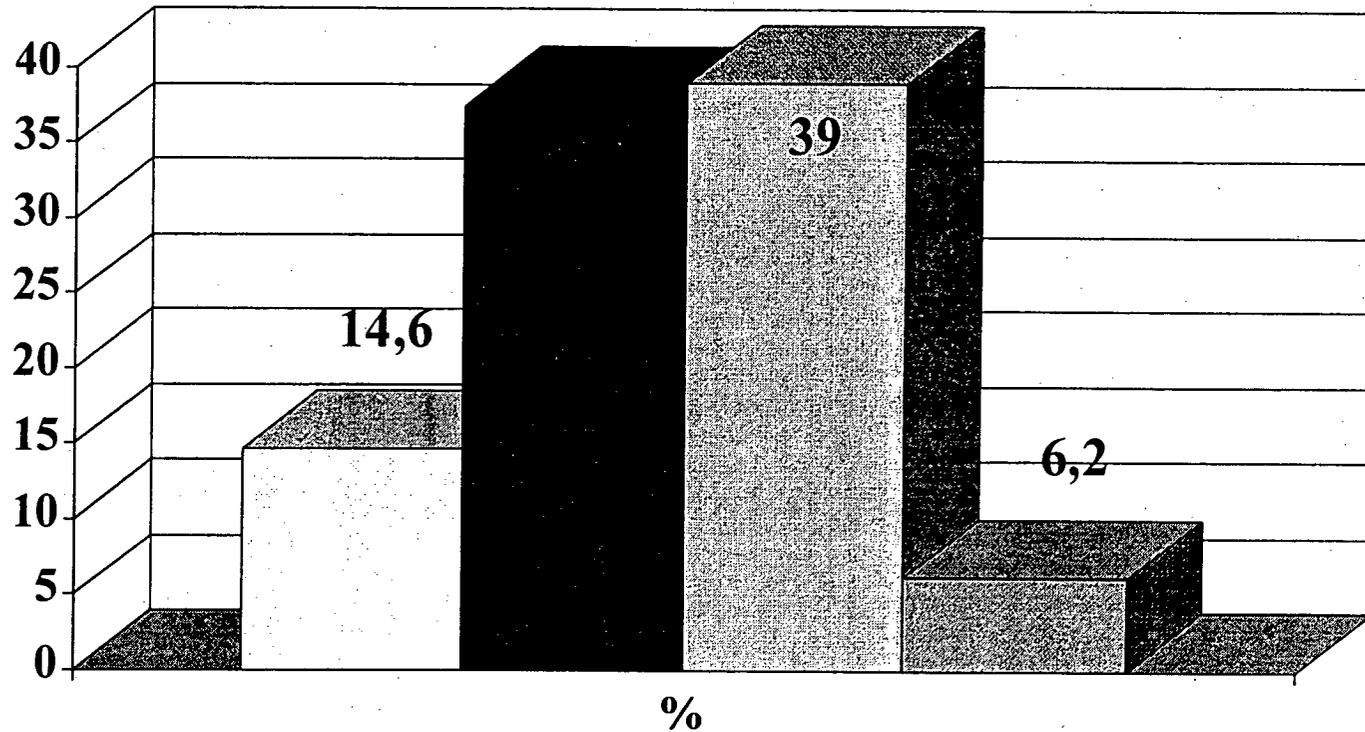
Le 5 juin 2000
André Stainier

**(Q5 & Q6) Notoriété et importance économique
de diverses activités liées au fleuve
(en %, mentions multiples)
(n =1014)**



34

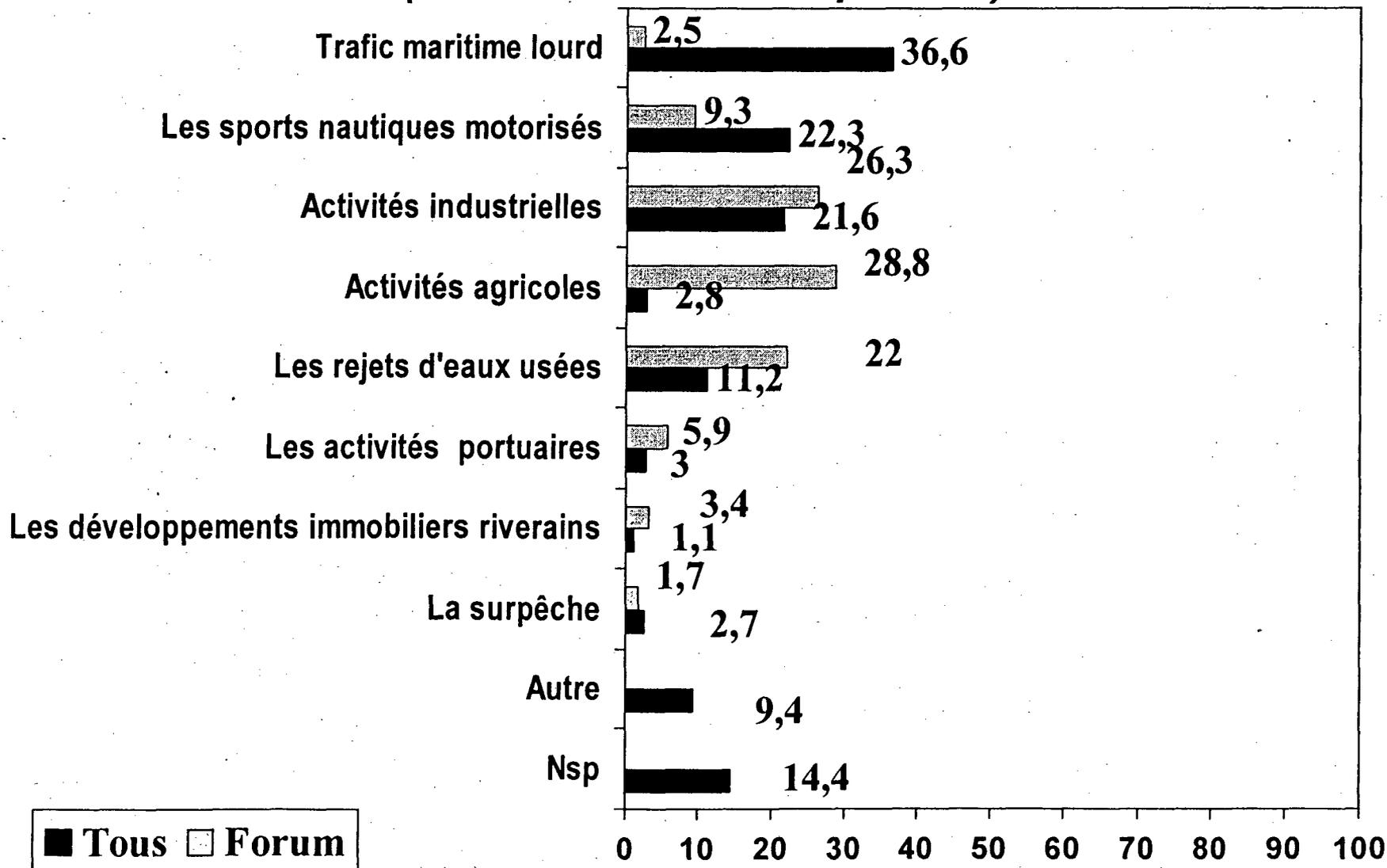
(Q1) La manière la plus économique de transporter des marchandises



□ Par bateau ■ Par train □ Par camion ▒ Par avion

35

(Q7) À votre avis, quelles activités économiques nuisent le plus à la qualité de l'environnement sur le Saint-Laurent ?
(en %, mentions multiples)
(n = 1014 et n = 118 réponses)



36

**Rencontre portant sur l'élaboration d'une
politique de transport maritime et fluvial pour le Québec
Hôtel Delta (Montréal) - Le mardi 6 juin 2000**

**Présentation de madame Suzanne Paquin,
Présidente de l'Association des armateurs du Saint-Laurent**

Mesdames, Messieurs,
Bonjour,

Mon nom est Suzanne Paquin, je suis Présidente de l'Association des armateurs du Saint-Laurent. J'aimerais d'abord remercier le ministre délégué aux Transports, monsieur Jacques Baril, de nous avoir conviés à cette rencontre portant sur l'élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial pour le Québec. Il ne fait aucun doute à mon esprit que nous pouvons contribuer à cet exercice, bien que pour l'instant, nous n'en saisissons pas encore toute la portée.

L'Association que je représente existe depuis 1936, c'est donc dire qu'elle célébrera l'an prochain son 65^e anniversaire. Avec le temps, il va de soi que la flotte de nos membres a évolué à travers la modernisation de la navigation et que les contraintes auxquelles les propriétaires de goélettes faisaient face n'étaient certes pas du même ordre que celles que les armateurs d'ici connaissent à présent.

Certes, la navigation s'est développée et, dans un contexte de globalisation des marchés, les enjeux sont devenus nettement plus cruciaux. Si nos prédécesseurs devaient concurrencer sur une base régionale, il en est tout autrement aujourd'hui. Bien que la tradition nous ait légué un savoir et une détermination hors du commun, la situation exige davantage pour que notre industrie puisse s'approprier la place qui lui revient. Nous croyons fermement qu'il est grand temps de considérer l'industrie maritime québécoise sous l'angle de la modernité et non pas dans une perspective traditionnelle.

L'Association des armateurs du Saint-Laurent est composée de quinze (15) membres actifs qui sont nécessairement propriétaires de navires sous pavillon canadien. La flotte de nos membres représente au-delà de soixante (60) navires qui, de par leur diversité, témoignent de l'ampleur de l'activité maritime sur le Saint-Laurent, dans les Grands Lacs et dans l'Arctique canadien. Qu'il s'agisse de navires cargo, de pétroliers, de traversiers, de remorqueurs, de navires de services ou de barges, ces types de navires ont tous un rôle fondamental à jouer dans la chaîne du transport de marchandises et de passagers. Ces entreprises de chez nous emploient nécessairement des marins québécois et canadiens et effectuent la vaste majorité de leurs achats au pays, ce qui constitue un apport considérable à notre économie.

Par ailleurs, l'Association regroupe plus de cinquante (50) membres associés qui ont en commun d'être des fournisseurs de biens et de services aux armateurs : ports, fabricants d'instruments de navigation, firmes d'avocats spécialisés en droit maritime, compagnies d'arrimage, architectes navals, institution d'enseignement, pétrolières, etc. Soit une multitude de services connexes qui rendent compte des ramifications de l'industrie.

Notre rôle consiste notamment à intervenir, au nom de ces divers représentants du milieu, dans les dossiers qui influencent la compétitivité du transport maritime au Québec et au Canada. Par notre implication à des comités ou lors de rencontres avec les gouvernements, nous veillons à tenir nos membres au fait de l'évolution de la réglementation et de la législation ayant des conséquences sur leurs activités commerciales. Au fil des ans, la fidélité des entreprises membres de l'Association ne s'est pas démentie, en fait, elle s'est même accrue, ce qui nous stimule à poursuivre notre mandat avec conviction, particulièrement dans un contexte de défis comme celui que nous connaissons actuellement.

Ces défis, quels sont-ils ? D'abord le commerce a connu au cours des dernières années des transformations majeures dues entre autres aux ententes internationales auxquelles participe le Canada. Nous faisons plus que jamais face à une compétition féroce et, pour en sortir gagnants, il est primordial d'affirmer notre savoir-faire, d'innover et d'être combatifs. Les accords commerciaux avec d'autres pays comportent des avantages, mais n'oublions pas qu'ils ouvrent également la porte à une concurrence plus agressive. Pour y faire face, il faut savoir consolider ses propres assises.

Au cours de la même période, l'industrie maritime a quant à elle dû composer avec l'émergence des droits de services. Curieusement, pour nous supporter dans un contexte de rivalité accrue, le gouvernement fédéral a décidé de nous mettre à contribution pour l'aider à réduire ses dépenses. Bien que nous reconnaissons le rôle des entreprises et des contribuables à cet exercice nécessaire, il nous apparaît que l'approche préconisée a trop souvent joué en notre défaveur.

En tant qu'utilisateurs de services dispensés par le gouvernement, nous consentons à trouver des solutions pour réduire les dépenses de l'état. Toutefois, avant d'imposer des frais supplémentaires, nous croyons fermement que certains services auraient pu être offerts à moindre coût ou attribués différemment, ce qui aurait permis de réaliser des économies. De plus, l'industrie maritime a préconisé, un traitement équitable envers toutes les régions du pays.

À l'heure actuelle, cette revendication n'est approuvée qu'en théorie, puisque, en pratique, des iniquités persistent toujours. J'insiste ici pour dire qu'à cet égard, le Saint-Laurent a largement écopé en matière de droits et d'augmentation de coûts des services. Une intervention du gouvernement du Québec serait sans doute appropriée dans les circonstances puisque les impacts sur l'économie de la province sont considérables.

Régulièrement, on entend que le transport maritime est de tous les modes celui qui est le plus avantageux pour l'environnement, qu'il est sous utilisé, qu'il représente une solution au problème d'engorgement du réseau routier et, il faut promouvoir ses nombreux avantages.

Maximiser le transport maritime ne signifie pas pour les gouvernements de devoir investir pour construire de nouvelles infrastructures, elles existent déjà et en nombre suffisant dans l'ensemble du pays. Nous disposons d'une ressource enviable, que vous-même, Monsieur le Ministre, avez qualifiée "d'autoroute". Le Saint-Laurent n'est pas utilisé à son plein rendement. Nous avons une flotte qui, actuellement, autant pour le transport de marchandises que de passagers, n'est pas pleinement rentabilisée. Les services sont en place, les installations sont disponibles et la main-d'oeuvre est qualifiée.

Un autre défi auquel nous devons faire face est la multiplication de la réglementation. Pour certaines compagnies, effectuer un suivi approprié des modifications réglementaires représente une tâche considérable. Tantôt ce sont des initiatives de Transports Canada, parfois de Pêches et Océans Canada quand il ne s'agit pas d'engagements pris par l'entremise de l'Organisation maritime internationale (O.M.I.). Ce sont là des contraintes énormes qui nécessitent une attention que plusieurs entreprises ne parviennent pas à accorder. C'est entre autres là où des associations comme la nôtre prennent toute leur importance. Nous revendiquons régulièrement que les normes et règlements soient harmonisés afin d'éviter la confusion. Cette situation mériterait une attention soutenue des gouvernements puisqu'elle est contre-productive. L'industrie n'a pas à démêler les actions isolées des ministères et des gouvernements.

En juin dernier, Monsieur le Ministre, après avoir su que vous souhaitiez doter le Québec d'une politique maritime, nous vous avons rencontré pour, d'une part, connaître vos intentions et, d'autre part, vous exprimer notre désir de collaborer à sa réalisation. Dernièrement, vous nous convoquez à cette rencontre. Quelques jours plus tard, nous recevions le document de consultation qui, quoique assez complet comme constat, ne précise en rien vos orientations.

Votre document de consultation fait état des enjeux actuels auxquels nous faisons face. Il est temps d'aller au-delà des constats et de faire des choix pour l'avenir. Monsieur le Ministre, l'industrie maritime, jalon du développement économique du Québec, a besoin de votre aide !

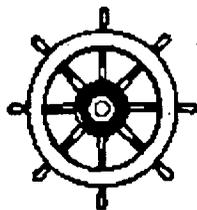
Nous ne sommes pas en quête de subventions, ce que nous attendons du gouvernement du Québec, c'est une reconnaissance de notre contribution à l'économie, un appui aux démarches que nous menons auprès du gouvernement fédéral, l'adoption de mesures favorisant l'inter-modalité et une collaboration accrue aux dossiers que nous menons (dragage d'entretien du Saint-Laurent, déglacage, droits de services maritimes, etc). À l'instar d'autres secteurs d'activité, nous escomptons des mesures fiscales qui appuient notre industrie, des politiques qui encouragent son expansion, des initiatives qui soutiennent les générateurs d'emplois de qualité que nous sommes.

La démarche que vous avez entreprise en invitant plusieurs intervenants de l'industrie est louable, mais nous croyons qu'il faut aller au-delà de ces discussions. Lorsque vos invités auront fait leurs représentations, que pouvons-nous espérer ? Vous disposez déjà d'un tableau de la situation qui prévaut. D'ici peu, vous aurez une idée assez juste de ce que le milieu maritime souhaite voir mis en place. Que prévoyez-vous accomplir par la suite ? Comment pourrons-nous intervenir dans le processus d'élaboration de votre politique maritime ? Vers quoi orienterez-vous vos actions ?

Vous conviendrez avec moi, Monsieur le Ministre, que plusieurs questions demeurent en suspens. Nous ne voudrions pas laisser entendre que nous n'appuyons pas votre initiative, nous demandons seulement des précisions quant à sa portée.

Nos membres demande une position claire du gouvernement du Québec dans certains dossiers. Sachez que nous vous accompagnerons volontiers pour promouvoir le développement de l'industrie maritime du Québec.

Je vous remercie de votre attention !



ASSOCIATION DES ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

**Mémoire
relatif à la**

***Politique de transport maritime et fluvial
du gouvernement du Québec***

Septembre 2000

Présentation de l'Association

L'Association des armateurs du Saint-Laurent regroupe 17 membres actifs qui sont tous soit nécessairement propriétaires de navires sous pavillon canadien ou affréteurs. Qu'il s'agisse de navires cargo, pétroliers, traversiers, traversier-rail, barges ou remorqueurs, la flotte de ses membres témoigne à elle seule de l'éventail de services qu'offrent les armateurs québécois et canadiens.

Par ailleurs, l'Association comprend plus de 50 membres associés fournisseurs de biens et de services aux armateurs. Ces derniers contribuent à dynamiser l'industrie maritime du Québec en collaborant aux activités commerciales des propriétaires de navires.

Fondée en 1936, l'Association continue encore aujourd'hui à mettre en valeur et à promouvoir les intérêts des armateurs dont les activités s'effectuent principalement sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs et dans l'Arctique canadien. Il importe toutefois de préciser qu'au coeur de leurs opérations, le Saint-Laurent constitue un axe aussi primordial qu'incontournable.

Le secteur maritime : un regroupement d'industries

Le gouvernement du Québec envisage l'élaboration et la mise en place d'une politique maritime spécifique au Québec. Nous croyons important, d'entrée de jeu, de préciser certains concepts qui devraient transparaître dans le libellé et le sens de la politique visée.

Au fil des décennies, le secteur maritime s'est développé et des champs de spécialisation se sont greffés les uns aux autres pour y assurer soit la complémentarité soit la distinction des métiers de plus en plus de pointe. L'avènement des technologies de l'information (TI) n'a fait qu'accentuer les distinctions que nous voulons faire ressortir dans la présentation des concepts qui suit.

La société québécoise est riche de six (6) types d'industries qui composent le secteur maritime de son infrastructure économique. Ces six types sont tous à la fois des moteurs économiques et des assises sur lesquelles un gouvernement se doit de compter pour réaliser sa mission publique dans le domaine des transports.

Le transport maritime international assure la livraison de produits québécois partout dans le monde. Les statistiques regorgent de chiffres tous plus encourageants au fil des ans et qui soulignent la présence du Québec dans le monde des exportations. Le secteur maritime est un important partenaire de cette présence et assure le rayonnement du Québec à la grandeur du globe. Ce type d'industrie pourrait être considéré comme un fleuron international d'une politique maritime au Québec.

Le transport maritime côtier constitue un autre type d'industrie qui a fait ses preuves. Le Québec n'a-t-il pas un passé riverain? Les grands cours d'eau étaient autrefois les autoroutes du transport des personnes et des produits de consommation. Il existe, encore aujourd'hui, des régions dites éloignées qui comptent sur le cabotage, sur l'arrivée du prochain bateau, sur une industrie du secteur maritime.

La flotte nationale est une industrie qui reste à définir. Aucun des gouvernements actuels ou précédents n'a réussi à bien cerner comment cette composante intervient ou pourrait intervenir davantage dans le développement économique et social du pays. Il importe que soient reconnus les avantages d'autosuffisance d'un secteur économique clé, l'apport d'expertises techniques et technologiques qui pourraient se créer une niche sur le plan international et, encore plus important, la fierté d'un secteur de la main-d'oeuvre qui a prouvé ses compétences et son savoir-faire.

Les ports et les services connexes sont le point de chute des matières et des personnes transportées et constituent, aussi et surtout, la porte de sortie de la production de nos industries manufacturières. Le gouvernement du Québec dispose de certaines infrastructures portuaires et a accès à bon nombre d'autres. Une politique maritime québécoise ne saurait être complète sans tenir compte de l'impact des équipements portuaires et connexes sur son territoire.

La construction navale, de son côté, est un type d'industrie qui se distingue des autres. Elle est autonome puisque les « intrants » et les « extrants » de son processus manufacturier ne touchent pas comme tel aux autres types d'industries du secteur maritime. Toutefois, le Québec dispose d'équipements et de compétences qui sont reconnus. Une politique maritime pourrait facilement baliser le fonctionnement de ce secteur d'activité en faisant référence aux différentes législations du monde du travail et en incluant la construction dans les orientations fiscales et économiques gouvernementales.

La réparation navale s'inscrit comme un autre type d'industrie du secteur maritime en ce qu'elle découle de l'activité du transport maritime qu'elle complète et est, en quelque sorte, un gage de qualité et de productivité. À cette enseigne, une politique maritime doit en tenir compte comme partie intégrante d'un vaste secteur d'activité économique qu'est le milieu maritime.

RECOMMANDATION : *Que le gouvernement du Québec, dans l'élaboration et la mise en place d'une politique maritime spécifique au Québec, tienne compte de la diversité des industries de ce secteur d'activité et qu'il s'assure de bien considérer l'importance de chaque type d'industries qui le composent.*

Le Saint-Laurent : un levier de développement économique inestimable

L'Association des armateurs du Saint-Laurent revendique depuis bon nombre d'années une politique maritime adaptée au Québec. Cette requête se veut à la fois une demande de reconnaissance, par le gouvernement du Québec, d'un secteur d'activité hautement négligé jusqu'ici malgré son apport économique, mais également un engagement ferme du gouvernement dans son ensemble à soutenir son développement. Nous sommes persuadés que l'adoption d'une politique maritime s'appliquant à des champs restreints mais concrets permettra à la province de répondre aux besoins croissants des industries et des régions en matière de transport.

Les membres de l'Association disposent de navires pouvant offrir une multitude de solutions aux contraintes auxquelles la province fait face pour le transport de marchandises et de passagers. Nous sommes disposés à travailler de concert avec le gouvernement du Québec afin de revitaliser l'inestimable levier de développement économique qu'est le Saint-Laurent.

À cet égard, nous offrons toute notre collaboration au ministre délégué aux Transports, monsieur Jacques Baril, afin d'élaborer et de doter le Québec, pour la première fois, d'une politique maritime apte à contribuer à l'essor de la province. C'est parce qu'elle croit sincèrement au potentiel du milieu maritime que l'Association a choisi de participer au présent exercice de consultation. Il est grand temps de rallier les forces de l'industrie pour consolider l'avenir.

RECOMMANDATION : *Que le ministre délégué aux Transports démontre une ouverture au partenariat que lui offre l'Association des armateurs du Saint-Laurent en lui adjugeant un rôle de premier plan dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique maritime pour le Québec.*

Une industrie fortement réglementée

Dans la perspective de l'adoption d'une politique maritime, plusieurs intervenants de l'industrie craignent, à juste titre, que de nouveaux règlements ou lois ne viennent alourdir davantage le contexte commercial. Déjà, le suivi de l'évolution du cadre législatif et réglementaire exige une énergie souvent jugée contre-productive. Les compagnies souhaitent que le gouvernement du Québec intervienne là où il a le pouvoir d'agir. Pour ce qui est des questions dont la responsabilité relève exclusivement du gouvernement fédéral, le Québec trouverait dans l'Association des armateurs du Saint-Laurent un partenaire intéressé à promouvoir les actions favorisant l'industrie maritime.

En fait, ce qui importe, c'est que Transports Québec et les autres ministères québécois concernés s'impliquent plus activement dans leurs champs de compétences respectifs. À ce titre, une collaboration accrue notamment entre les ministères des Finances, de l'Industrie et du Commerce et de l'Éducation contribuerait certainement au succès d'une politique maritime. Sans concertation, l'exercice risque fort d'avoir une portée limitée, ce qui servirait mal les intérêts du Québec. Depuis bon nombre d'années, on reproche aux gouvernements d'agir à la

pièce. Cet état de fait s'est particulièrement manifesté en ce qui a trait aux transports. Il en résulte une division qui aujourd'hui entrave sérieusement le partenariat entre les modes. Il faudrait plutôt viser la complémentarité des modes de transport.

RECOMMANDATION : *Le gouvernement du Québec doit s'assurer de mettre en place des mécanismes d'allégement réglementaire et de concertation entre les différents ministères voués au respect et à la mise en oeuvre d'une politique maritime.*

Le rôle du Québec

Le Québec se doit d'opter pour un plan de transport global, et non régional, qui considère les transferts modaux là où l'efficacité peut être accrue. Tous les modes n'ont pas les mêmes caractéristiques et il faut miser sur les avantages de chacun. Il est temps d'optimiser chacun d'entre eux selon les marchandises transportées, les distances à couvrir, les infrastructures en place, les problèmes de congestion routière, l'impact sur l'environnement, etc.

Pour contrer la problématique de l'engorgement et de la détérioration des routes, Transports Québec doit considérer sérieusement des initiatives propres à revitaliser le cabotage sur le Saint-Laurent. Maintes marchandises pour lesquelles la question du «juste à temps» ne se pose pas pourraient aisément être acheminées par voie d'eau. En créant un réseau de distribution intra-provincial dynamique, sans avoir à investir dans de nouvelles infrastructures ou, à tout le moins, par des investissements ciblés, on règle déjà une grande partie du problème. Ce constat a été mainte fois énoncé dans des documents internes du ministère des Transports sans qu'aucune mesure n'ait été adoptée pour corriger la situation. Si des incitatifs ne sont pas intégrés à la future politique maritime au même titre qu'il en existe déjà pour les autres modes de transport au Québec, la navigation commerciale sera définitivement laissée pour compte.

Pour ce qui est du transport de personnes, le ministère des Transports gagnerait sérieusement à développer, en partenariat avec la Société des traversiers du Québec, et l'entreprise privée, des outils favorisant le recours au traversier. L'expertise de la Société pourrait servir au démarrage de projets et, une fois leur viabilité et leur rentabilité confirmées, la pleine responsabilité serait transférée à l'industrie. Cette pratique permettrait d'élargir le mandat de la STQ, tout en servant mieux les intérêts des contribuables. La responsabilité du gouvernement du Québec quant à l'approvisionnement et le transport des personnes des communautés éloignées mérite également d'être analysée dans une perspective à long terme. À ce titre, le navire représente la solution la plus rentable. Le partenariat avec le privé a déjà fait ses preuves à cet égard.

RECOMMANDATION : *La politique maritime du gouvernement du Québec doit s'inscrire dans une démarche élargie de gestion du transport des biens et des personnes pour l'ensemble du territoire du Québec.*

Formation de la main-d'oeuvre

Si il est un dossier où la collaboration entre les ministères provinciaux est requise, c'est bien celui de la formation de la main-d'oeuvre. Récemment, cette responsabilité est devenue de compétence provinciale. L'Association des armateurs du Saint-Laurent coordonne, à la demande expresse de la ministre Diane Lemieux, un groupe de travail chargé d'étudier cette question strictement à l'égard du milieu maritime. Mis sur pied en janvier 2000, le *Comité sur la formation du personnel navigant* réunit des armateurs, des syndicats, des pilotes, Transports Québec, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, des associations maritimes et, évidemment, l'Institut maritime du Québec.

Cette initiative est née à la suite de la décision du ministère de l'Emploi de revoir le financement de la formation de la main-d'oeuvre dans le milieu maritime. La position adoptée par Emploi-Québec a soulevé de multiples réactions au sein de la communauté maritime puisque les conséquences qui en découlent risquent fort de compromettre la disponibilité d'une main-d'oeuvre compétente dans les prochaines années. Les membres du Comité ont été choqués de constater à quel point une industrie traditionnelle ayant directement contribué au développement du Québec est totalement méconnue du gouvernement.

Après un certain nombre de rencontres, le Comité a formellement demandé la création d'un comité sectoriel du transport maritime à la Commission des partenaires du marché du travail. Il est impératif que cette structure soit mise en place dans les meilleurs délais pour permettre à l'industrie maritime de préparer l'avenir. Les données indiquent qu'à très brève échéance, le Québec souffrira d'un manque criant de main-d'oeuvre maritime qualifiée. Plusieurs facteurs méritent ici d'être mentionnés. L'expertise reconnue au Québec tend de plus en plus à fuir vers l'étranger, plusieurs travailleurs occupant des postes supérieurs seront prochainement éligibles à la retraite, le taux d'inscription dans les institutions d'enseignement spécialisées diminue d'année en année faute de promotion adéquate des carrières maritimes, la durée de la formation pour atteindre les grades d'officier est longue, pour ne mentionner que ces exemples.

À ces contraintes, il faut ajouter les nombreuses exigences de formation liées à la réglementation qui ne cessent d'ailleurs de s'accroître. La participation du Canada à diverses ententes internationales entraînent des obligations pour le maintien ou l'obtention de connaissances auxquelles les travailleurs maritimes sont tenus de se soumettre. D'ici quelques années, les prévisions sont à l'effet qu'un nombre important de marins devront retourner en formation pour être autorisés à naviguer. Considérant les horaires de travail propres à la navigation, il ne fait aucun doute que des aménagements devront être prévus dans les établissements d'enseignement pour satisfaire ces besoins. Il est capital qu'Emploi-Québec, Transports Québec et le ministère de l'Éducation travaillent de concert afin d'assurer à l'industrie maritime le bassin nécessaire de candidats pour l'avenir.

Le gouvernement du Québec doit intervenir rapidement pour assurer au milieu maritime une main-d'oeuvre qualifiée et en nombre suffisant afin de répondre à la demande. De plus, des incitatifs doivent être mis en place pour stimuler les inscriptions à l'Institut maritime du Québec. Cet établissement d'enseignement

provincial a acquis une réputation enviable à travers le pays et même à l'étranger. Il serait temps d'en faire la promotion chez nous. Plusieurs avenues peuvent être explorées pour élargir les horizons. Par sa collaboration avec l'Université du Québec à Rimouski, des programmes de deuxième et troisième cycles pourraient être développés pour répondre aux besoins en matière de gestion maritime au sein des entreprises. Les nouvelles technologies méritent également d'être envisagées pour dispenser la formation. Peu importe le secteur d'activité, tout le monde s'entend pour dire que la main-d'oeuvre constitue l'essence même d'une industrie. En dotant le Québec d'une politique maritime, il faudra être conséquent et soutenir la formation de la main-d'oeuvre.

RECOMMANDATION : *Que le gouvernement du Québec inscrive dans ses orientations de formation de la main-d'oeuvre, un programme clair et précis relatif au personnel navigant et aux gestionnaires maritimes de telle sorte que les compétences québécoises soient mises à profit par et pour l'industrie maritime du Québec.*

Mesures fiscales du Québec

Dans son discours sur le budget 1996-1997, le ministre des Finances, Bernard Landry, annonçait quatre mesures fiscales dont trois avaient pour but de relancer la construction navale et une autre qui accordait un congé fiscal aux marins québécois affectés au transport international de marchandises sur des navires canadiens. La première disposition avait entre autres comme objectif d'inciter les armateurs canadiens à faire construire leurs navires ici plutôt qu'à l'étranger. Ce n'est plus un secret que la flotte canadienne est vieillissante et que dans un avenir très rapproché elle devra être renouvelée. Cependant, dans un contexte commercial précaire où la compétition avec les autres modes de transport est féroce, les carnets de commande du plus gros chantier naval québécois demeurent vides. De plus, les chantiers à l'extérieur du pays disposent souvent de subventions gouvernementales qui faussent les règles du jeu de la compétition et qui les rendent nettement plus attrayants.

La survie d'un secteur d'activité ne peut reposer sur d'incessantes subventions car ces injections périodiques n'ont pour effet que de maintenir artificiellement en vie des entreprises. Il faut cependant noter qu'actuellement les secteurs les plus dynamiques sont ceux pour qui des mesures fiscales ont été adoptées. Le maritime, comme l'aérospatial ou l'industrie pharmaceutique, pourrait certes consolider son avenir voire même connaître de l'expansion si on lui accordait de tels avantages fiscaux. Déjà les maigres mesures en vigueur ont donné des résultats. Plusieurs propositions ont été formulées à cet égard lors de la première phase de consultation menée par le ministre Baril au printemps 2000. Il serait opportun d'envisager cette option avec les ministères des Finances et de l'Industrie et du Commerce.

Les armateurs québécois doivent absorber des dépenses supérieures à celles des armateurs étrangers, tant en ce qui concerne la main-d'oeuvre, les assurances, les équipements, etc. Le fardeau financier est tel que, progressivement, ils n'arrivent plus à contrer la compétition. La même contrainte s'applique aux chantiers maritimes. Les mesures fiscales ont pour avantage de créer une dynamique qui peu

à peu développe une masse critique de clients ou de produits et, finalement, permet aux entreprises d'amortir leurs investissements. À l'heure actuelle, plusieurs compagnies maritimes doivent garantir leurs projets sans obtenir l'appui fiscal du gouvernement. En freinant ainsi les initiatives corporatives, le Québec limite la création d'emplois et se prive de précieuses retombées économiques.

RECOMMANDATION : *Que le gouvernement du Québec arrime équitablement ses politiques fiscales, notamment en ce qui a trait au secteur du transport maritime, à celles des autres gouvernements où le développement de créneaux spécifiques est considéré comme un fondement du développement économique de la société dans son ensemble.*

Compétitivité du transport maritime

La compétitivité du transport maritime a grandement été affectée ces dernières années. D'une part, le désengagement du gouvernement fédéral a entraîné une augmentation substantielle des frais imposés aux armateurs et, d'autre part, la place accordée aux autres modes a considérablement grandi. Face à une situation aussi peu avantageuse, le transport maritime doit faire preuve d'énormément de persévérance pour demeurer dans la course.

En ce qui a trait plus spécifiquement au Saint-Laurent, il ne fait aucun doute que l'approche adoptée par le fédéral est loin d'avoir favorisé les compagnies maritimes ayant principalement leurs activités dans la région laurentienne. Plusieurs souhaiteraient que le gouvernement du Québec agisse auprès de son vis-à-vis fédéral afin de défendre les intérêts économiques du Saint-Laurent. La démonstration a déjà été faite par la Coalition Saint-Laurent Grands Lacs comme quoi le principe de recouvrement des coûts instigué par le fédéral n'était pas équitable entre les usagers et les régions. Si le Québec persiste à demeurer à l'écart dans ce dossier, les conséquences sur l'économie seront désastreuses à très brève échéance. L'impact sur les activités commerciales se fait déjà sentir. L'imposition des droits de services maritimes, les frais de dragage et de déglacage cumulés aux droits déjà existants affectent directement la compétitivité de notre mode de transport. Tout indique qu'un expéditeur qui opte pour un autre mode risque peu de revenir au transport maritime une fois le transfert effectué.

Un récent rapport du Comité permanent des finances de la Chambre des communes relatif au recouvrement des coûts s'est entre autres intéressé aux droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne. La recommandation 7 du rapport indique à l'égard du recouvrement en général : *"Puisque les frais d'utilisation sont analogues à des taxes, le mécanisme doit faire l'objet d'un contrôle plus serré, et ce dernier ne peut pas être laissé aux organismes eux-mêmes. Il faudrait que tous les nouveaux frais d'utilisation et toutes les modifications à des frais existants soient assujettis à l'examen d'un comité parlementaire et ne soient adoptés qu'avec l'aval de celui-ci. Un tel mécanisme favoriserait la reddition des comptes et garantirait la mise en place de tarifications qui soient toujours appropriées. Il faudrait aussi que le Parlement réexamine les tarifs déjà en place pour s'assurer qu'ils sont bien conçus et bien appliqués."*

La recommandation est assez explicite pour justifier un questionnement de la part des usagers forcés de payer ces frais. Combien de temps le transport maritime pourra-t-il absorber des taxes déguisées alors que d'autres modes de transport profitent de contributions directes et indirectes des gouvernements?

RECOMMANDATION : *Que le gouvernement du Québec reconnaisse, par des gestes concrets et durables, que le transport maritime est l'une des principales avenues à considérer dans l'approvisionnement des régions et dans le transport des personnes sur toutes les voies navigables du territoire de la province.*

L'engagement des gouvernements en matière environnementale

Diverses études produites sur les impacts environnementaux des modes de transport concluent que le transport maritime est de loin le moins polluant. Malgré toutes les preuves fournies, il apparaît que les gouvernements n'adoptent aucune mesure incitant le recours au transport par voie d'eau.

Les tables sectorielles chargées de recommander des mesures selon leur rentabilité économique, leur possibilité d'application et leurs bienfaits sur l'environnement pour répondre aux objectifs fixés par le protocole de Kyoto (auquel ont adhéré les gouvernement fédéral et provincial) persistent à mettre de côté le transport maritime. Bien que ce mode ne soit pas le seul existant, les démonstrations sont suffisamment éloquents pour qu'on envisage d'en faire davantage un acteur important dans un plan global de transport des biens et des personnes.

Par l'entremise de la table provinciale, le Québec a le mandat d'intervenir afin que le transport maritime soit reconnu comme une option plus que favorable en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Cette perspective mérite d'occuper une place importante au sein de la future politique maritime.

De leur côté, les armateurs consentent à adopter des mesures volontaires qui, bien que contraignantes et malgré le fait qu'elles engendrent des coûts d'opération supérieurs, contribuent à préserver le milieu aquatique et riverain. Par l'entremise du Comité navigation du Plan Saint-Laurent, les armateurs ont entre autres accepté de réduire la vitesse de leurs navires dans le tronçon Lac St-Pierre/Montréal.

Bien que rien ne prouve hors de tout doute que les navires commerciaux soient les seuls responsables de l'érosion des berges dans ce secteur, les armateurs croient qu'ils peuvent aider à la préservation de l'environnement. Si les autres usagers du Saint-Laurent, notamment les plaisanciers, ne sont pas interpellés, les résultats seront certes moins probants et les transporteurs maritimes seront à nouveau ciblés comme étant la source du problème. Sans appui des gouvernements, cet exercice pourrait demeurer vain. L'industrie maritime juge primordiale d'accomplir de tels gestes, mais il en revient aussi aux dirigeants politiques de s'impliquer à l'égard de l'environnement.

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec soit équitable dans l'application de ses politiques environnementales et qu'il s'associe à l'industrie maritime pour la promotion et la préservation d'un environnement sain et viable sur l'ensemble du territoire québécois.

Conclusion

La spécificité du Saint-Laurent mérite d'être reconnue pour ses avantages et non pas comme étant un inconvénient à la navigation. Une politique maritime québécoise se doit d'en promouvoir les intérêts et d'en faire valoir les bénéfices. Encore aujourd'hui la population du Québec, pourtant établie en majorité en bordure du fleuve, ignore ou méconnaît les avantages de la navigation commerciale sur l'environnement. C'est sans doute qu'en tant que société, nous avons mal été éduqués quant au potentiel de cette voie pour notre développement. Ne serait-il pas urgent d'accomplir cette tâche afin de corriger le tir?

L'Association des armateurs du Saint-Laurent réitère son appui au projet de politique maritime et rappelle que sa portée doit être concrète, pratique et apte à stimuler la compétitivité de ce levier économique. L'autoroute qu'est le Saint-Laurent, comme le disait si bien le ministre Baril, mérite d'être utilisée à son plein rendement, dans le respect, pour en préserver toute la beauté. La navigation commerciale offre cet éventail de possibilités et ne demande qu'à participer au projet.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec, dans l'élaboration et la mise en place d'une politique maritime spécifique au Québec, tienne compte de la diversité des industries de ce secteur d'activité et qu'il s'assure de bien considérer l'importance de chaque type d'industries qui le composent.

RECOMMANDATION : Que le ministre délégué aux Transports démontre une ouverture au partenariat que lui offre l'Association des armateurs du Saint-Laurent en lui adjugeant un rôle de premier plan dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique maritime pour le Québec.

RECOMMANDATION : Le gouvernement du Québec doit s'assurer de mettre en place des mécanismes d'allégement réglementaire et de concertation entre les différents ministères voués au respect et à la mise en oeuvre d'une politique maritime.

RECOMMANDATION : La politique maritime du gouvernement du Québec doit s'inscrire dans une démarche élargie de gestion du transport des biens et des personnes pour l'ensemble du territoire du Québec.

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec inscrive dans ses orientations de formation de la main-d'oeuvre, un programme clair et précis relatif au personnel navigant et aux gestionnaires maritimes de telle sorte que les compétences québécoises soient mises à profit par et pour l'industrie maritime du Québec.

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec arrime équitablement ses politiques fiscales, notamment en ce qui a trait au secteur du transport maritime, à celles des autres gouvernements où le développement de créneaux spécifiques est considéré comme un fondement du développement économique de la société dans son ensemble.

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec reconnaisse, par des gestes concrets et durables, que le transport maritime est l'une des principales avenues à considérer dans l'approvisionnement des régions et dans le transport des personnes sur toutes les voies navigables du territoire de la province.

RECOMMANDATION : Que le gouvernement du Québec soit équitable dans l'application de ses politiques environnementales et qu'il s'associe à l'industrie maritime pour la promotion et la préservation d'un environnement sain et viable sur l'ensemble du territoire québécois.

**POUR UNE POLITIQUE QUÉBÉCOISE
DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL**

**Notes présentées
au ministre délégué aux Transports**

**Par
l'Association des industries forestières du Québec**

13 juin 2000

L'ASSOCIATION

Fondée en 1924, l'Association des industries forestières du Québec (AIFQ) regroupe une vingtaine de compagnies papetières. Ensemble, ces dernières représentent près de 97% de la production de pâtes et papiers du Québec.

L'objectif qui sous-tend l'ensemble des actions de l'AIFQ est de favoriser l'établissement d'un contexte permettant à l'industrie papetière québécoise d'être compétitive sur les marchés nationaux et internationaux. À cet effet, l'Association est activement impliquée dans de nombreux dossiers, particulièrement dans les domaines de l'approvisionnement des usines en matières premières, du transport, de la protection de l'environnement, de l'énergie et des ressources humaines.

L'INDUSTRIE PAPETIÈRE QUÉBÉCOISE

Le Québec compte 64 usines de pâtes et papiers réparties dans 16 des 17 régions administratives. Ensemble, elles ont produit en 1999 un total de 10,1 millions de tonnes de pâtes commerciales, de papier journal, de papiers de spécialité et de cartons de toutes sortes, soit le tiers de la production canadienne. Ces livraisons ont atteint une valeur de 11 milliards \$, soit 9% de la valeur de tous les biens manufacturés au Québec. À lui seul, le Québec produit 3% de tous les papiers et cartons fabriqués dans le monde.

L'industrie papetière procure directement de l'emploi à 31 390 Québécois. Les traitements et salaires annuels moyens offerts par cette industrie dépassent de 43% la moyenne des salaires versés par les industries manufacturières québécoises. Enfin, 60 000 autres emplois indirects et induits sont issus de l'industrie papetière. Environ 20% des investissements manufacturiers québécois sont le fait de cette seule industrie.

Phénomène particulièrement important lorsque vient le temps de parler transport, l'industrie papetière québécoise se distingue également par l'importance de ses exportations qui ont atteint 6,9 milliards \$ en 1999. En 1998, 19,2% de toutes les exportations internationales de papier journal provenaient du Québec. La contribution nette de l'industrie à la balance commerciale du Québec est de 6 milliards \$, alors que la balance commerciale de l'ensemble des produits québécois est de 8,1 milliards \$. Aucune politique de transport ne peut faire abstraction d'un tel bilan.

L'INDUSTRIE PAPETIÈRE ET LE TRANSPORT MARITIME

Chaque année, des centaines de millions \$ sont dépensés par les papetières d'ici pour acheminer leur production aux quatre coins du monde. Des 10,1 millions de tonnes de pâtes, papiers et cartons de toutes sortes expédiées des usines québécoises en 1999, 23% étaient destinées aux autres provinces canadiennes, 59% aux États-Unis et 18% aux autres pays. On peut donc conclure qu'annuellement environ 1,9 million de tonnes de papier journal, de papiers de spécialité, de cartons et de pâtes utilisent le mode de transport maritime pour atteindre les marchés internationaux. Si on se fie aux données contenues dans le document de consultation produit par le ministère des Transports et intitulé « Politique de transport maritime et fluvial », les produits papetiers compteraient donc pour 3,8% de tous les trafics internationaux chargés dans les ports québécois.

Tout comme le ministère des Transports, l'Association des industries forestières du Québec juge pertinente l'élaboration d'une politique de transport maritime proprement québécoise. Nombreux en effet sont les Québécois qui vivent directement de cette activité. Aux yeux de l'industrie papetière cependant, il demeure fondamental que l'élaboration de cette politique tienne compte du fait que le transport maritime de marchandises, comme tous les autres modes de transport d'ailleurs, est d'abord et avant tout au service de l'industrie manufacturière qu'elle vise desservir. C'est cette fonction de service qui lui confère toute son importance. Dans ce sens, et sans vouloir d'aucune manière minimiser l'importance de l'industrie maritime, cette activité supporte sans doute beaucoup plus d'emplois qu'elle n'en crée elle-même. Parler transport maritime implique donc une connaissance certaine des industries desservies.

Des données publiées par la Caisse de dépôt et placement du Québec montrent que le rendement moyen sur l'avoir des actionnaires de l'industrie forestière n'a été que de 2,5% par année au cours des six dernières années, alors que les entreprises incluses dans le TSE 300 ont profité d'un rendement moyen de 7,2% durant la même période. Ce pilier de l'économie des régions éprouve donc de la difficulté à demeurer compétitif face aux entreprises étrangères. Toute politique de transport maritime doit donc viser une réduction, ou à tout le moins une stabilisation, des coûts d'utilisation du Saint-Laurent. L'industrie papetière, comme bien d'autres par ailleurs, n'est pas attachée à un mode particulier de transport. Sa fidélité principale va à ses clients, qui tous réclament des prix les plus bas possible. Une hausse des coûts de transport maritime pourrait avoir trois types de conséquences pour l'industrie papetière :

1. Elle devrait se replier sur les seuls marchés nord-américains accessibles par camion ou train et limiter d'autant les retombées économiques positives qu'elle peut avoir sur l'économie québécoise.

2. Elle devrait exporter ses produits finis outre mer en utilisant les ports de la côte est américaine.
3. Elle serait incitée à développer ses infrastructures outre mer.

À l'inverse, un système de transport maritime sécuritaire, efficace et économique favoriserait la diversification souhaitée des exportations et des importations québécoises. En 1970, le papier journal représentait 74% de toute la production québécoise de pâtes et papiers. Ce pourcentage est maintenant de 47%. Les cartons mais surtout les papiers à plus forte valeur ajoutée ont pris le relais, passant au cours de la même période de 26% à 53% de la production québécoise. À cause de leur valeur supérieure, ces biens peuvent en principe être vendus sur des marchés davantage éloignés de leur lieu de production. À condition évidemment de pouvoir profiter de tarifs avantageux de transport.

UNE POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE TRANSPORT MARITIME

Une politique de transport maritime québécoise doit donc en tout premier lieu viser l'accroissement de la compétitivité du fleuve Saint-Laurent et de ses diverses composantes. L'industrie papetière québécoise cherche à étendre ses marchés. Il lui revient de produire le meilleur papier qui soit à un coût avantageux. De 1980 à 1996, l'industrie a abaissé de 5,4 à 2,8 le nombre d'heures travaillées par tonne de papier journal produite. Parmi d'autres éléments, la présence d'infrastructures de transport maritime a permis d'attirer ces usines au Québec. Rien n'est cependant totalement acquis et il serait dommage que des hausses inconsidérées de frais reliés à l'utilisation du Saint-Laurent nuise aux chances de l'industrie de maintenir sa part dans le marché mondial des exportations.

Le fait que plusieurs des activités à caractère maritime soient de juridiction fédérale ne devrait pas avoir pour conséquence d'altérer l'intérêt du Québec envers cette voie d'eau. De nombreux bouleversements ont récemment frappé de plein front l'industrie maritime québécoise. Nous suggérons vivement au ministère des Transports de suivre de près toute modification à la politique de transport maritime canadienne et d'intervenir avec vigueur pour défendre les intérêts de ses commettants et, au premier chef, de ceux pour qui la compétitivité du Saint-Laurent est primordiale, à savoir les expéditeurs. Une manière efficace de travailler serait d'accompagner l'industrie maritime elle-même dans ses démarches auprès du gouvernement fédéral. Le recouvrement des coûts de la Garde côtière, le dragage, le pilotage, l'imposition des marins canadiens à l'international et la gestion du déglacage ne sont que quelques exemples d'activités où les intérêts économiques québécois dictent une intervention, parfois musclée, du gouvernement du Québec.

Le désaisissement des ports régionaux actuellement de propriété fédérale peut certes donner l'occasion au gouvernement du Québec de démontrer sa véritable volonté d'agir en matière de transport maritime. Comme bien d'autres intervenants, l'industrie papetière est consciente de la nécessité de réduire le nombre de quais le long du Saint-Laurent. Il appartient évidemment aux utilisateurs de ces infrastructures d'élaborer des plans d'affaire susceptibles de permettre leur survie.

Un obstacle de taille semble cependant bloquer toute initiative en cette matière. La *Loi sur la fiscalité municipale* autorise en effet le paiement de simples en-lieu de taxes par les gouvernements lorsqu'ils sont propriétaires d'infrastructures taxables par les municipalités. Le transfert de la propriété des ports régionaux à des organismes privés, souhaité par le gouvernement fédéral, obligerait cependant les nouveaux propriétaires à assumer des frais souvent impossibles à transférer aux utilisateurs à cause de leur importance. Le gouvernement du Québec peut, de par les pouvoirs dont il dispose, travailler à trouver des solutions à cet épineux problème. S'agit-il de convaincre Ottawa de conserver la propriété des quais tout en transférant leur gestion à des organismes privés régionaux? Ou d'accorder une aide financière aux organismes qui auront démontré la viabilité de leur plan d'affaire? Ou encore d'accorder à ces infrastructures un statut particulier? Nos vues sur le sujet restent à développer. Le ministère des Transports doit cependant être conscient qu'il n'est pas envisageable de permettre l'accroissement substantiel des revenus des municipalités concernées sans mettre à risque la survie d'infrastructures souvent nécessaires au commerce national et international du Québec et essentielles au maintien d'importantes activités industrielles en régions.

Ce qui ne veut évidemment pas dire que le Québec doit entretenir un réseau complet de petits quais depuis longtemps désertés par leurs clients. Les canards boiteux ne doivent pas entraîner de déboursés de la part du gouvernement à qui nous versons taxes et impôts. Des choix devront donc être faits.

CONCLUSION

Activité économique importante en soi, le transport maritime des marchandises n'en demeure pas moins dépendant des entreprises manufacturières desservies. Or, ces dernières ne prospèrent que dans des environnements appropriés où qualité des services et bas coûts se combinent pour favoriser la compétitivité de leurs clients.

L'industrie papetière est évidemment disposée à assumer sa juste part des services maritimes dont elle a réellement besoin. Ces derniers doivent cependant être rendus au meilleur coût possible.

Le gouvernement du Québec s'est récemment donné pour mandat de développer sa propre politique de transport maritime. En tant qu'expéditeurs, donc d'utilisateur des services maritimes dispensés au Québec, l'industrie papetière croit qu'une partie importante des efforts consentis par le ministère des Transports doit spécifiquement porter vers la réduction de certains des coûts d'utilisation de ce merveilleux axe de communication qu'est le Saint-Laurent.



Association
des manufacturiers
de bois de sciage
du Québec

Québec, le 14 août 2000

Ministère des Transports
15 AOUT 2000
Direction de la mobilité en transport

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Ministère des Transports
Place Haute-Ville
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

**OBJET: CONSULTATION SUR UNE POLITIQUE DE TRANSPORT
MARITIME ET FLUVIAL**

Monsieur le Ministre,

Au début de juin dernier, l'AMBSQ vous a présenté les préoccupations de l'industrie du sciage en regard du projet de politique de votre ministère sur le transport maritime et fluvial. L'AMBSQ a fait ressortir alors que les changements proposés ne devraient pas alourdir le fardeau de cette industrie ouverte sur un marché planétaire. Mentionnons simplement que l'industrie du sciage fait face sur les marchés à de nouveaux concurrents, issus des nouvelles économies, mais également à la concurrence de produits moins écologiques comme le béton, l'acier et les plastiques. Pour affermir et développer sa position sur ces marchés, elle doit être en mesure de compter sur des transporteurs compétitifs et efficaces.

Veuillez trouver dans cet envoi le mémoire de l'AMBSQ qui reprend essentiellement les positions exprimées lors de la consultation du 8 juin dernier. L'Association réitère qu'elle désire suivre de près l'évolution de cette politique. Elle souhaite également être appelée à commenter le premier jet de la politique dès qu'il sera disponible à cette fin.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Jacques Bégin, ing.f., M. Sc.
Directeur de l'aménagement forestier

JB/md

K:\Foresterie\TRANSPORT\LETTRES\memoire let.doc

61



Association
des manufacturiers
de bois de sciage
du Québec

Préparation d'une politique de transport maritime et fluvial

Présentation au
Ministre délégué aux Transports
M. Jacques Baril

14 août 2000

INTRODUCTION

L'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec apprécie le privilège qui lui est accordé d'apporter ses commentaires dans le cadre de la réflexion sur la politique de transport maritime et fluvial.

L'ASSOCIATION DES DE BOIS DE SCIAGE DU QUÉBÉ

L'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) est reconnue comme la principale association de producteurs de bois d'œuvre de l'Est du Canada. Elle est en outre la plus importante agence de classification de bois d'œuvre au Canada. Fondée en 1953, elle regroupe 127 entreprises, pour un total de 175 usines.

Les membres de l'AMBSQ sont responsables des activités d'aménagement forestier liées à leurs interventions en forêt. Ces interventions comprennent la récolte de 80 % de tous les volumes de matière ligneuse attribués sur les forêts publiques au Québec (toutes essences confondues). En ce qui a trait au groupe d'essences « épinette-pin-sapin », c'est plus de 90 % des volumes attribués que récoltent les membres de l'AMBSQ. Enfin, ils produisent plus de 90 % du bois de sciage du Québec.

La mission de l'AMBSQ consiste à représenter, à promouvoir et à protéger les intérêts de ses membres, dans le respect de l'ensemble des utilisateurs des diverses ressources de la forêt et des publics s'y intéressant. Ses actions contribuent à orienter le développement et l'avenir de l'industrie du bois de sciage en regard de la transformation et de la mise en marché. Elle offre des services de contrôle de la qualité des produits, d'économie et de marchés, de foresterie, d'environnement, de relations industrielles, de communication et de relations publiques.

NOTE : *Plusieurs entreprises forestières produisent des pâtes et papiers et du bois d'œuvre. En conséquence, ces dernières aussi membres de l'AIFQ, l'Association des industries forestières du Québec Inc.*

L'INDUSTRIE DU BOIS D'ŒUVRE

Avec ses quelque 300 usines de sciage, créatrices de plus de 35 000 emplois directs et indirects, l'industrie du sciage est au cœur du développement économique et social des régions du Québec. Pour sa part, l'aménagement forestier procure des emplois à 10 000 travailleurs.

Plus de 250 municipalités du Québec ont comme principale assise économique l'industrie de la transformation du bois, dont l'industrie du sciage est la principale composante. En fait, l'industrie de la transformation du bois fournit même 100 % des emplois manufacturiers dans 135 villes et villages. À chaque année, les industriels du sciage injectent plus de quatre milliards de dollars dans les économies régionales.

L'industrie du sciage est un moteur de développement économique ainsi qu'une source de retombées diverses dans les milieux où elle est présente. Elle agit en tant que partenaire dans de nombreuses initiatives touchant la mise en valeur de toutes les ressources du milieu forestier

L'implication de l'industrie dans l'aménagement forestier et dans la récolte de matière ligneuse positionne cette dernière au sommet d'une immense pyramide industrielle. La grande variété de produits et de sous-produits tirés de la première transformation des billes de bois de résineux ou de feuillus alimente plusieurs secteurs de l'industrie de la transformation du bois : pâtes et papiers, panneaux, maisons préusinées, planchers de bois franc, etc.

Au cours des dernières années, la capacité de production de l'industrie du bois d'oeuvre a connu une poussée fulgurante. L'industrie a plus que triplé sa production en deux décennies.

CONTEXTE

L'économie de l'industrie du bois d'œuvre est fortement axée sur l'exportation de ses produits vers les marchés étrangers. Sur une production de 16,8 millions de mètres cubes, 60 % sont destinés aux exportations, principalement vers les États-Unis. Pour l'instant, les livraisons en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie forment à peine 1% (163 160 m³) de la production dans le cas des bois résineux et 21 % (226 000 m³) pour les feuillus. En fait, quelque 3,7 % des exportations québécoises cheminent par voie d'eau.

DES MARCHÉS RESTREINTS

L'industrie du bois d'œuvre fait face à des défis de plus en plus menaçants pour son avenir et sa compétitivité. Elle doit affronter de nouveaux concurrents, issus des nouvelles économies et de l'Europe, mais également la concurrence de produits moins écologiques comme le béton, l'acier et les plastiques.

En plus de la concurrence au niveau des producteurs, l'industrie du sciage se voit aussi restreindre sans cesse l'accès à aux marchés d'exportation. L'augmentation de la production québécoise de bois d'œuvre et, par conséquent, de ses livraisons sur les marchés d'exportation ont eu des impacts majeurs dans les relations commerciales avec les États-Unis et le Royaume-Uni. La présence accrue des produits québécois sur ces marchés a contribué à l'émergence d'obstacles commerciaux qui ont miné la compétitivité de l'industrie.

En avril 1996, le Canada et les États-Unis ont signé l'Accord canado-américain sur les exportations de bois d'œuvre résineux vers les États-Unis. D'une durée de cinq ans, l'Accord prévoyait un quota à l'exportation, assorti de taxes. Pour les industriels canadiens de bois d'œuvre, le libre-échange se limite maintenant à un volume équivalant à 90 % des exportations de 1995. Les quotas freinent donc le libre accès au marché américain.

Pour élargir ses marchés, l'industrie du bois d'œuvre québécoise regarde maintenant vers les marchés outre-mer, notamment l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie.

UNE POLITIQUE GOUVERNEMENTALE QUÉBÉCOISE EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

L'AMBSQ accueille avec satisfaction le projet de votre ministère de créer une politique en matière de transport maritime et fluvial. Plusieurs membres de l'Association utilisent déjà les infrastructures portuaires pour acheminer leurs produits. Les constats formulés dès l'introduction du document de consultation reconnaissent le rôle du Saint-Laurent comme outil de développement économique et social pour le Québec. Ils précisent, en outre, que "le système de transport et ses connexions routières et ferroviaires jouent un rôle économique (...) pour la diversification du commerce extérieur du Québec". C'est sur ce point en particulier que l'AMBSQ rejoint les objectifs poursuivis par votre ministère dans l'élaboration d'une telle politique.

UN CONTEXTE DE COMPÉTITIVITÉ

D'entrée de jeu, le document pose la question fondamentale: "Le Saint-Laurent serait-il trop cher par rapport aux autres réseaux de transport intermodaux compétiteurs?"

La politique de recouvrement des coûts mise en place par le gouvernement fédéral et son intention de délaissier certaines activités et infrastructures laissent planer la menace d'une hausse des coûts du transport par voie fluviale.

Cette perspective de voir augmenter le coût du transport maritime est inacceptable pour l'industrie québécoise du sciage. En effet, cette industrie fait face à une concurrence féroce à l'échelle internationale. Elle devra être en mesure de compter sur un système de transport maritime, lui-même compétitif, pour pouvoir accroître et diversifier ses exportations. Le document est d'ailleurs éloquent à cet égard. Les transferts modaux vers le train et d'autres ports font voir comment l'industrie s'est réorientée pour diminuer le coût d'acheminement de ses produits vers les marchés. De la même manière, l'industrie du sciage continuera à rechercher efficacité et de faible coût chez ses partenaires du transport.

DES PORTS D'UNE IMPORTANCE CAPITALE

Même si le gouvernement fédéral a conservé la responsabilité des ports d'intérêt national, plusieurs ports "régionaux et locaux" dont il veut se départir d'ici mars 2002 jouent un rôle capital dans l'exportation des produits du bois. C'est le cas des ports de Baie-Comeau, de Matane, de Gros-Cacouna et de Gaspé notamment.

Le transfert de ces infrastructures à des administrations locales pose des problèmes, principalement en regard de leur taxation municipale. Sur les 37 ports québécois visés par le transfert, 32 connaissent un déficit d'exploitation allant de quelques milliers à près de 0,7 millions de dollars au milieu des années 1990. Il y a lieu d'appréhender des problèmes de rentabilité encore plus aigus pour ces ports compte tenu de la valeur importante des infrastructures qu'ils hébergent.

Il n'est pas envisageable, dans l'état actuel des choses de transférer ces ports sans réviser la valeur de leur évaluation ou accorder une aide financière importante susceptible d'en assurer la pérennité. Comme il a été dit précédemment, il est inacceptable de plus d'effectuer un tel changement au prix de tarifs d'utilisation plus élevés.

L'AMBSQ réitère que ses membres doivent pouvoir compter sur des conditions leur permettant d'élargir leurs marchés et non sur un fardeau financier additionnel. Toute diminution de la compétitivité du système de transport maritime et fluvial aura un impact direct sur la compétitivité de nos produits sur les marchés outre-mer. Au surcroît, elle pourrait amener un déplacement des expéditions vers des modes de transport et des réseaux plus compétitifs, comme ce fut le cas avec les céréales canadiennes.

DES LIENS FLUVIAUX FAVORISANT L'INTERMODALITÉ

Si le cabotage a pratiquement disparu sur le Saint-Laurent dans le secteur forestier, comme en fait état le document, le besoin de transporter les matières premières et les produits finis n'en a pas diminué pour autant. L'octroi de volumes de bois sur la Côte-Nord à des usines de la Rive-Sud et la vente de bois en provenance de l'Île d'Anticosti ont créé une pression pour acheminer rapidement cette ressource ligneuse vers les lieux de transformation. De même l'expansion récente de l'industrie du sciage sur la moyenne et la basse Côte-Nord a occasionné un achalandage supplémentaire sur la seule artère de transit nord-côtière et dans les ports régionaux.

Pour d'aucuns, le fleuve Saint-Laurent peut constituer un obstacle majeur à franchir. Il n'en tient, qu'à nous d'en faire une voie additionnelle pour s'approcher des marchés (Montréal, Toronto, Boston, Grands-Lacs) ou du réseau autoroutier de haut calibre (autoroute 20). Certains transporteurs utilisent déjà les traversiers pour acheminer les matières premières vers les usines ou pour accélérer le transport vers les marchés.

Même si le service actuel est satisfaisant, il est possible de l'améliorer pour créer des liens plus nombreux à même les ports existants. L'ajout d'infrastructures permettrait le transfert de remorques d'une rive à l'autre, par exemple, permettrait de désengorger la route 138. Il établirait, en sorte, un "pont" entre une plaque tournante sur la Rive sud et une autre sur la Côte-Nord. Ces nouveaux liens interrives et constitueront certainement des voies de transport intéressantes et plus conformes aux objectifs du MTQ en matière de protection du réseau et de réduction des émissions polluantes.

Cependant, afin d'être adoptés par les utilisateurs, les liens inter rives et intermodaux devront être attrayants et compétitifs par rapport aux autres moyens de transport. De cette manière, ils contribueront à amener un plus grand achalandage vers les ports "régionaux et locaux" et à accroître leur viabilité à long terme.

Le rôle du Gouvernement, dans ce cas, pourrait être de faciliter la réfection ou l'ajout d'infrastructures pour permettre d'établir les liens nécessaires. Toutefois, la décision pour l'utiliser un mode de transport devra être libre et se faire dans un cadre de libre concurrence entre les modes. L'exemple passé montre qu'il serait peu avisé de forcer un déplacement vers un service intermodal si cette option ne s'impose pas d'elle-même comme un choix logique et rentable pour les expéditeurs.

DÉVELOPPEMENT D'AUTRES OPTIONS POUR LES PORTS

Les ports régionaux et locaux desservent présentement une clientèle qui compte sur un maintien des coûts d'opération sur lesquels ils ont fondé leur compétitivité jusqu'à ce jour. L'ajout de services interrives pourrait contribuer à augmenter l'achalandage et la rentabilité de ces infrastructures. Il y a lieu de voir également à promouvoir le transport maritime et fluvial auprès de clientèles moins classiques. À cet effet, un organisme de promotion comme la Société de mise en valeur du Saint-Laurent pourrait se voir mandater pour effectuer cette promotion auprès des expéditeurs. Encore une fois, les clients potentiels devront pouvoir s'attendre à un service économique et fiable pour qu'un transfert modal soit envisagé.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'industrie du sciage du Québec est déjà un utilisateur du transport maritime et fluvial permis par le fleuve Saint-Laurent. Cette voie privilégiée lui donne accès à des marchés actuels et potentiels par-delà l'Atlantique en plus de faciliter l'accès de la matière première aux usines. Pour maintenir sa position sur ces marchés lointains et sur son principal marché, en Amérique, l'AMBSQ estime que l'industrie du sciage :

1. ne peut accepter une majoration du coût du transport maritime.
2. doit être en mesure de compter sur un système de transport maritime compétitif pour pouvoir accroître et diversifier ses exportations outre-mer.

L'AMBSQ propose donc:

1. qu'on d'améliore le service inter rives en créant des liens plus nombreux à même les ports existants.
2. que le rôle du Gouvernement se limite à faciliter la réfection ou l'ajout d'infrastructures pour permettre d'établir les liens nécessaires.
3. qu'on fasse la promotion du transport maritime auprès des expéditeurs et des clientèles moins classiques afin d'accroître l'achalandage.
4. que la décision d'utiliser le transport fluvial reste une décision économique prise dans un cadre de libre concurrence entre les modes de transport.

CONCLUSION

Le MTQ a réalisé une consultation visant à cerner les éléments d'une éventuelle politique québécoise du transport maritime et fluvial. L'AMBSQ voit d'un bon œil le projet de politique, dans la mesure où il permettra à ses membres de consolider et d'accroître leurs exportations vers les marchés d'outremer.

Au niveau du transport fluvial, l'AMBSQ estime qu'il est souhaitable d'accroître les liens entre les deux rives du Saint-Laurent. À cette fin, le MTQ pourrait adopter des mesures facilitant la transition de ces ports vers une gestion privée. Son action devrait aussi favoriser la réfection ou l'ajout d'infrastructures dans les ports existants. De plus, afin d'accroître l'achalandage et la rentabilité de ces ports, il est souhaitable de promouvoir l'utilisation du transport maritime et fluvial au près des expéditeurs et des autres clientèles. Toutefois, le choix d'opter pour ce mode de transport devra demeurer une décision économique prise dans un contexte de libre concurrence entre les modes de transport existants.



Canadian National

Canadien National

Yves Lemieux

Director
Corporate Development

Directeur
Développement corporatif

935 de La Gauchetière Street West
Floor 11

Montreal, Quebec H3B 2M9

Telephone: (514) 399-4231

Facsimile: (514) 399-8823

935, rue de La Gauchetière ouest
11e étage

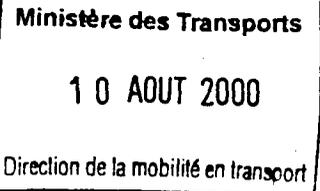
Montréal (Québec) H3B 2M9

Téléphone: (514) 399-4231

Télécopieur: (514) 399-8823

Le 8 août 2000

Monsieur Philippe Barrette
Ministère des Transports
Direction de la mobilité en transport
700, boul. René-Lévesque est, 24e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1



Sujet: Politique de transport maritime et fluvial québécoise

Cher Monsieur Barrette,

Nous vous remercions de l'opportunité, qui nous a été donné le 6 juin dernier, d'exprimer nos vues sur les éléments d'une politique qui permettrait d'améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial au Québec.

Tel que promis lors de cette consultation, le CN dépose le mémoire ci-joint donnant plus de précisions sur nos vues.

Veillez accepter nos salutations distinguées,

Yves Lemieux

Mémoire préparé par
le Canadien National sur

**"La politique de transport maritime et fluvial –
Document de consultation"**

Août 2000

Introduction

C'est avec plaisir que le Canadien National a participé le 6 juin dernier au processus de consultation organisé par le ministère des Transports du Québec, dans le cadre de la revue de la politique du Québec en matière de transport maritime et fluvial.

C'est avec intérêt que nous vous soumettons ce mémoire, lequel nous permet de mieux préciser les éléments discutés lors de la rencontre de consultation.

En fait, les enjeux présentés dans ce mémoire sont conformes à ceux présentés récemment au ministère concernant la revue de la réglementation ferroviaire entreprise ce mois-ci par le gouvernement fédéral.

Nous remercions le gouvernement du Québec de tenir compte des éléments qui vous sont présentés dans l'élaboration d'une politique de transport provinciale.

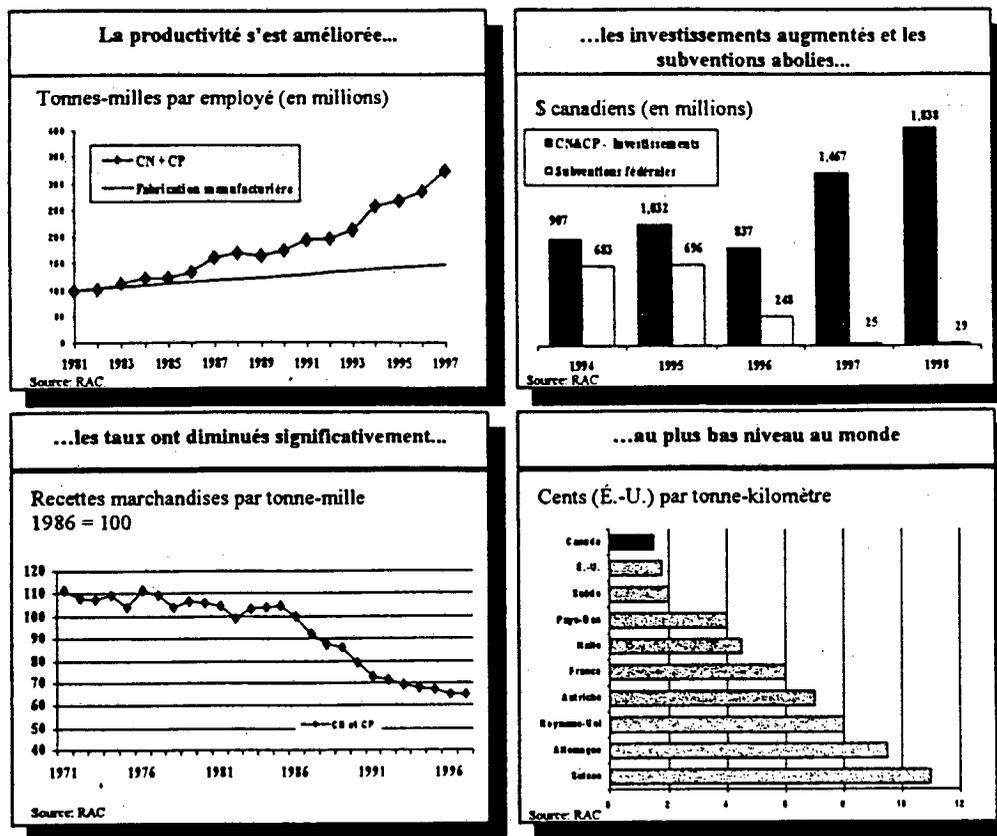
Le contexte

L'industrie du rail et les entreprises de camionnage ont fort intérêt à soutenir la croissance des ports car celle-ci leur rapporte des bénéfices en tant que fournisseurs de transport terrestre. D'ailleurs, les chemins de fer sont complémentaires plutôt que concurrentiels aux ports du Québec. Particulièrement pour le trafic des ports du Québec entre les pays d'outre-mer et le continent nord-américain, les chemins de fer offrent un service efficace de transport terrestre. Par exemple, le CN a une route directe et rapide entre les ports du Québec et le Midwest américain pour ainsi offrir un service de premier ordre. De plus, le réseau nord-américain étendu de CN donne aux ports l'accès à des nouveaux marchés vers le sud des États-Unis. La compétitivité des chemins de fer est donc un élément-clé à celle de la voie maritime et des ports du Québec. Dans cet optique, le gouvernement a intérêt à mettre en place des politiques qui améliorent la compétitivité du réseau ferroviaire canadien afin d'augmenter par le fait même, la compétitivité du réseau maritime du Québec.

L'impact de la déréglementation sur l'industrie ferroviaire

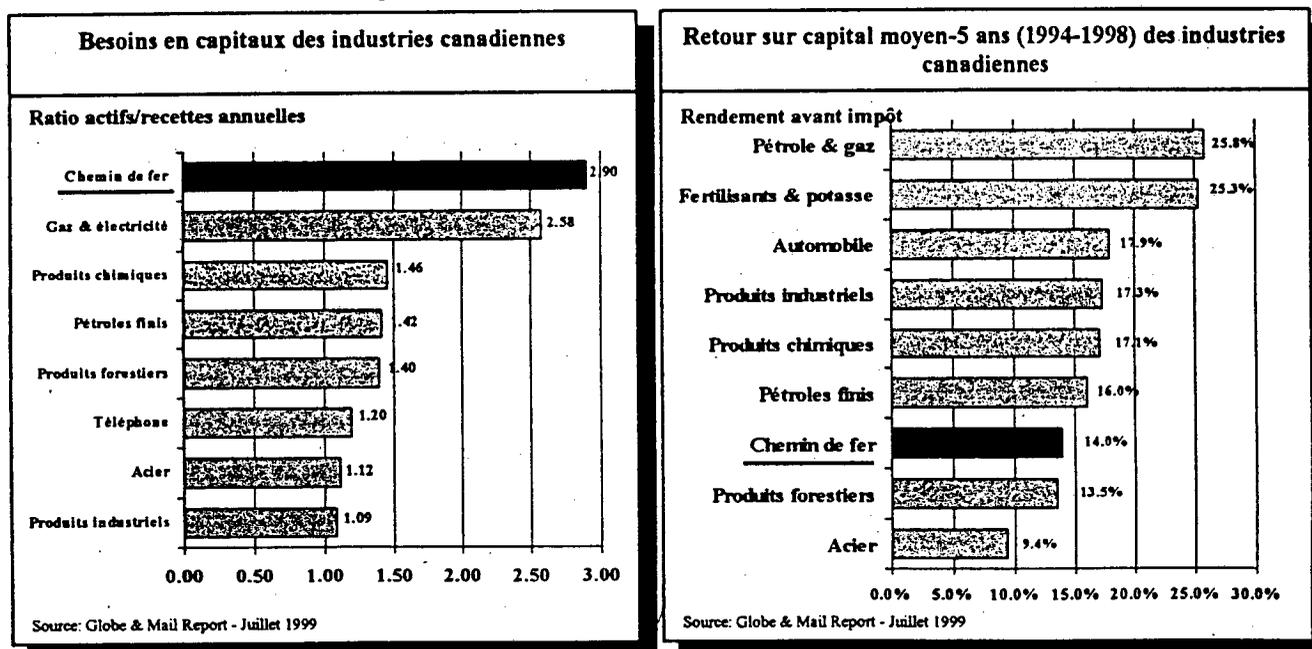
La déréglementation ferroviaire a favorisé l'émergence d'une industrie ferroviaire plus compétitive que jamais. Les lois adoptées en 1987 et 1996 ont permis aux chemins de fer canadiens de rationaliser leur réseau. Par conséquent, la productivité s'est améliorée, les investissements ont augmenté, les subventions gouvernementales ont été abolies et les taux ferroviaires ont diminué significativement au plus bas niveau (Tableau 1). Les expéditeurs et le gouvernement fédéral ont été les principaux bénéficiaires de cette initiative de déréglementation.

Tableau 1: Les impacts positifs de la déréglementation



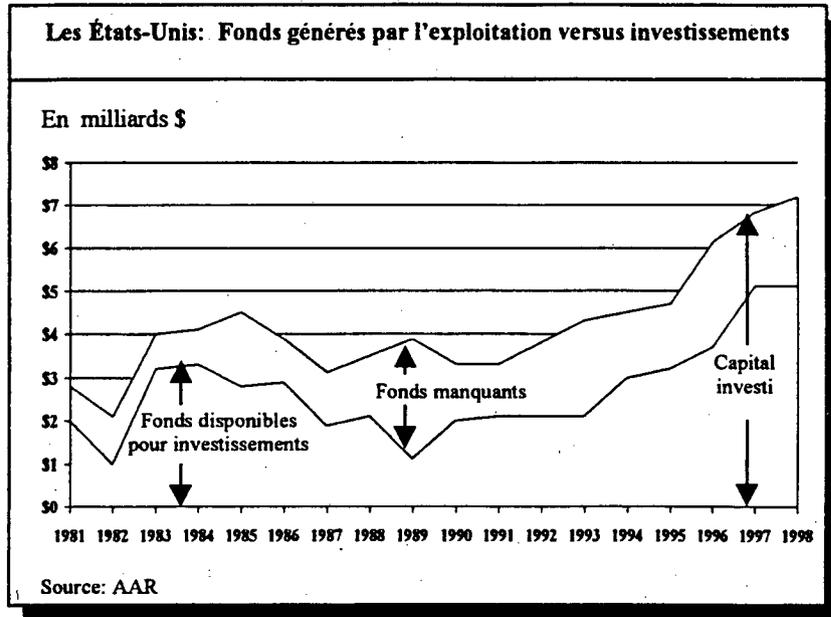
Le Conference Board du Canada a publié une étude, intitulée "Le transport ferroviaire des marchandises – Tarifs plus avantageux et rendement accru" (février 2000). Ce rapport, dont copie est jointe en annexe, confirme les bénéfices de la déréglementation. Toutefois, le rapport conclut que les besoins en capitaux du rail sont des plus élevés, alors que les rendements sur le capital sont encore faibles et fragiles aux cycles économiques (Tableau 2). Pour maintenir l'accès aux capitaux à un coût abordable, le rendement sur le capital est un élément clé à soutenir.

Tableau 2: Les besoins en capitaux versus les rendements sur capital



Par exemple, l'industrie américaine n'a également pas été en mesure de générer les fonds requis pour financer ses investissements (Tableau 3). Les chemins de fer ont donc été forcés d'augmenter leurs emprunts afin de combler l'écart. Dans le cas de CN, ce n'est que récemment qu'il a été en mesure d'autofinancer ses investissements.

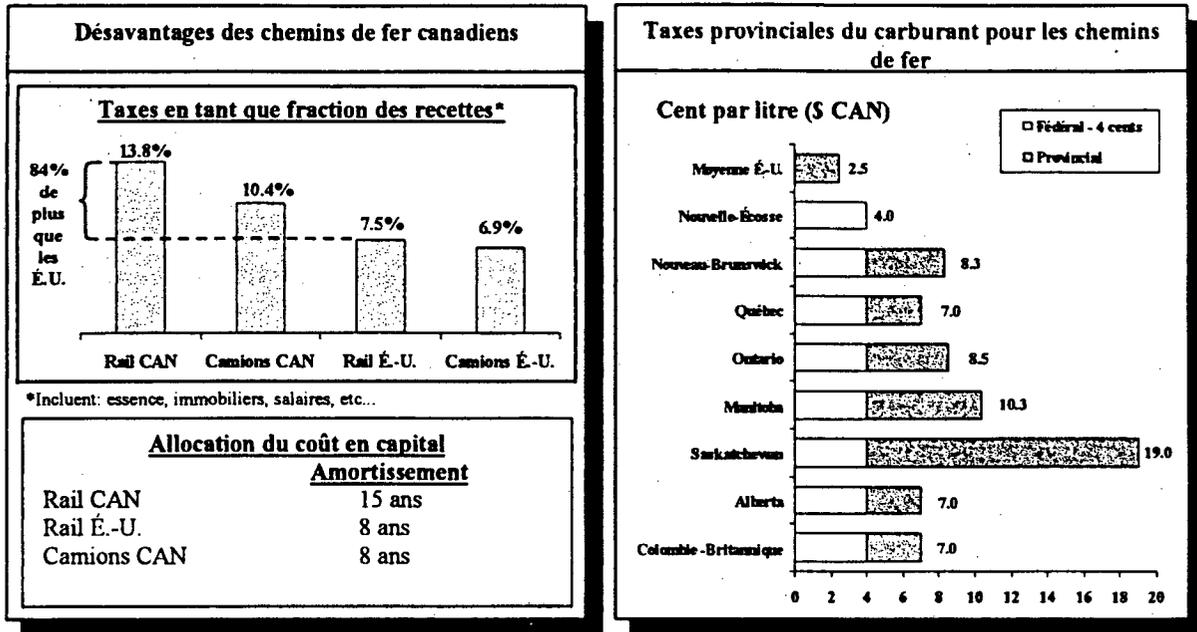
Tableau 3: Les recettes ne sont pas suffisantes pour re-investissements



L'iniquité fiscale et réglementaire imposée au mode ferroviaire

Depuis le début des années '70, la concurrence du camionnage s'est accrue constamment au Canada et aux États-Unis. Par conséquent, le camion est maintenant le mode de transport prédominant alors que le transport ferroviaire continue de perdre du terrain. Les compagnies ferroviaires canadiennes sont encore soumises à un traitement fiscal défavorable. Ainsi, les chemins de fer doivent verser 13.8% de leurs revenus bruts en taxes de toutes sortes alors que les entreprises de camionnage versent seulement 10.4% (Tableau 4). Ces politiques diminuent la compétitivité du réseau ferroviaire canadien vis-à-vis leurs voisins américains. Sur le plan fiscal, le CN paye près de deux fois plus de taxes et d'impôts que les chemins de fers américains sur le carburant, les immobilisations et les propriétés foncières. De plus, la période d'amortissement fiscale applicable aux investissements est de 15 ans pour les chemins de fer canadiens, contre 8 ans pour les Class 1 américains. Cette situation affecte donc la compétitivité du secteur ferroviaire non seulement à l'intérieur du pays mais vis-à-vis ses concurrents américains.

Tableau 4: Les chemins de fer canadiens versus les autres modes de transport



De plus, le secteur ferroviaire canadien est également affecté par une réglementation plus restrictive que celle appliquée à sa contrepartie américaine (Tableau 5). Le secteur des transports au Canada et les gouvernements doivent se concerter afin de bâtir une politique nationale concurrentielle en matière de transport. Le transport est essentiel à la compétitivité des entreprises canadiennes sur les marchés mondiaux, étant donné que 42% de notre produit intérieur brut va à l'exportation.

Tableau 5: Réglementation au Canada versus aux États-Unis

Réglementation	Canada	États-Unis
Interconnexion et droit de circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Obligatoire • Taux réglementés • Accessible pour les chemins de fer américains au Canada • Aucune réciprocité aux É.-U. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sur une base volontaire seulement • Taux négociés commercialement • Aucune obligation réglementée
Prix de ligne concurrentiel	<ul style="list-style-type: none"> • Obligatoire • Taux réglementés • Accessible pour les chemins de fer américains au Canada • Aucune réciprocité aux É.-U. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune clause semblable aux É.-U.
Arbitrage des offres finales	<ul style="list-style-type: none"> • Disponible même en pleine concurrence • Non sujet au test d'un préjudice commercial important • Aucun test de performance des recettes 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune clause semblable aux É.-U. • Test de profitabilité des taux seulement • Les taux doivent être supérieurs à 180% des coûts variables pour être admissible à une revue • L'expéditeur doit démontrer qu'il n'a aucune autre alternative concurrentielle

Le seul moyen d'assurer une infrastructure compétitive est d'élaborer une politique nationale harmonisée sur celle des pays concurrents. Ceci exige donc la mise en place de mesures visant à optimiser chaque mode de transport en fonction de leurs avantages respectifs. Alors que l'industrie du camionnage est affectée par une infrastructure routière inadéquate et mal entretenue, les chemins de fer, pour leur part, sont affectés par le manque d'équité fiscale et réglementaire. Le Canada aurait donc avantage à harmoniser ses politiques de transport et à mettre en place des mesures incitant à l'utilisation optimale de chaque mode.

À titre d'exemple d'un choix de transport optimal, les livraisons par camion devraient passer au rail pour les matériaux lourds sur longues distances. Parmi les bénéficiaires d'une telle approche, on peut compter la diminution des effets environnementaux, la décongestion routière, et la réduction des coûts de réparation de l'infrastructure routière.

Les chemins de fer, les transporteurs routiers, les expéditeurs, ainsi que les contribuables et le public voyageur tireront avantage de changements fiscaux et réglementaires qui harmonisent les règles du jeu entre le rail, les autres modes de transport et les concurrents américains.

Les enjeux de la revue de la loi fédérale sur les transports

Dans sa décision récente sur le transport du grain, le gouvernement fédéral a imposé une réduction des taux de transport ferroviaire par voie de réglementation et recommande dans la revue en cours de la loi, de considérer les moyens d'augmenter la concurrence actuelle entre les chemins de fer canadiens, par exemple, en ouvrant le réseau à de nouveaux concurrents selon le concept 'Open Access'.

Or, l'implantation d'une concurrence indue dans le domaine ferroviaire risque fort de nuire à la capacité du rail d'assurer ses besoins en investissements futurs. De fait, la densité du trafic canadien par rail ne permettrait pas de supporter une telle concurrence. Le gouvernement fédéral risque ainsi de créer, avec les chemins de fer canadiens, une situation semblable à celle des lignes aériennes où une concurrence abusive dans le secteur a conduit à l'élimination d'un concurrent et à la création d'un monopole. Par ailleurs, face à la mondialisation accrue des marchés, les industries canadiennes ont besoin d'un système de transport fiable, concurrentiel et de haute qualité. Les gouvernements auraient donc avantage à promouvoir une politique de transport nationale (Tableau 6) basée sur les principes suivants :

Une équité fiscale

- Établir un environnement compétitif et équitable.
 - Les taux de taxation entre les modes rail et camion doivent être comparables.
 - Les taux de taxation canadiens doivent être comparables aux taux américains.

Une déréglementation supplémentaire, plus conforme aux États-Unis

- Harmoniser le Canada, les provinces et les États-Unis.
 - Les niveaux de service et de prix doivent prendre forme en fonction des forces de marché.
 - La réglementation des prix et l'arbitrage devraient être des situations d'exception.
 - Toute réglementation doit être équitable pour les parties impliquées.

- Ces concepts devraient aussi s'appliquer au transport du grain.
- Des incitations devraient être offertes aux expéditeurs pour optimiser chaque mode.

Tableau 6: Modèle d'une politique nationale des transports visant l'optimisation des différents modes

Voie	Idéal pour	Changement de politique requis
Maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Vrac avec origines / destinations proches de la voie maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Équité fiscale • Tarifs déréglementés • Incitations aux expéditeurs
Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Vrac par voie terrestre • Marchandises semi-manufacturées, produits forestiers, produits industriels (moyenne et longue distance) • Produits de consommation (longue distance) 	<ul style="list-style-type: none"> • Équité fiscale pour le rail • Tarifs déréglementés • Incitatifs fiscaux aux expéditeurs pour passer au mode ferroviaire • Réglementation selon le modèle des É.-U.
Routier	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements locaux • Marchandises semi-manufacturées, produits forestiers, produits industriels (courte distance) • Produits de consommation— (courte et moyenne distance) • Marchandises de valeur /petits lots /toute distance 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifs déréglementés • Cotisations directes à un programme national d'infrastructure

Les démarches recommandées

Pour entamer une telle réforme, le gouvernement du Québec doit entreprendre des actions immédiates. D'un point de vue fiscal, le Québec doit faire pression sur le gouvernement fédéral et les autres provinces afin d'établir l'équité fiscale pour les chemins de fer. Ensuite, le Québec doit considérer accorder la deuxième tranche (25% restant) du crédit d'impôt foncier. De plus, le gouvernement devrait abolir la taxe provinciale de 3 cents sur le carburant pour les chemins de fer au Québec.

En ce qui concerne la revue fédérale en cours, le Québec devrait prendre une position en faveur des principes suivants:

- Les forces du marché doivent guider l'établissement des prix et des services ferroviaires.
- La réglementation ne doit pas affecter la capacité d'investir des chemins de fer.
- La réglementation doit être exceptionnelle seulement et équitable, lorsqu'elle est nécessaire.

Conclusion

En résumé, il est temps d'éliminer les barrières à la croissance des entreprises oeuvrant dans le domaine du transport canadien. Entre autres, les chemins de fer sont sujets à un fardeau fiscal inéquitable et une réglementation défavorable. Une politique de transport nationale visant à établir des règles de jeu équitables et afin de promouvoir une utilisation optimale des différents modes de transport est critique, particulièrement à l'égard de la revue fédérale en cours. Ces changements visant à rendre plus concurrentiel le réseau ferroviaire contribuerait aussi, par le fait même, à rendre plus concurrentiel le réseau maritime et fluvial du Québec.

ANNEXE

“Le transport ferroviaire des marchandises – Tarifs plus avantageux et rendement accru”

(Le Conference Board du Canada)



Le Conference Board
du Canada

FAITS SAILLANTS

- La possibilité de négocier les prix assure aux expéditeurs des tarifs réduits.
- La liberté de transférer ou de cesser d'exploiter des lignes de chemin de fer permet d'améliorer la productivité, d'accroître les investissements de capitaux et de favoriser les innovations en matière de service.
- Les grands chemins de fer ne font que commencer à enregistrer des taux de rendement raisonnables.
- La réglementation économique des chemins de fer fournit un cadre d'exploitation qui permet aux compagnies d'accroître leur productivité et d'améliorer leur service.

283-00
NOTE D'INFORMATION
DESTINÉE AUX MEMBRES

NOTE D'INFORMATION DESTINÉE AUX MEMBRES

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES – TARIFS PLUS AVANTAGEUX ET RENDEMENT ACCRU

PAR ANDREW SHEA

Mars 2000

La réforme réglementaire des chemins de fer canadiens profite autant aux expéditeurs qu'aux compagnies ferroviaires. En effet, les expéditeurs ont ainsi accès à un réseau ferroviaire de classe mondiale à des tarifs moindres, et les compagnies sont gagnantes dans la mesure où elles améliorent leur productivité et leurs résultats financiers. Mais, étant de fraîche date, ce bon rendement financier reste fragile.

Les restrictions réglementaires touchant les tarifs et la sortie du marché sont maintenant beaucoup moins nombreuses (voir la pièce 1 pour un survol des règlements pertinents). Les tarifs et le service sont soumis à la concurrence exercée non seulement

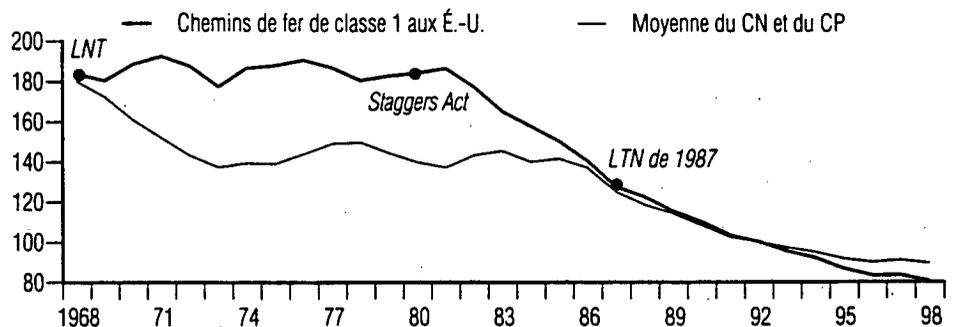
par les autres compagnies de chemin de fer et moyens de transport, mais aussi par des expéditeurs concurrents situés dans d'autres régions géographiques. Le relâchement des restrictions imposées à la sortie du marché permet aux compagnies ferroviaires de vendre ou d'abandonner des lignes de chemin de fer non rentables.

La possibilité de négocier les prix

En valeur réelle (c.-à-d., corrigée de l'inflation), les tarifs ont baissé après chaque révision importante de la législation – la *Loi nationale sur les transports* de 1967, la *Staggers Act* de 1980 et la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (voir graphique 1).

Graphique 1

L'allègement de la réglementation s'est accompagné d'une baisse des tarifs
(recettes-marchandises réelles par tonne-mille commerciale, 1992=100)



Nota : Ne reflète pas les ajustements du taux de change. L'évolution des prix au Canada de 1968 à 1977 est tirée du tableau H4 de la Banque du Canada. Sources : Association of American Railroads; CN; CFCP; *Revue de la Banque du Canada* (décembre 1988, printemps 1999); U.S. Bureau of Economic Analysis; Le Conference Board du Canada.

Note d'information destinée
aux membres du Conference
Board du Canada, produite
par les Programmes sur les
options en réglementation

Vice-président,
Politiques publiques
entreprises et sociétés : Gillis Rheault

Directeur : Brian Guimle

Pièce 1

Principaux changements apportés à la réglementation économique des chemins de fer au Canada et aux États-Unis

Canada

Loi nationale sur les transports – 1967 (LNT)

- réforme partielle des tarifs
 - les chemins de fer peuvent fixer leurs propres tarifs (au lieu d'être établis par l'agence de réglementation compétente)
 - les chemins de fer peuvent offrir de meilleurs prix aux expéditeurs qui déplacent de larges quantités de marchandises
- absence de déréglementation du transfert et de la cessation de l'exploitation de lignes

Loi de 1987 sur les transports nationaux – 1987 (LTN de 1987)

- les tarifs font l'objet d'une réforme réglementaire importante
 - l'expéditeur et la compagnie ferroviaire sont tenus de négocier les tarifs en vertu de contrats confidentiels
 - des dispositions en matière d'accès concurrentiel et d'arbitrage de l'offre finale sont adoptées en vue de protéger les expéditeurs
- réforme partielle des dispositions sur le transfert ou la cessation de l'exploitation de lignes
 - les compagnies ferroviaires ne peuvent se départir de plus de 4 p. 100 de leur réseau durant une année donnée, durant les cinq premières années d'application de la Loi
 - les compagnies ferroviaires doivent prouver à l'agence de réglementation compétente qu'elles subissent des pertes ou qu'il y a absence de besoin

Loi sur les transports au Canada – 1996 (LTC)

- dispositions tarifaires semblables à celles de la LTN de 1987
 - plusieurs changements s'appliquent au dépôt des tarifs et aux protections offertes aux expéditeurs
- réforme réglementaire importante au chapitre du transfert ou de la cessation de l'exploitation de lignes
 - rationalisation du processus de transfert et de cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer; les audiences publiques ne sont plus nécessaires
 - la Loi reconnaît que l'abandon d'une ligne et l'achat d'une ligne par un chemin de fer d'intérêt local est davantage une décision d'affaires qu'une décision d'intérêt public relevant de l'agence de réglementation

États-Unis

Staggers Act – 1980

- réforme réglementaire importante des tarifs
 - on élimine la tarification collective et des contrats confidentiels sont établis
 - des mesures sont adoptées pour protéger les expéditeurs qui dépendent de services ferroviaires faisant l'objet d'un monopole
 - l'agence de réglementation compétente doit s'assurer que la compagnie ferroviaire enregistre des recettes satisfaisantes avant de prendre une décision en cas de différend au sujet des prix ou du service entre la compagnie et l'expéditeur
- réforme réglementaire importante des dispositions sur le transfert ou la cessation de l'exploitation de lignes

Entre 1968 et 1998, les tarifs ont enregistré une diminution réelle de 52 p. 100 dans le cas du Canadien National (CN), de 49 p. 100 dans celui du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et de 56 p. 100 dans celui des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis. Les tarifs canadiens ont commencé à descendre sitôt l'entrée en vigueur de la loi de 1967, mais les Américains ont dû attendre l'adoption de la *Staggers Act* en 1980 pour voir les leurs chuter.

Les libertés accordées pour l'établissement des prix ont incité les expéditeurs et

les chemins de fer à chercher des solutions pour réduire leurs coûts et accroître leur efficacité. Les rabais sur les prix consentis aux trains à plusieurs wagons, aux installations de chargement / déchargement à haute capacité ainsi qu'aux trains de messagerie qui évitent les cours de triage sont maintenant monnaie courante. Une réglementation stricte des tarifs n'autorise pas ces types de mesures incitatives. Le fait est qu'à l'époque de la pleine réglementation économique, où les expéditeurs étaient censés être protégés, les tarifs étaient en réalité plus élevés.

©2000 Le Conference
Board du Canada*
283-00 Note d'information
destinée aux membres
Imprimé au Canada
Tous droits réservés
ISSN 1205-1675
N° d'entente 1573977

*Constitué sous la raison
sociale d'AERIC Inc.

La liberté de transférer ou de cesser d'exploiter des lignes de chemin de fer

Aux États-Unis, la productivité actuelle n'a rien à voir avec celle de l'époque datant d'avant la réforme réglementaire. Tous les indicateurs de productivité montrent que la situation s'est améliorée pour les chemins de fer de classe 1 après l'entrée en vigueur de la *Staggers Act*. Au CN et au CFCP, les améliorations de la productivité découlant de la modification de la réglementation ne sont pas aussi définies. L'évolution de la productivité au Canada reflète le caractère graduel de la modification réglementaire, qui s'est opérée sur plus de trente ans (voir graphique 2).

Le CN et le CFCP ont, certes, réussi à faire remonter leur productivité, mais l'écart entre ces deux compagnies et les principaux chemins de fer américains de classe 1 reste substantiel. En 1998, les tonnes-milles commerciales par employé produites par les chemins de fer de classe 1 aux États-Unis ont été environ une fois et demie supérieures à celles du CN ou du CFCP.

Ce dont on est absolument certain, c'est que les limites imposées à la sortie du marché (cessation de l'exploitation ou transfert de lignes) ont empêché le

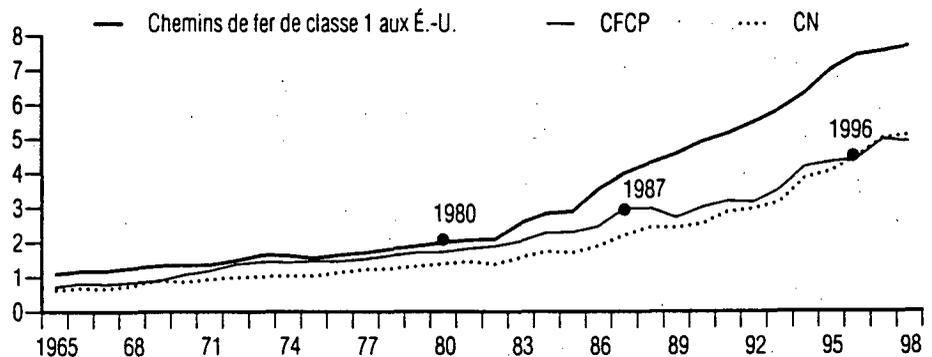
CN et le CFCP de travailler ensemble à réduire le nombre de lignes de chemin de fer à faible trafic et non rentables. Le graphique 3 montre que les chemins de fer de classe 1 aux États-Unis transportaient, sur un mille de ligne donné, des volumes beaucoup plus élevés.

La *Staggers Act* a garanti aux chemins de fer américains de classe 1 une certaine latitude en matière de cessation de l'exploitation ou de transfert de lignes. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, par contre, a rendu fastidieux ce processus, exigeant des compagnies ferroviaires qu'elles prouvent qu'elles subissaient des pertes financières ou qu'il y avait absence de besoin. Par conséquent, un écart important au chapitre de la densité relative du trafic s'est creusé entre les chemins de fer de classe 1 aux États-Unis et le CN/CFCP. En 1993, la densité du trafic sur les lignes du CFCP représentait 52 p. 100 de celle des chemins de fer de classe 1 aux États-Unis (son niveau le plus bas durant la période 1965-1998). La même année, la densité du trafic au CN équivalait à 35 p. 100 seulement de la densité des chemins de fer américains de classe 1 (voir graphique 3). Autrement dit, le trafic était trop restreint par rapport au nombre de lignes.

Graphique 2

L'allègement de la réglementation favorise l'amélioration de la productivité de la main-d'œuvre

(millions de tonnes-milles commerciales par employé)



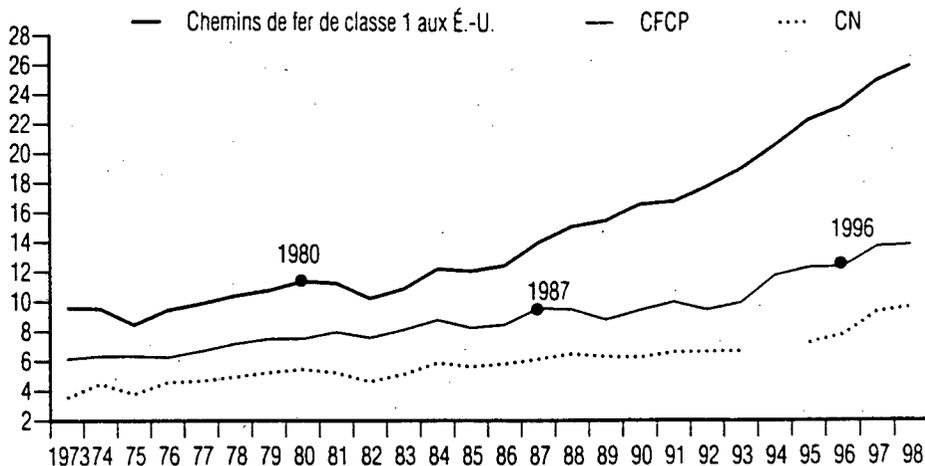
Nota : Ne reflète pas les ajustements du taux de change.

Sources : AAR; CN; CFCP; Transports Canada; Le Conference Board du Canada.

Graphique 3

Densité du trafic

(millions de tonnes-milles brutes (TMB) par mille de voie ferrée)



Nota : Données sur les TMB du CN non disponibles pour 1994.
Sources : AAR, CN, CFCP, Le Conference Board du Canada.

Le graphique 4 illustre bien à quel point les dépenses en capital dans l'industrie ferroviaire avaient décliné par rapport aux autres secteurs de l'économie. Cette situation était due à la faiblesse du rendement du capital. Dernièrement, les dépenses d'investissement ont commencé à remonter, du fait que les compagnies ferroviaires ont réagi à plusieurs facteurs : 1) la nécessité de rattraper le retard en matière de dépenses; 2) l'amélioration des perspectives de rendement du capital investi grâce à la *Loi sur les transports au Canada* de 1996; et 3) le besoin de rivaliser à forces égales devant l'intégration de plus en plus grande des marchés nord-américains.

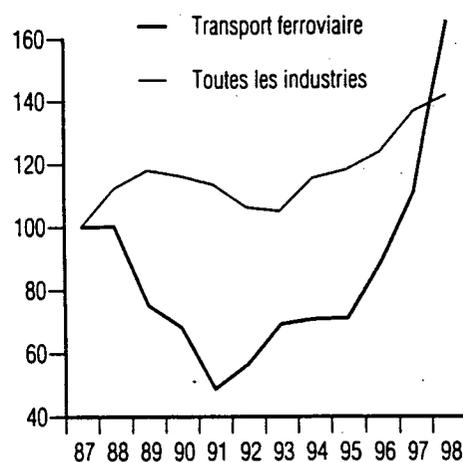
Le rendement du capital investi est un facteur important, car les chemins de fer figurent parmi les entreprises les plus exigeantes en investissements au Canada; ils sont environ quatre fois plus exigeants que l'industrie moyenne et environ trois fois plus que les grosses entreprises de camionnage. C'est pourquoi ils se doivent d'être en mesure d'attirer beaucoup de fonds pour les investissements de capitaux fixes.

Avec la privatisation du CN, les fonds nécessaires à l'investissement de capitaux dépendent, maintenant plus que jamais, du rendement financier. Si ce rendement est faible, les investisseurs reculeront, ce qui nuira à la qualité du service.

Graphique 4

Formation brute de capital fixe

(dollars constants de 1992, 1987=100)



Sources : Statistique Canada; Le Conference Board du Canada.

Un cadre d'exploitation sain

Si les expéditeurs ferroviaires veulent tirer parti de l'intégration grandissante des marchés nord-américains, la réglementation doit permettre aux chemins de fer de continuer d'améliorer leur productivité. Les compagnies ferroviaires canadiennes doivent rivaliser de façon plus efficace avec les entreprises de camionnage et les chemins de fer américains pour le transport nord-sud des marchandises entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Les expéditeurs ont avantage à ce que les compagnies de chemin de fer canadiennes soient également aptes à accroître la compétitivité des installations portuaires canadiennes, de manière à favoriser l'expansion du commerce extérieur.

Le CN et le CFCP ont entrepris la tâche difficile de réduire leurs effectifs et le nombre de lignes de chemin de fer, et

des améliorations relativement simples ont pu être apportées à la productivité en effectuant une ponction massive dans les coûts d'exploitation. Si ces compagnies veulent réduire davantage les coûts, elles devront le faire à une échelle beaucoup plus réduite et la procédure risque d'être plus compliquée. Autrement dit, toutes les mesures qui étaient à portée de la main ont été prises.

Les futures améliorations apportées à la productivité découleront de la capacité des compagnies ferroviaires d'accroître la densité du trafic et d'améliorer la qualité du service. L'augmentation de la densité du trafic passe par un accroissement du volume, tandis que la qualité du service sera tributaire des investissements de capitaux dans le nouveau matériel, de l'amélioration de l'infrastructure et des innovations en matière de technologie de l'information.

**Le Conference Board
du Canada**
255, chemin Smyth
Ottawa (Ontario) K1H 8M7
Canada
Téléphone : (613) 526-3280
Télécopieur : (613) 526-4657
Internet :
<http://www.conferenceboard.ca>

The Conference Board, Inc.
845 Third Avenue
New York, N.Y. 10022 U.S.A.
Téléphone : (212) 759-0900
Télécopieur : (212) 980-7014
Internet :
<http://www.conference-board.org>

The Conference Board Europe
Chaussée de La Hulpe 130, bte 11
B-1000 Bruxelles, Belgique
Téléphone : (32) 2.675 54 05
Télécopieur : (32) 2.675 03 95

**La Note d'information destinée aux
membres souligne les principaux résultats
des recherches du Conference Board et leur
incidence pour les organisations membres.**

Pour obtenir de l'information ou des exemplaires
de nos publications, prière de communiquer avec
le Centre d'information sur les publications :
Tél. : (613) 526-3280 OU 1-888-801-8818
Télec. : (613) 526-5248
Courriel : pubsales@conferenceboard.ca

283-00 se présente également sous les formes suivantes : RÉSUMÉ RAPPORT
This Members' Briefing is also available in English.

Traduction : Editext
Mise en page : Janice Longpré

Le Conference Board

Le Conference Board du Canada est un organisme de recherche autonome et à but non lucratif qui est affilié à des sociétés homologues aux États-Unis et en Europe. Il a pour mission d'aider ses membres à prévoir les changements qui surviennent de plus en plus dans l'économie mondiale et à s'y adapter. Pour ce faire, il favorise l'accroissement et l'échange des connaissances sur les stratégies et les méthodes des organisations, les nouvelles tendances économiques et sociales et les grandes questions d'intérêt public. Depuis 1954, le Conference Board s'adonne à la recherche sur les pratiques novatrices ainsi qu'à la conception de nouvelles stratégies, et il offre à ses associés les renseignements, les analyses et les connaissances spécialisées les plus à jour, ce qui leur permet d'exceller au Canada et aux quatre coins du monde.

Les Programmes sur les options en réglementation

Les Programmes sur les options en réglementation (POR) du Conference Board du Canada se consacrent à l'étude des politiques de réglementation et des questions d'importance stratégique qu'elles soulèvent concernant les marchés, l'environnement, la santé et la sécurité. Les POR s'efforcent de développer et de répandre les connaissances qui se rattachent à ces questions, afin d'aider leurs clients à gérer le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent et de concourir à la formulation de politiques publiques judicieuses.



Papier recyclé



Chambre de commerce
de Baie-Comeau

Communiqué Pour diffusion immédiate

Baie-Comeau, le 6 septembre 2000 - Politique de transport maritime et fluvial du ministère des Transports du Québec

Lors d'une rencontre avec le ministre M. Jacques Baril dans le cadre des consultations menées par le ministère des Transports sur le projet de Politique de transport maritime et fluvial, la Chambre de commerce a tout d'abord de faire connaître les préoccupations de ses entreprises membres, à savoir le libre choix, le juste temps et le coût associé à la prestation d'un service de transport maritime.

M. Cadoret a également fait ressortir l'engorgement et la sur-utilisation de la Route 138 et la Route 389 dû au trafic lourd qui causent des préjudices sérieux à notre industrie touristique, diminuent la sécurité des utilisateurs et augmentent les coûts obligés d'entretien.

La Chambre de commerce propose une solution permettant d'optimiser les installations portuaires actuelles et le traversier-rail soit :

- *l'aménagement d'un centre de transbordement dans le parc industriel;*
- *l'établissement d'un tronçon ferroviaire reliant le parc industriel aux installations portuaires;*
- *la réfection et la revitalisation des installations portuaires.*

Finalement, M. Cadoret a fait valoir que le gouvernement du Québec aurait un retour rapide sur son investissement puisqu'une baisse du trafic lourd entraînerait automatiquement une baisse des coûts d'entretien de la Route 138 et presque assurément une hausse de l'affluence touristique.



La Chambre de commerce croit donc que Baie-Comeau de par sa position géographique et son fort volume de passage de camions lourds se veut un endroit privilégié pour avoir un centre intermodal. *Si le gouvernement du Québec anticipe une utilisation accrue du fleuve, il devra effectuer les investissements nécessaires et s'assurer que le transport maritime est concurrentiel et abordable pour nos entreprises. Ces investissements ne devront pas se faire aux dépens des sommes requises pour améliorer la Route 138, seul lien routier avec le reste du Québec.*

- 30 -

Source : Chambre de commerce
(418) 296-2010

COMMUNIQUÉ**Pour publication****LE PORT DE BAIE-COMEAU : UN ATOUT STRATÉGIQUE**

Baie-Comeau, le 6 septembre 2000 - Dans le cadre des consultations menées par le ministère des Transports sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial*, la Ville de Baie-Comeau a rappelé au ministre délégué, monsieur Jacques Baril, la situation stratégique de ses infrastructures portuaires et demandé l'appui du Ministère pour en assurer le développement.

La Ville de Baie-Comeau a déjà toutes les infrastructures portuaires et ferro-portuaires pour le développement du transport Interrive et même du transport intermodal. C'est ce que la Ville a soutenu lors des audiences du Ministère, à Québec, le 10 juin dernier, rappelant que le port de Baie-Comeau est un port en eau profonde, ouvert 12 mois par année, et le seul port du Saint-Laurent à bénéficier d'installations ferro-portuaires pouvant relier les deux rives par un traversier-rail.

Par ailleurs, dans une lettre adressée au ministre Baril, le maire Claude Martel a demandé l'intervention de son ministère pour que ces installations soient protégées dans le cadre du protocole de transfert mis de l'avant par Transports Canada. Le Maire a également souligné la vocation essentielle et indispensable de ces infrastructures pour le développement de la Côte-Nord.

Faisant état des divers scénarios qui circulent quant à l'opportunité d'aménager un lien de transport fluvial soit entre les deux rives du Saint-Laurent, soit d'un port de la Côte-Nord vers le centre du Québec, le maire Martel a dit appuyer toute démarche qui facilitera la circulation sur la route 138, à la condition que le Gouvernement prenne les mesures pour « améliorer et valoriser les installations portuaires existantes ». Pour le maire Claude Martel : « *Tout investissement majeur qui serait fait dans de nouvelles infrastructures portuaires ailleurs qu'à Baie-Comeau pour desservir le secteur ouest de la Côte-Nord serait injustifiable, tant au plan politique qu'au plan économique* ».

La Ville a réitéré ses demandes d'aide gouvernementale pour l'aménagement d'un centre de transbordement à l'intérieur du parc Industriel régional et la construction d'un tronçon ferroviaire pouvant relier le parc aux installations portualres existantes. Le lien ferroviaire permettra une meilleure utilisation des installations portualres, facilitera l'accès au transport intermodal et désengorgera la route 138 d'une bonne portion du transport lourd. Pour le maire Martel, cette infrastructure « *donnera à la région de Baie-Comeau un atout stratégique pour y attirer les grandes entreprises exportatrices* ».

Le maire Claude Martel se dit heureux de l'initiative du ministre Baril de doter le Québec d'une *Politique de transport maritime et fluvial* et il accorde son appui aux orientations énoncées par le Ministre. Il y voit notamment une volonté d'aider les régions à s'ouvrir aux marchés internationaux par le développement d'un système d'infrastructures et d'installations portualres pour compléter les réseaux existants.

Et monsieur Martel de conclure : « *La Ville de Baie-Comeau, avec ses installations portualres et ferro-portualres, doit être privilégiée comme centre stratégique pour l'implantation de toute nouvelle infrastructure de manière à favoriser le transport interrive et le transport intermodal* ».

- 30 -

Source : Bureau du maire
(418) 296-8101



**Corporation d'administration
portuaire de Baie-Comeau**
1305, boul. Blanche
Baie-Comeau (Québec) G5C 3J3

À publier immédiatement

COMMUNIQUÉ

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Baie-Comeau, le 6 septembre 2000. – La Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC) a récemment déposé un mémoire au ministère des Transports du Québec (MTQ), dans le cadre de sa consultation menée sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial*. Il a pour but de refléter la position de cet organisme à but non lucratif, mis en place par le milieu, pour éventuellement prendre en charge les installations portuaires de Baie-Comeau. La CAPBC regroupe les usagers de cette infrastructure portuaire commerciale régionale (la papetière Abitibi Consolidated, l'aluminerie Reynolds, la céréalière Cargill, la Société des traversiers du Québec (STQ) et la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau Haute-Rive (SOPOR)), les entreprises donnant des services aux utilisateurs (Transport Baie-Comeau (TBC) et Tessier Itée) et la Ville de Baie-Comeau.

La CAPBC se réjouit des consultations que le MTQ tient actuellement, le développement d'une politique québécoise de transport maritime étant attendue depuis longtemps. Selon la CAPBC, le transport maritime doit permettre de développer le potentiel économique de la région de Baie-Comeau selon ses spécificités. Les équipements et les services offerts doivent correspondre aux réels besoins des utilisateurs et du milieu. Le MTQ devrait donc favoriser la prise en charge de la gestion des infrastructures portuaires de Baie-Comeau par la CAPBC, qui est déjà désignée par le milieu à cette fin. De plus, le MTQ devrait contribuer à aplanir les difficultés de ce transfert, entre autres celles qui touchent les problèmes de taxation et qui rendent actuellement impossible tout transfert vers le milieu hôte.

Le complexe portuaire en eaux profondes de Baie-Comeau est stratégiquement localisé à l'intersection des routes 138 et 389, dans une zone pratiquement exempte de glace, ce qui lui permet une opération sans contrainte 12 mois par année. De plus, il a accès par traversier à la rive sud du Saint-Laurent pour le transport de personnes, d'automobiles et de camions et est relié au réseau ferroviaire nord-américain par un lien ferro-maritime. Une proportion importante du trafic lourd utilisant la route 138 et la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine provient de la région immédiate de Baie-Comeau, celle-ci concentrant 67 % de tous les emplois manufacturiers de la Côte-Nord. La Politique de transport maritime et fluvial mise de l'avant par le MTQ devrait donc considérer le complexe portuaire de Baie-Comeau comme un centre d'intermodalité pour la Côte-Nord, et devrait supporter financièrement son développement et sa mise en valeur dans ce sens.

...2

Sur les 37 ports du Saint-Laurent faisant l'objet d'une cession par le gouvernement fédéral, les ports de Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Havre-Saint-Pierre, Matane et Sorel ont une vocation régionale commerciale et transbordent à eux 6 quelque 95 % du total du volume généré par l'ensemble des ports régionaux du Québec, supportant ainsi des secteurs clés de l'économie québécoise. La Politique de transport maritime et fluvial mise de l'avant par le MTQ devrait donner un statut particulier aux ports commerciaux régionaux majeurs, et en assurer la pérennité, vu le rôle stratégique qu'ils jouent dans le développement économique de leurs régions et dans l'organisation des transports maritimes du Québec. Le MTQ devrait aussi supporter des représentants commerciaux à l'étranger pour effectuer leur promotion et la prospection de nouveaux trafics qui optimiseraient l'utilisation de leurs infrastructures et leurs services.

- 30 -

Source : M. Pierre Caron
Président
(418) 296-2789
www.pierre.caron@virtuel.net

MÉMOIRE DE
COMPAGNIE D'ARRIMAGE DE QUÉBEC LTÉE
ET DU GROUPE OCÉAN
À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
DANS LA PERSPECTIVE DE L'ÉLABORATION
D'UNE POLITIQUE MARITIME

Me André Joli-Coeur
JOLI-COEUR LACASSE GEOFFRION JETTÉ ST-PIERRE
1134, chemin St-Louis, bureau 600
Sillery (Québec) G1S 1E5

LE DÉVELOPPEMENT DU SAINT-LAURENT POUR LES QUÉBÉCOIS

MÉMOIRE
À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
DANS LA PERSPECTIVE DE L'ÉLABORATION
D'UNE POLITIQUE MARITIME

OCTOBRE 2000

TABLE DES MATIÈRES

Page

PREMIÈRE PARTIE : CE QU'EST L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE SAINT-LAURENT	1
L'industrie maritime dans un contexte de mondialisation	1
L'influence du Saint-Laurent sur l'activité économique du Québec	3
- Le développement industriel du Québec	3
- L'activité maritime et portuaire du Québec	4
- Les ports du Saint-Laurent.....	5
Il n'y a souvent aucune alternative au transport maritime.....	6
Le transport maritime est le mode de transport le plus écologique	7
La voie navigable du Saint-Laurent est un système fluvial et maritime unique au monde.....	8
La compétition entre les réseaux portuaires est continentale	10
L'industrie maritime contribue à l'occupation du territoire québécois.....	13
 DEUXIÈME PARTIE : CE QUE POURRAIT ÊTRE L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE SAINT-LAURENT	 13
Première recommandation : Que le gouvernement du Québec redevienne conscient que le Saint-Laurent a été, est et sera pour les Québécois l'élément majeur de leur bien-être social et économique.....	13
Deuxième recommandation : Que le gouvernement du Québec prenne conscience qu'il est le premier responsable du Saint-Laurent.....	15
Troisième recommandation : Que le gouvernement du Québec assume tout le leadership dans le secteur maritime et négocie à cet effet une dévolution juridictionnelle	16
Quatrième recommandation : Que la politique maritime s'insère dans une politique globale des transports au Québec ayant pour but de faire du Québec le plus important « <i>hub</i> » de transport intermodal de l'Amérique du Nord	17
Cinquième recommandation : Que le gouvernement du Québec tienne compte des coûts socio-économiques et environnementaux de chaque mode de transport dans l'application de sa politique globale de transport du Québec	18

Sixième recommandation : Que le gouvernement du Québec facilite le renouveau du cabotage sur le Saint-Laurent	19
Septième recommandation : Que le gouvernement du Québec favorise l'émergence d'un savoir-faire maritime québécois.....	19
Huitième recommandation : Que le gouvernement du Québec provoque la création d'une économie péri-maritime.....	20
Neuvième recommandation : Que la politique maritime du Québec favorise le développement régional.....	21
Dixième recommandation : Que le gouvernement du Québec use de son influence auprès du gouvernement fédéral pour que les règles sur les relations de travail dans le secteur maritime soient assouplies.....	22
CONCLUSION.....	24
Annexe A.....	25
Annexe B.....	27
Annexe C.....	33

LE DÉVELOPPEMENT DU SAINT-LAURENT POUR LES QUÉBÉCOIS

MÉMOIRE À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LA PERSPECTIVE DE L'ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE MARITIME

« Témoin muet de la croissance et de la survie extraordinaire d'un peuple, le fleuve n'est-il pas un symbole de permanence et d'enracinement? C'est surtout la « colonne vertébrale » du Québec, qui s'est organisée à partir de ses rives. »
Jean-Claude Lasserre, géographe

PREMIÈRE PARTIE : CE QU'EST L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE SAINT-LAURENT

L'industrie maritime dans un contexte de mondialisation

Les navires transportent 75% du volume total des marchandises qui circulent sur notre planète. Rien n'indique que cette pratique sera modifiée au cours du prochain siècle. Au contraire, l'expansion soutenue du commerce international dans les dernières décennies s'est accompagnée d'une hausse correspondante du commerce maritime, et il est à prévoir que cette tendance soit irréversible et même s'accroisse au cours des prochaines années. Entre 1990 et 1998, selon l'Organisation internationale du commerce, les exportations ont augmenté de 70%, ce qui représente une hausse moyenne de presque 8% par année. Pendant la même période, la production mondiale s'est accrue de 18%, c'est-à-dire 2% par année. En faisant disparaître graduellement les obstacles aux échanges commerciaux, la mondialisation fait voir davantage l'importance économique et stratégique d'une industrie efficace, compétitive et avant-gardiste de transport maritime.

Paradoxalement, même si elle est l'une des plus anciennes activités économiques depuis l'aube de la civilisation, l'industrie maritime est aussi l'une de celles qui auront le plus d'importance stratégique à l'échelle planétaire au XXI^e siècle. Les navires de croisière, les porte-conteneurs, les vraquiers, les navires de marchandises générales, les traversiers à haute vitesse, les pétroliers, les ports où ils feront escales, les plates-formes de forage et les chantiers navals

qui les construiront, feront de l'industrie maritime une des principales composantes du commerce et du développement, autant social qu'économique.

Le transport maritime apporte chaque année une contribution majeure à la balance des paiements du Canada. Les exportations canadiennes s'élèvent à environ 50 milliards \$ annuellement, dont environ 10 milliards \$ sont expédiés par la voie des mers, principalement à des destinations autres que l'Amérique du Nord. Du côté des importations, la valeur des marchandises expédiées au Canada au moyen du transport maritime dépasse les 20 milliards \$.

Le réseau portuaire québécois manutentionne entre 100 et 120 millions de tonnes de fret chaque année, ce qui représente environ 30% du trafic pour tout le Canada et ce qui fait du Québec la première province pour le transport maritime au Canada.

Le transport maritime représente environ 20%, selon les années, de l'ensemble du commerce québécois avec l'étranger. Cette proportion se situait, en 1998, à 25% pour les importations et à 11% pour les exportations du Québec, dans un contexte où le commerce international du Québec s'est accru rapidement au cours de la dernière décennie.

Dans un rapport déposé au Congrès américain en septembre 1999, le ministère des Transports des États-Unis a affirmé qu'en 2020, le niveau du commerce maritime international de ce pays aura plus que doublé lorsqu'il est comparé au niveau de 1996 :

« By 2020, U.S. foreign maritime trade is expected to more than double over 1996 tonnage levels, with total tons projected to grow 3.5 percent annually. » (Nous soulignons).

U.S. Department of Transportation, An Assessment of the U.S. Marine Transportation System, A Report to Congress, Septembre 1999, p. 26.

Le gouvernement américain est conscient de la nécessité d'accroître la vitalité de son industrie maritime afin de maintenir le niveau élevé de compétitivité des États-Unis. Une petite économie ouverte et développée comme celle du Québec doit également tirer profit de toutes ses facultés de développement. Une industrie maritime hautement concurrentielle et de grande qualité est presque toujours l'une des conditions incontournables de la prospérité et d'un niveau de vie élevé dans le monde contemporain. Les exemples donnés par la Norvège, les Pays-Bas, le Danemark, de même que par des grandes puissances comme le Japon, la France, l'Allemagne, la

Grande-Bretagne et les États-Unis sont des preuves éclatantes de l'importance de l'industrie maritime dans une économie dynamique et diversifiée.

L'influence du Saint-Laurent sur l'activité économique du Québec

- Le développement industriel au Québec

L'importance de l'activité économique sur le Saint-Laurent et le long de ses rives a été soulignée par une revue spécialisée :

« Un relevé de l'Office de planification et de développement du Québec révèle que la majorité des 6 200 industries recensées sur le territoire du Québec sont localisées sur les bords du Saint-Laurent. Les grands secteurs industriels québécois tels les pâtes et papiers, l'aluminium et le magnésium, l'acier et la pétrochimie témoignent éloquemment, par leur localisation, de la nécessité d'être situés à proximité d'une voie d'eau navigable d'importance comme le Saint-Laurent qui leur permet de s'approvisionner en matières premières, en eau et en énergie électrique à un prix hautement compétitif.

Pour ne citer que quelques exemples, songeons à la raffinerie de zinc et à l'usine d'engrais de Valleyfield, à la sucrerie, à l'usine de gypse et aux minoteries de Montréal, aux raffineries de pétrole de Québec et Montréal, à plusieurs usines de la région de Varennes, Contrecoeur et Sorel, aux alumineries du Saguenay, de Bécancour et de la Côte Nord et aux papetières qui comptent autant sur le port que sur le camion et le train pour expédier leurs produits finis.

Le dynamisme de l'industrie québécoise est étroitement lié au fleuve, un important maillon du système de transport de la province. »

La revue maritime l'Escale, numéro hors série, « *Le Saint-Laurent* », juin 1994, p. 16.

Sur la Côte Nord, une douzaine d'entreprises majeures dans les secteurs forestiers, du minéral de fer, de l'aluminium et du transport de grain dépendent presque entièrement du transport maritime pour leur approvisionnement en matières premières ou pour expédier leurs produits vers des marchés canadiens et internationaux. Ces entreprises emploient plus de 9 000 personnes au Québec, à qui elles versent des salaires de plus de 500 millions \$ chaque année. De plus, elles achètent au Canada des biens et services d'une valeur de 1,2 milliard \$ annuellement. Plus de 50 millions de tonnes de minerais de fer, de produits forestiers et de grain sont chargés dans les ports de la Côte Nord chaque année.

D'énormes investissements ont été consentis par de nombreuses entreprises afin d'exploiter la position stratégique incomparable du Saint-Laurent. Par exemple, il fut investi plus de dix milliards de dollars depuis 1980, en moins de 20 ans seulement, dans de nouvelles alumineries situées le long du fleuve ou de l'un de ses affluents, en l'occurrence le Saguenay. Les plus grands producteurs d'aluminium ont compris les avantages qui découlent de la proximité du fleuve qui permet les importations en matières premières autant qu'il donne accès aux grands marchés européens et américains. À ce propos, le journaliste Jean Chartier écrivait récemment :

« Le Saint-Laurent connaît un nouvel âge d'or qui le transforme en une nouvelle « Ruhr de l'aluminium », un fleuve qui va ravir la première place à l'Ontario dans le domaine de la métallurgie au nord des Grands Lacs. Il donne une vigueur renouvelée à l'économie du Québec à l'approche du XXI^e siècle. Cette extraordinaire voie de communication relie les pays du libre-échange américain à ceux de l'Union européenne. L'économie de l'ALENA est ainsi en prise directe avec celle de l'UE grâce au fleuve qu'a découvert Jacques Cartier. »

Forces, no 122, « Le fleuve Saint-Laurent », 1999, p. 35

- L'activité maritime et portuaire au Québec

D'après une étude sur l'impact économique des activités maritimes et portuaires au Québec, réalisée par le ministère des Transports du Québec en novembre 1998, le chiffre d'affaires total réalisé au Québec des entreprises oeuvrant dans le secteur maritime et portuaire est de plus de 3 milliards \$, dont environ 2 milliards \$ pour le transport maritime et les services portuaires et plus de 1 milliard \$ pour les services connexes (place d'affaires des armateurs et intermédiaires, les courtiers, les assureurs, les sociétés de classification, les services financiers ou juridiques, la réparation et la construction navale, etc.). Les emplois au Québec générés par l'ensemble des activités du secteur maritime et portuaire s'élèvent à plus de 26 000, dont environ 17 000 emplois directs et 9 000 emplois indirects. Les paiements en impôts sur le revenu et taxes diverses au gouvernement du Québec pour la totalité du secteur maritime et portuaire s'élèvent à plus de 200 millions \$; à ce montant, on doit ajouter la somme de 130 millions \$ en parafiscalité, ce qui comprend notamment les contributions à la RRQ et à la CSST. La masse salariale annuelle au Québec pour l'ensemble des activités du secteur maritime et portuaire est de plus de 1 milliard \$, dont environ 720 millions \$ pour les emplois directs et 320 millions \$ pour les emplois indirects. Les dépenses d'exploitation annuelles des entreprises ayant des activités reliées

directement aux secteur maritimes et portuaires du Québec sont de l'ordre de près de 3 milliards \$, dont 1,9 milliard \$ pour le transport maritime et les services portuaires et environ 1 milliard \$ pour les services connexes.

- Les ports du Saint-Laurent

Les statistiques sur l'importance des ports québécois sont très éloquentes, ainsi qu'on peut le constater en quelques lignes :

« En 1998, quatre ports du Saint-Laurent se sont classés parmi les dix premiers ports canadiens en termes de tonnages manutentionnés : Sept-Iles /Pointe-Noire, au deuxième rang après Vancouver avec 24,6 millions de tonnes, Montréal/Contrecoeur, troisième avec 21 millions de tonnes, Port-Cartier, quatrième avec 19,3 millions de tonnes, et Québec /Lévis en sixième place avec 15,6 millions de tonnes. »

- Magazine MARITIME, automne 1999, p. 62.

En 1998, 100 millions de tonnes de marchandises ont transité dans les dix principaux ports du Saint-Laurent, soit Sept-Iles, Montréal, Québec, Port-Cartier, Baie-Comeau, Port-Saguenay, Sorel, Trois-Rivières, Havre-Saint-Pierre et Bécancour, à destination ou en provenance de l'Union européenne, de l'Amérique latine, du Sud des États-Unis et d'autres parties du monde.

Les ports de Montréal, Québec, Sept-Iles, Trois-Rivières et Port Saguenay (qui regroupe le terminal pétrolier Albert-Maltais et le terminal maritime Grande-Anse) sont devenus des administrations portuaires autonomes en 1999, en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Ces ports sont désormais tenus de s'autofinancer. Le gouvernement du Québec y est représenté par un membre sur chacun de leurs conseils d'administration.

La Société du port de Montréal a rapporté, au 31 décembre 1999, un bénéfice net pour une 20^e année d'affilée, qui s'élève à 3,7 millions \$. Le Port de Montréal a généré des bénéfices de 95,1 millions dans les dix dernières années; il jouit donc d'une excellente santé financière. Il s'est distingué dans les dernières années en devenant un grand centre nord-américain du transport par conteneurs, qui est le mode de transport maritime le plus rentable et efficace. Rivalisant avec New York et Baltimore, le port de Montréal accapare 20% du trafic conteneurisé sur l'Atlantique

Nord. Le trafic de l'ensemble des marchandises diverses – conteneurisées et non conteneurisées – a franchi la barre des vingt millions de tonnes en 1999, pour la troisième année consécutive.

Au port de Montréal, les marchandises en conteneurs représentent approximativement 44% du trafic total. Au cours des cinq dernières années, le trafic de conteneurs s'est accru en moyenne de 5,3% par année, ce qui est exceptionnel. Le port a connu en 1999 sa septième année record consécutive dans la manutention des conteneurs.

En 1997, pour le port de Québec, le tonnage manutentionné s'est élevé à plus de 15 millions de tonnes métriques, dont environ 6 millions de tonnes métriques de vracs solides et 9 millions de tonnes métriques de vracs liquides. Le port de Québec est le plus important port de vracs liquides sur le Saint-Laurent. Rappelons que depuis plusieurs décennies maintenant, les ports de Québec et de Montréal sont ouverts toute l'année.

En plus des ports québécois régis par les autorités fédérales dans le Saint-Laurent, il existe un port appartenant au gouvernement du Québec, celui de Bécancour; le port de Valleyfield appartient à la municipalité; certaines installations portuaires, comme Port-Cartier, Sept-Iles, Baie-Comeau, Port-Alfred, Havre-St-Pierre et Sorel, appartiennent à des intérêts privés.

Globalement, le réseau portuaire québécois est composé d'une soixantaine de sites, dont une dizaine de ports où le trafic annuel dépasse le million de tonnes.

Il n'y a souvent aucune alternative au transport maritime

Les produits expédiés en vrac, comme les céréales, le charbon, le minerai de fer et le pétrole, représentent 92% des cargaisons internationales. Pour une économie commerçante comme celle du Québec, un système efficace de transport maritime en vrac est d'une grande importance stratégique, tant à l'intérieur de son territoire que pour les exportations et les importations. Seul le transport maritime peut assurer la livraison de grandes cargaisons en vrac; il n'existe tout simplement aucune alternative. Ces livraisons sont essentielles au fonctionnement des économies développées; elles entrent dans d'innombrables procédés industriels et répondent à de multiples besoins. Elles prennent également une place majeure dans le commerce intérieur et extérieur du Québec.

Le transport maritime est le mode de transport le plus écologique

Le transport maritime présente de grands avantages écologiques. De bonnes pratiques environnementales peuvent et doivent aller de pair avec de bonnes pratiques économiques. Ainsi, pour transporter le même tonnage, les navires émettent et déversent moins de substances nocives et de gaz à effet de serre, consomment moins de carburant, font moins de bruit, causent moins d'accidents et sont moins nocifs pour la santé que les autres modes de transport. L'État devrait tenir compte, à l'avenir, de la performance environnementale de chaque mode de transport.

Dans un mémoire conjoint de l'Association des armateurs canadiens et de la Chambre du commerce maritime rédigé à l'intention du gouvernement canadien en 1997, les avantages comparés du transport maritime sur le plan de la protection de l'environnement sont mis en valeur :

« Le transport maritime est celui qui pollue le moins l'environnement. Selon une étude de la Great Lakes Commission réalisée en 1993, par rapport au transport ferroviaire ou au camionnage, « le transport par navire sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent est moins risqué, consomme moins de carburant et produit moins d'émissions. » Une étude européenne sur les déséconomies externes du transport dans 17 pays européens, qui prenait en considération les accidents, le bruit, la pollution de l'air et les changements climatiques, a permis de conclure que le transport de marchandises par voies navigables internes était moins coûteux que le transport routier, ferroviaire ou aérien. Ces résultats ont amené deux pays européens à offrir des primes pour encourager le transport maritime d'un volume considérable de marchandises expédiées par camion ou par train jusque-là. (...)

La Commission européenne (CE) a reconnu clairement l'importance de ce qu'elle appelle le transport maritime court (TMC) pour le transport durable. Le TMC s'entend du cabotage, du transport fluvial et d'autres formes de navigation internes. Dans son Livre blanc de 1992, la CE faisait ressortir que le TMC contribue fortement au transport durable précisément à cause de ses avantages écologiques réels. Dans un Livre vert publié à la fin de 1995, elle proposait de faire reposer les tarifs de transport sur les coûts effectifs, y compris les déséconomies externes comme les dommages écologiques qui ne sont encore ni calculés ni facturés. Les pays riverains de la mer Baltique ont récemment convenu d'appuyer l'aménagement de moyens de transport intégrés afin d'acheminer quelques 14 millions de tonnes de marchandise par voie navigable plutôt que par route. »

Association des armateurs canadiens et Chambre du commerce maritime, « Une vision compétitive de la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent », 1997, p. 31.

Si les gouvernements prennent au sérieux les engagements qu'ils ont pris afin de réduire les perturbations climatiques engendrées par l'effet de serre, ils n'auront d'autre choix que de réviser les choix de société dans le domaine des transports et de reconnaître les avantages réels du transport maritime pour la protection de l'environnement.

Ajoutons que le transport maritime, en contribuant à ralentir l'usure des infrastructures routières, à éviter la congestion et les ralentissements coûteux de la circulation et à réduire le nombre d'accidents, préserve le parc automobile, actif qui appartient aux citoyens, tout en protégeant leur sécurité. Le transport maritime est en effet beaucoup plus sécuritaire que les autres modes de transport :

« Sous l'angle des risques d'accident par 100 millions de tonnes/km de marchandises dangereuses transportées, le transport maritime a été impliqué dans 0,008 incidents dangereux contre 0,08 pour le ferroviaire, soit dix fois plus, et 30,0 pour le routier, 3 750 fois plus que le maritime! Si on regarde l'ensemble des marchandises transportées, le navire demeure le plus sécuritaire avec un nombre d'accidents d'environ 14 fois inférieur à celui des trains et 73 fois moins élevé que celui des camions. »

- Magazine MARITIME, automne 1999, p. 80.

La voie navigable du Saint-Laurent est un système fluvial et maritime unique au monde

De par sa situation géographique, le Saint-Laurent est une artère importante du transport maritime mondial.

Le Saint-Laurent est en effet une grande porte du continent nord-américain. Depuis la pointe de l'île d'Anticosti, le fleuve et la Voie maritime qui le prolonge permettent la navigation commerciale sur plus de 3000 kilomètres jusqu'à l'extrémité du Lac Supérieur. Cette distance, dont 1700 kilomètres se trouvent en territoire québécois, correspond à la largeur de l'océan Atlantique.

Depuis la mise en place de la Voie maritime, le Saint-Laurent est le seul fleuve à être accessible à des navires de haute mer sur toute sa longueur. Du golfe jusqu'au port de Québec, la largeur, la profondeur et la longueur du fleuve en font, en réalité, un espace océanique intérieur.

En effet, le fleuve Saint-Laurent est profond. Dans l'estuaire, en aval de Tadoussac, il atteint en moyenne 300 mètres. Ensuite, il remonte progressivement. À la hauteur du port de Québec, la profondeur du Saint-Laurent est encore de 25 mètres, ce qui permet aux supercargos de 150 000 tonnes d'y accoster et d'y faire escale.

En amont de Québec, le chenal aménagé jusqu'à Montréal assure une profondeur de 11 mètres, ce qui permet à des navires d'une capacité de 40 000 à 50 000 tonnes d'atteindre la Métropole. Au-delà de Montréal, il existe un système de transport complémentaire; les laquiers, dont les dimensions sont adaptées à la Voie maritime, livrent ou chargent dans les ports du Saint-Laurent des cargaisons qui ont été ou seront acheminées par les navires océaniques.

Les dragages effectués dans le lit du fleuve nécessitent des travaux moins importants que dans d'autres environnements maritimes comparables majeurs. Le volume annuel de matériaux dragués entre Les Escoumins et Montréal se chiffre à 160 000 mètres cubes, comparativement à 4 millions pour Rotterdam, ou 87 millions sur le Mississippi dans la région de la Nouvelle-Orléans. On peut affirmer que la voie navigable du Saint-Laurent exige un dragage d'entretien minimal, compatible avec les préoccupations environnementales qui sont maintenant et dorénavant incontournables.

Le Saint-Laurent est le lien maritime le plus direct entre l'Europe et l'Amérique du Nord, l'Ancien et le Nouveau Monde. Pour les utilisateurs du transport maritime, Montréal se trouve plus près de Rotterdam, Anvers ou Londres que ne le sont New York, Norfolk ou la Nouvelle-Orléans. La distance entre Montréal et Rotterdam est inférieure de seulement 120 kilomètres à celle entre Rotterdam et New York, mais une fois rendu à Montréal, un navire se trouve déjà à 1600 kilomètres à l'intérieur du Continent. Le port de Montréal offre ainsi un accès extraordinaire au cœur de l'Amérique du Nord.

Le réseau portuaire du Saint-Laurent est en contact direct avec l'un des plus vastes marchés et l'une des zones les plus industrialisées du monde, le Mid-West et le Nord-Est américain où vivent quelque 100 millions d'habitants. Le transport entre Chicago, capitale du Mid-West, et l'Europe passe en grande partie par Montréal. À partir de Montréal ou d'un autre port du Saint-Laurent, les marchandises peuvent également emprunter le train ou le camion pour atteindre de multiples destinations québécoises, canadiennes ou américaines.

La région qui borde le Saint-Laurent et les Grands Lacs compte pour 40% de tout ce que fabriquent les États-Unis et pour près de 70% de la production industrielle du Canada. La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent est au coeur du réseau canadien de transport intermodal par rail, par camion, par pipeline et par navire. Ce double rôle de porte d'entrée continentale et de fenêtre sur le monde procure un avantage marqué aux industriels et aux commerçants.

La compétition entre les réseaux portuaires est continentale

Le système de transport océanique et fluvial du Saint-Laurent est formé de deux grandes composantes: le golfe et le fleuve jusqu'à Montréal, et la Voie maritime qui remonte aux Grands Lacs. La première de ces composantes se trouve entièrement en territoire québécois, la seconde est partagée pour l'essentiel entre les territoires de l'Ontario et de quelques États américains.

Le réseau des principaux ports québécois peut être considéré globalement comme une porte continentale. Le géographe français Jean-Claude Lasserre, qui est spécialisé dans l'étude du Saint-Laurent, a défini les caractéristiques d'une porte continentale. Selon lui, il s'agit d'un port ou un groupe de ports qui se présente de la manière suivante:

- il allie de gros trafics de vracs à d'importants mouvements de marchandises générales et de conteneurs offrant par conséquent une grande palette de fonctions portuaires;
- il dispose dans son avant-pays d'un grand éventail de lignes régulières lui assurant des relations permanentes avec des ports d'un ou de plusieurs autres continents;
- il bénéficie de connexions avec son arrière-pays au minimum trimodales, voire quadrimodales (par les modes routier, ferroviaires, fluvial, et par les conduites du type oléoduc);
- dont le centre-ville principal constitue un carrefour majeur d'échanges, « *qui relève du secteur tertiaire supérieur, et qui comprend à la fois toutes les fonctions commerciales et bancaires accompagnant les opérations portuaires, toutes les fonctions de gestion des navires et des flottes et par extension des réseaux*

continentaux de transport, pour déboucher sur la présence de bourses de valeur et de bourses de marchandises où s'achètent et se vendent à terme des lots de telle ou telle catégorie de denrées et sur l'appui de banques et de compagnies d'assurance capables de soutenir toutes ces activités ».

LASERRE, J.F., « *Pour comprendre la stagnation et les mutations des trafics sur le Saint-Laurent : une évaluation comparée des portes continentales nord-américaines* », Cahiers de Géographie du Québec, volume 43, avril 1999, p. 10-12.

S'il n'existe qu'un seul autre réseau fluvial comparable à celui du Saint-Laurent en Amérique du Nord (celui du Mississippi), il existe quatre portes continentales qui sont en compétition avec celle du Québec : l'Atlantique Nord, l'Atlantique Sud, le golfe du Mexique et la côte du Pacifique. Chacun de ces groupes portuaires dispose d'au moins un carrefour commercial majeur et d'un réseau multimodal de transport vers son arrière-pays.

Rappelons que plus de 75% du trafic commercial sur le Saint-Laurent est international et que le réseau portuaire québécois se mesure quotidiennement à la concurrence internationale.

Au plan de la notoriété internationale, l'une des difficultés dans le cas du Saint-Laurent est que le groupe de ports est disséminé sur une distance de plus de 800 kilomètres, ce qui rend plus ardue la coordination des activités dans une stratégie d'ensemble. Cette coordination est pourtant vitale dans l'optique d'une compétition entre les portes continentales. Seule une telle vision globale peut permettre au Québec de tirer le maximum de ses avantages géographiques et de sa structure économique.

Une comparaison de la performance des quatre portes continentales américaines au cours des deux dernières décennies conduit à certaines surprises. Par exemple, le groupe portuaire de l'Atlantique Nord a subi un déclin des tonnages transités. Ce déclin est prononcé dans le cas du port de New York, et moins important pour ceux de la rivière Delaware (dont Philadelphie) et de la Nouvelle-Angleterre. Le déclin des trafics à New York est « *un phénomène sûrement pas assez connu* », selon le professeur Lasserre.

Ibid, p. 29.

La porte continentale du golfe du Mexique, dont les principaux ports sont Houston, Baton Rouge et la Nouvelle-Orléans, s'impose sur le plan du tonnage transité.

Sur le plan qualitatif, toutefois, celui de la valeur des marchandises transitées, le portrait est différent. Le golfe du Mexique est cette fois supplanté par les autres portes continentales. De plus, l'évolution sur une période de 13 ans, entre 1980 et 1993, démontre une montée fulgurante de la côte ouest, un plafonnement de New York, et un déclin relatif de la façade de l'Atlantique Nord du côté des États-Unis. Le groupe portuaire de l'Atlantique Sud paraît plus dynamique, notamment à cause de sa proximité avec le canal de Panama pour le commerce entre l'Europe et l'Asie.

Le trafic des conteneurs paraît être le facteur principal de la progression de la valeur des marchandises dans un port, de même que l'efficacité des rapports entre le port et le réseau ferroviaire.

- Ibid, p. 32-34 et p. 40 (note 26).

Le professeur Lasserre résume la comparaison entre les groupes portuaires nord-américains de la manière suivante :

« Celui du Mississippi est de loin le premier du continent en tonnage et il s'appuie sur une remarquable mise en valeur d'un système de navigation fluviale qui n'est pourtant pas celui qui offre les meilleures conditions naturelles à la navigation intérieure. Mais il est très pauvre en trafics de valeur, car il est mal placé par rapport aux principales routes transocéaniques des navires porte-conteneurs, routes qui se développent pour l'essentiel à partir des façades est et ouest. »

- Id. p. 35.

Le port de Montréal paraît avoir fait de bons choix en optant pour le trafic des conteneurs et en misant sur l'efficacité de la jonction avec le transport ferroviaire. D'autres ports peuvent développer une autre approche, comme le tourisme de croisière à Québec. Il importe cependant de garder à l'esprit une vision de la compétition à l'échelle du continent, et la nécessité d'une concertation accrue entre tous les intervenants concernés par l'essor de la porte continentale du Saint-Laurent.

L'industrie maritime contribue à l'occupation du territoire québécois

Le transport maritime est souvent le principal moyen d'approvisionnement et de transport pour certaines régions éloignées, telles que les Iles-de-la-Madeleine et la Basse-Côte-Nord. Ces régions sont régulièrement approvisionnées depuis Montréal ou un autre port du Saint-Laurent. L'industrie maritime apporte ainsi une contribution majeure à l'occupation de notre territoire par des Québécois.

De plus, la liaison maritime entre les rives du Saint-Laurent est assurée par des traversiers qui relèvent de la compétence du Québec et de la responsabilité du ministère des Transports. Ces services de traversiers jouent un rôle essentiel dans le transport des personnes et des marchandises au Québec; il s'agit, dans certains cas, d'éléments essentiels du réseau routier (par exemple : le traversier entre Tadoussac et Baie Ste-Catherine), ou d'alternatives nécessaires aux communications entre les régions (par exemple : les traversiers du Bas Saint-Laurent).

Enfin, le secteur maritime québécois sert à approvisionner depuis Montréal des régions canadiennes, telles que Terre-Neuve et le Labrador, de même que les territoires du Nunavut et du Nunavik, dans le Grand Nord canadien et québécois.

DEUXIÈME PARTIE : CE QUE POURRAIT ÊTRE L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE SAINT-LAURENT

Première recommandation : Que le gouvernement du Québec redevienne conscient que le Saint-Laurent a été, est et sera pour les Québécois l'élément majeur de leur bien-être social et économique

La Nouvelle-France, le Bas-Canada et finalement le Québec s'est construit autour du Saint-Laurent.

La première partie du mémoire a voulu mettre en évidence ce qu'est aujourd'hui le Saint-Laurent à titre de moyen de transport. Nous rappelons qu'il est beaucoup plus : il est le lieu central de son développement social et économique. La politique maritime du Québec doit permettre d'utiliser au maximum cet avantage exceptionnel. Le Saint-Laurent nous apparaît comme la plus importante de nos ressources naturelles puisque c'est celle qui permet aux autres

d'avoir accès au monde. Le gouvernement du Québec doit lui accorder plus d'importance qu'à tout autre de nos actifs, Hydro Québec y compris.

Bien que le ministère des Transports y ait une responsabilité particulière, il faut se rappeler qu'il touche d'une façon ou d'une autre les responsabilités assumées par les autres ministères de l'État. Nous suggérons donc, premièrement, de rapatrier au Secrétariat général du Conseil exécutif le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent avec toutes ses responsabilités actuelles (Décret numéro 1389-85 en annexe A). Une attention particulière devrait être portée à la responsabilité qu'il a « *d'assurer la représentation du Québec auprès d'organismes canadiens ou américains dont l'action peut influencer le développement du Saint-laurent et ce, en collaboration avec les ministères et organismes concernés du gouvernement* ». Nous pensons, à titre d'exemple, au réseau de délégations du Québec pour ce qui est de la mise en marché des avantages du Saint-Laurent et à une présence au sein des diverses missions commerciales québécoises et canadiennes. Nous pensons aussi à une présence au sein du réseau des ambassades canadiennes. Nous pensons aussi au mandat donné aux représentants du Québec au sein des administrations portuaires autonomes que vient de mettre en place le gouvernement fédéral; ces représentants devraient avoir comme mandat global de favoriser la mise en place de la politique maritime québécoise à travers le conseil d'administration auquel ils appartiennent. Il devrait en être de même des administrateurs des futures administrations portuaires régionales. Dans le cadre d'une politique globale du transport au Québec, il faudrait d'ailleurs voir à ce que des administrateurs désignés par l'État du Québec voient à l'application de la politique maritime au sein des administrations dont ils font partie, que celles-ci soient fédérales comme la Voie maritime du Saint-Laurent, ou les administrations aéroportuaires, ou encore qu'elles soient provinciales comme les sociétés d'État.

Le gouvernement du Québec devrait enfin faire inscrire les objectifs de sa politique maritime à l'intérieur de la *Loi sur le ministère des Transports*, afin d'assurer un meilleur suivi et une plus grande visibilité de ses priorités.

Deuxième recommandation : Que le gouvernement du Québec prenne conscience qu'il est le premier responsable du Saint-Laurent

Le gouvernement du Québec doit assumer le Saint-Laurent. Rien dans la Constitution actuelle n'empêche le Québec d'exercer d'importantes responsabilités pour le Sait-Laurent, notamment dans le secteur maritime. Seul le gouvernement du Québec peut se doter d'une stratégie de développement du Saint-Laurent qui soit d'abord à l'avantage du Québec et des Québécois.

Il existe une tendance à considérer que, dans le cadre constitutionnel actuel, seul le gouvernement fédéral dispose d'un pouvoir d'intervention sur le Saint-Laurent; cela est inexact. Quoique la Constitution attribue au gouvernement fédéral la compétence sur « *navigation and shipping* », il ne remplit pas adéquatement cette responsabilité sur le Saint-Laurent à l'avantage des Québécois. En effet, le gouvernement fédéral doit composer avec les intérêts et les demandes d'autres régions canadiennes (la côte Ouest, les Maritimes) et doit tenir compte de sa vision globale des réseaux de transport d'un océan à l'autre. Ainsi, déglacer le Saint-laurent aux frais de l'ensemble des canadiens, sans en faire assumer le coût par les utilisateurs, pourrait apparaître, pour l'Ouest et les Maritimes, comme du favoritisme à l'égard du Québec, ce que le gouvernement fédéral veut éviter.

De fait, le gouvernement fédéral est engagé dans un processus de dessaisissement des infrastructures portuaires et de recouvrement de coûts, notamment les coûts des services de la Garde côtière, qui l'éloigne encore davantage d'une promotion active des possibilités de développement du Saint-Laurent; il lui est certes difficile de faire partager par les intérêts de l'Ouest et des Maritimes les coûts particuliers du Saint-Laurent.

En réalité, le Québec est le propriétaire du Saint-Laurent, de ses rives et de son lit. Il a, de ce fait, l'essentiel des compétences législatives pour y agir. Il a même, malgré la compétence fédérale sur « *navigation and shipping*), la compétence constitutionnelle sur le transport maritime à l'intérieur du Québec. Tout cela ouvre de nombreuses possibilités au Québec. Le Québec pourrait offrir son propre service de déglacage, effectuer du dragage, acquérir un réseau de ports, aménager un port en eau profonde et stimuler davantage les industries maritimes, en conformité avec les lois fédérales sur la navigation.. Il existe déjà des précédents où des gouvernements

provinciaux sont intervenus dans des domaines où existe une compétence fédérale importante : on n'a qu'à songer à la création de Télé-Québec ou de lignes aériennes régionales; dans le secteur maritime, le port de Bécancour et la Société des Traversiers appartiennent déjà au gouvernement du Québec.

Troisième recommandation : Que le gouvernement du Québec assume tout le leadership dans le secteur maritime et négocie à cet effet une dévolution juridictionnelle

Le gouvernement du Québec devrait d'abord prendre en charge les services d'aide à la navigation commerciale tels que ceux de la Garde côtière, le pilotage et les services portuaires, incluant les fonctions d'inspection et de surveillance des ministères fédéraux des Transports et des Pêches et Océans. Une telle prise en charge favoriserait l'essor du Saint-Laurent et les intérêts de l'industrie maritime du Québec; elle permettrait de rationaliser l'ensemble de ces services en partenariat avec le secteur privé, et d'en augmenter l'efficacité. Ce transfert des responsabilités pourrait accroître la compétitivité internationale du Saint-Laurent par la réduction des tarifs portuaires et des tarifs d'aide à la navigation.

En ce qui a trait à la rationalisation des services maritimes, les brise-glaces de la Garde côtière sont un exemple d'interventions coûteuses et peu efficaces. Il est évident qu'un service de déglacage dédié au territoire québécois, géré en partenariat avec le secteur privé, à partir du Québec et non de Halifax, aurait pour effet de rationaliser les opérations et de permettre l'adéquation avec les besoins réels, selon des délais raisonnables, en n'y imputant que les coûts afférents. Présentement, les utilisateurs du Saint-Laurent en période hivernale paient pour un service qu'ils ne contrôlent pas et dont les coûts d'opération sont récupérés arbitrairement et au désavantage des usagers. Dans un contexte aussi concurrentiel où l'industrie maritime du Québec fait une vive lutte à celle des Maritimes, du Nord-Est des États-Unis et du bassin du Mississipi, le handicap constitué par la nécessité du déglacage dans le golfe et dans le fleuve pendant plusieurs mois chaque année doit être neutralisé par les moyens les plus efficaces pris par un gouvernement qui défend les intérêts des Québécois.

Le gouvernement du Québec, suite à la négociation d'une dévolution juridictionnelle et d'un transfert budgétaire fondé sur les coûts actuels, devrait assumer, avec l'aide du secteur privé, les services de communications, de trafic maritime et d'aide à la navigation. Il en est de même de

la protection des eaux navigables et de l'entretien et du développement des voies navigables (dragage et maintien de chenaux).

La dévolution juridictionnelle de « *navigation and shipping* » devrait s'accompagner d'un transfert fédéral correspondant aux coûts actuels et qui sera plus que satisfaisant si le gouvernement du Québec met à contribution le secteur privé.

Quatrième recommandation : Que la politique maritime s'insère dans une politique globale des transports au Québec ayant pour but de faire du Québec le plus important «hub» de transport intermodal de l'Amérique du Nord

Le rapatriement des responsabilités sera l'occasion de concevoir pour la première fois une politique intégrée des transports au Québec, qui encadrera de manière globale les modes de transport maritime, ferroviaire et routier. Une telle politique globale ne pourra que mettre l'accent sur les avantages de l'intermodalité, qui est l'une des conditions essentielles d'une contribution maximale du secteur des transports au développement économique.

Il faut faire du Québec un moyen multimodal (un « *hub* ») du transport en Amérique du Nord. La jonction plus efficace entre les ports québécois et les réseaux routier et ferroviaire ne pourra qu'accroître la rentabilité de chacun de ces secteurs et contribuer à la vitalité générale du secteur des transports. Une telle attitude « *gagnant-gagnant* » évitera les tensions sectorielles et permettra de tirer parti des avantages propres à chaque moyen de transport.

Ainsi, une plus grande intégration entre le maritime et le ferroviaire, ou le maritime et le routier, permettra de réduire les délais et les coûts, en plus de favoriser la pénétration de marchés extérieurs. Dans le secteur maritime, la capacité intermodale a depuis longtemps été reconnue comme l'une des clés de la réussite des portes continentales comme le Saint-Laurent. À titre d'exemple, la qualité des liens entre le port de Montréal et les chemins de fer a réduit considérablement les délais de livraison dans le Mid-West américain. Une telle synergie ne peut que rendre le Québec plus concurrentiel devant les autres façades maritimes du continent.

Cinquième recommandation : Que le gouvernement du Québec tienne compte des coûts socio-économiques et environnementaux de chaque mode de transport dans l'application de sa politique globale de transport au Québec

En intégrant le transport maritime dans une politique globale de transport, le gouvernement pourrait rendre plus visible l'ensemble des coûts comparatifs qui entrent dans la planification de la logistique de transport par les expéditeurs et les destinataires. Par exemple, l'industrie du transport routier bénéficie peut-être de l'avantage d'une utilisation à rabais de l'infrastructure routière, au détriment de la protection de l'environnement, de la qualité des routes, et en corollaire, des investissements effectués par les citoyens dans le parc automobile. Si on veut favoriser une meilleure utilisation du transport maritime, il serait approprié que, plutôt que de subventionner le transport maritime, on demande aux utilisateurs du réseau routier de participer au financement des coûts sociaux reliés à ce mode et qui sont présentement assumés en totalité par le gouvernement du Québec. Si l'un des objectifs poursuivis par la politique maritime québécoise est de protéger notre réseau routier, le gouvernement du Québec pourrait mettre en place des mesures incitatives à l'intention des transporteurs routiers qui utiliseront le transport maritime pour diminuer les distances parcourues sur le réseau routier, ou pour alléger la circulation sur les tronçons routiers problématiques. Les mesures incitatives devraient s'adresser tout autant aux expéditeurs qu'aux transporteurs.

Une politique maritime québécoise doit pouvoir se définir à partir d'une approche socio-économique qui serait perçue comme étant équitable pour toutes les parties concernées. L'objectif étant d'accroître la taille du gâteau pour l'ensemble du secteur des transports du Québec, la valeur des parts de chacun des modes de transport devrait s'élever également. Il ne saurait être question d'enlever une partie du chiffre d'affaires d'une entreprise pour la remettre à une autre, mais plutôt d'utiliser l'ensemble du réseau des transports québécois de manière plus rationnelle en tenant compte de l'ensemble des coûts cachés. La réallocation des ressources qui en découlerait devrait normalement être profitable pour l'économie et l'environnement du Québec.

Sixième recommandation : Que le gouvernement du Québec facilite le renouveau du cabotage sur le Saint-Laurent

Une meilleure connaissance des coûts sociaux et environnementaux devrait faire apparaître l'avantage du renouveau du cabotage sur le Saint-Laurent. Les avantages écologiques du cabotage paraissent indéniables.

Le développement d'un service de cabotage sur le Saint-Laurent, s'il s'effectue non pas en concurrence, mais en complémentarité avec les autres systèmes de transport, et s'il est avantageux pour l'expéditeur et le destinataire, peut constituer une alternative intéressante. Il est évident qu'une fois ces conditions réunies, le gouvernement du Québec se doit de privilégier le cabotage, puisqu'il pourrait permettre une diminution des coûts sociaux inhérents qu'il assume pour les autres modes de transport.

Les liaisons maritimes entre les différents ports québécois devraient être favorisées et facilitées par la politique maritime du Québec.

Septième recommandation : Que le gouvernement du Québec favorise l'émergence d'un savoir-faire maritime québécois

L'État québécois doit créer les conditions propices à l'apparition d'une masse critique de compétences maritimes québécoises, en amont et en aval du transport maritime. Dans ce but, la politique maritime doit mettre l'accent sur la qualité de la formation générale (au CEGEP) et spécialisée (à l'université ou dans des instituts techniques) et coordonner la création de chaires d'excellence et de centres de recherche. Les institutions d'enseignement et de recherche du gouvernement fédéral dans le domaine maritime devraient être arrimées au réseau québécois de l'éducation et faire l'objet d'ententes tant au niveau de la formation qu'au niveau des diplômes.

Nous devons former des marins, des officiers, des techniciens, des architectes, des ingénieurs navals, des gestionnaires, des économistes et des juristes dont les compétences contribueront au rayonnement de l'industrie maritime québécoise. Ce savoir-faire ne devra pas être exporté, mais employé ici au Québec. La politique maritime doit également attacher la plus haute importance à la recherche des conditions favorisant la recherche et le développement, qui est la clé de l'essor technologique.

Huitième recommandation : Que le gouvernement du Québec provoque la création d'une économie péri-maritime

Il faut créer au Québec non seulement une masse critique de compétences dans le domaine maritime, mais aussi réunir un ensemble d'industries et de services, à l'instar du milieu aéronautique ou pharmaceutique.

Dans le secteur maritime, qui est depuis toujours soumis à une forte concurrence internationale, de petites économies ouvertes comme celles du Québec peuvent se tailler une place avantageuse. La Grèce, la Norvège et la Corée du Sud y occupent des positions dominantes, qui sont beaucoup plus importantes que le poids relatif de leur économie dans l'économie mondiale. L'une des clés du succès est de savoir choisir des créneaux où l'économie nationale jouit d'avantages acquis ou peut les développer rapidement.

Ainsi, la Norvège a notamment misé sur la qualité de la formation de ses officiers et marins, sur des mesures fiscales bien ciblées et sur le transport spécialisé de produits chimiques (pétroliers et autres). La Norvège a également su créer une masse critique d'activités connexes (centres de recherche, assurances, services financiers, avocats, sociétés de classification), qui sont consacrées aux services à l'industrie maritime. Oslo est ainsi devenue l'une des capitales du monde maritime, et la Norvège, malgré un nombre d'habitants qui est inférieur à celui du Québec, jouit d'une influence considérable dans les organisations internationales maritimes.

Au Québec, il faut privilégier notamment des créneaux de haute technologie. L'industrie de la construction et la réparation navales, de même que les services d'ingénieurs et d'architectes maritimes devraient être renforcés en priorité. Pour ce faire, la stratégie du Québec devrait viser des secteurs de pointe où il détient déjà une expertise ou dans lesquels il pourrait se doter de cette expertise rapidement: les remorqueurs et barges, les cargos brise-glace, les brise-glace, le cabotage intérieur, les traversiers à haute vitesse, les navires aux modules intermodaux.

Qui dit haute technologie, doit également s'assurer l'accès à un marché pour ses produits de qualité. L'accès au marché intérieur américain pour des navires construits au Québec est actuellement bloqué par le *Jones Act* (opinion émise le 23 mars 2000 sur la portée du *Jones Act* jointe en annexe B), une disposition protectionniste d'une loi américaine qui date de 1920. Plutôt

que de chercher à obtenir l'abrogation du *Jones Act* dans les négociations commerciales multilatérales qui sont en cours, une tentative qui est sans doute encore une fois vouée à l'échec étant donné la puissance des intérêts américains concernés, le Québec devrait demander au gouvernement fédéral d'engager des pourparlers avec le gouvernement américain afin d'obtenir un assouplissement du *Jones Act* et des règlements fédéraux américains, dans le but de permettre aux chantiers québécois de construire des navires pour l'industrie maritime, civile ou militaire, des États-Unis, comme s'ils étaient des chantiers américains; de tels assouplissements existent déjà dans le *Jones Act* et dans la réglementation fédérale américaine pour les barges naviguant sur les Grands-Lacs.

La création d'une économie péri-maritime devra être encouragée par des mesures fiscales appropriées qui devront être aussi agressives que celles des principaux pays impliqués dans cette industrie (Recommandation de mesures fiscales déposée auprès du ministre des Finances le 6 décembre 1999 jointe en C).

Neuvième recommandation : Que la politique maritime du Québec favorise le développement régional

Le gouvernement du Québec devrait tirer profit de l'occasion que présente la politique fédérale de dessaisissement afin de se porter acquéreur, à des conditions équitables, des ports régionaux importants que sont Gros-Cacouna, Matane, Gaspé, Baie-Comeau, Pointe-au-Pic, Sorel, Rimouski et Chandler. Il faudra obtenir des compensations financières adéquates du gouvernement fédéral pour les charges additionnelles entraînées par la gestion de ces infrastructures. En étant propriétaire de son propre réseau portuaire, le gouvernement du Québec disposera de leviers additionnels pouvant être utilisés de manière à favoriser l'industrie maritime et le développement régional.

La politique maritime québécoise doit reconnaître le lien entre le dynamisme du milieu maritime et le développement régional. Les ports locaux et régionaux, les entreprises de construction et de réparation navales et les autres services offerts par l'industrie maritime doivent occuper une place plus importante dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire et à l'économie régionale. Les infrastructures nécessaires à la revalorisation du transport maritime devraient être mises en place là où le développement économique régional le justifie.

En ce qui a trait aux accès à des infrastructures portuaires régionales, au moyen de dessertes ferroviaires ou par le réseau routier, l'industrie maritime ne peut qu'appuyer toute initiative du gouvernement du Québec favorisant l'accessibilité au mode de transport maritime et à l'intermodalité. De telles facilités d'accès permettraient de développer les liens d'affaires entre les ports québécois, et entre ceux-ci et les autres réseaux de transport.

Le gouvernement du Québec doit tenter de créer, de concert avec le gouvernement fédéral qui détient la compétence en matière douanière, des zones franches dans chacun des principaux ports québécois, afin de favoriser les échanges internationaux. Enfin, le gouvernement du Québec doit maintenir un réseau d'installations portuaires qui sont nécessaires pour maintenir l'accès aux régions éloignées (Iles-de-la-Madeleine, Basse-Côte-Nord, Nunavik), et qui lui permettront d'occuper entièrement et adéquatement le territoire québécois et d'en conserver l'intégrité. Il doit encourager les municipalités régionales de comté à prendre en main les ports et les infrastructures par des modifications au *Code municipal* et à la *Loi des cités et villes*.

Il n'est pas recommandé au gouvernement du Québec de se porter acquéreur d'infrastructures portuaires là où il n'y a plus d'activité commerciale. En fonction des dynamiques propres à chacun des milieux régionaux, chacune des collectivités concernées devrait pouvoir décider d'acquérir ou de conserver ces installations. Pour un projet de démolition d'un quai, d'empierrement ou d'aménagement récréo-touristique, les municipalités peuvent compter sur une aide financière des gouvernements. Il faudrait évaluer si, dans la perspective de l'établissement d'un service de cabotage sur le Saint-Laurent, certaines infrastructures devraient être conservées en raison de leur localisation stratégique.

Dixième recommandation : Que le gouvernement du Québec use de son influence auprès du gouvernement fédéral pour que les règles sur les relations de travail dans le secteur maritime soient assouplies

Les relations de travail dans le secteur du débarquement, qui sont régies essentiellement par le Code canadien du travail, connaissent des difficultés particulières. L'article 34 du Code permet au Conseil canadien des relations de travail d'accréditer conjointement plusieurs employeurs dans le secteur du débarquement dans une région à titre d'unité patronale pour les fins de la négociation collective; le Conseil peut désigner un représentant patronal, qui est assimilé à un employeur

habilité à conclure une convention collective. Le représentant patronal peut agir malgré l'absence d'accord unanime des employeurs que la loi fédérale l'autorise à représenter.

Un récent rapport fédéral sur la révision du Code canadien du travail (le rapport Sims, déposé en 1996) a mis en lumière les difficultés suscitées par cette disposition :

« Lorsque la loi permet ou exige la négociation multipatronale à long terme, un autre problème se pose : qui est le porte-parole des employeurs et comment ces derniers définissent-ils son mandat? »

Contrairement aux employés, les employeurs ne sont généralement pas des particuliers. La règle « une personne, un vote » n'est pas forcément applicable, ni équitable. Il y a risque que le groupe d'employeurs impose ses décisions à l'encontre de la volonté d'autres employeurs ou de leurs intérêts économiques. Il n'y a pas de problème si ces employeurs sont libres de se retirer du processus; au cas contraire, il peut y en avoir un. Les choix qu'auraient fait ces employeurs dans un régime de libre concurrence sur le marché sont en effet modifiés par les choix qui leur sont imposés par les vues majoritaires de leurs concurrents.

(...)

L'accréditation patronale suppose implicitement la représentation obligatoire par une organisation patronale désignée, avec ou sans le consentement de tous les employeurs. (...) L'article 34, qui traite des accréditations géographiques, permet pour sa part une forme d'accréditation obligatoire à l'égard du débardage seulement puisque aucun autre secteur n'a été désigné par règlement. (...) Les accréditations géographiques prévues à l'article 34 se sont limitées à certains ports des Grands Lacs, du Saint-Laurent et du Canada atlantique. »

Vers l'équilibre, Rapport du Groupe de travail chargé d'examiner la partie I du Code canadien du travail, Ministre des travaux publics et services gouvernementaux Canada, 1996, p. 89-91.

↳ L'article 34 entraîne des conséquences néfastes pour l'industrie maritime et pour les entreprises et les citoyens qu'elle dessert. En effet, cette disposition est conçue pour s'appliquer aux cas où plusieurs employeurs d'un même secteur d'activité, dans une région particulière, recrutent leurs employés au sein d'un bassin commun de main-d'œuvre. Les entreprises n'ont alors que peu d'incitation à mieux former les employés, cette formation pouvant être à l'avantage de leurs concurrents; ils sont aussi peu incités à réduire les coûts de main-d'œuvre, puisque ceux-ci sont uniformes dans la région. Les entreprises et les particuliers qui utilisent des services maritimes sont ainsi privés d'une efficacité plus élevée, à moindre coût, qui pourrait être créée

par une plus vive concurrence ou par une utilisation plus rationnelle de la main-d'œuvre spécialisée.

Le secteur du débarbage a connu des transformations de la structure de l'emploi dans les dernières décennies. Le régime du travail occasionnel a fait place à des formes beaucoup plus stables d'emploi. Certaines entreprises, qui sont contraintes à la représentation multipatronale et à l'accréditation géographique, souhaiteraient conserver une main-d'œuvre permanente et exclusive. Dans une étude réalisée en 1995 sur les relations de travail au port de Québec, les auteurs affirment que les entreprises portuaires, en France et en Grande-Bretagne, qui ont délaissé la formule du bassin commun de main-d'œuvre en faveur d'une main-d'œuvre exclusive ont vu leurs relations de travail et leur productivité s'améliorer.

- Michel Audet, Jean-Noël Grenier et Jean Sexton, « *Les relations de travail au port de Québec* », décembre 1995, pour le Groupe Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et de Chaudière-Appalaches.

Comme le préconise le rapport Sims, l'article 34 du *Code canadien du travail* devrait être modifié de manière à préciser qu'il ne s'applique pas aux employeurs qui maintiennent leur propre main-d'œuvre. Chaque employeur devrait avoir la possibilité de conclure une convention collective avec ses propres employés, comme dans la plupart des autres secteurs économiques.

CONCLUSION

Le mémoire de Compagnie d'Arrimage de Québec Ltée et du Groupe Océan a été fait avec la collaboration de Gordon Bain, Paul Barbeau, Alphonse Bélanger, André Binette, Raymond Boissonneault, Denis Dupuis, Bruno Gagnon, André Joli-Cœur, Johanne Lapointe, Louis Rhéaume et la participation informelle de fonctionnaires provinciaux.

Bien que les recommandations faites puissent parfois ne pas avoir rencontré l'unanimité, elles représentent généralement le consensus des participants. La plupart des participants consacrent l'essentiel de leurs activités professionnelles à l'industrie maritime, y dirigent des entreprises, ou collaborent avec des entreprises qui sont les leaders dans le domaine au Québec.

JOLI-CŒUR, LACASSE, GEOFFRION, JETTÉ, ST-PIERRE



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

ARRO 1.399 - 85 CONCERNANT le Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent

3 JUIL 1985

---0000000---

ATTENDU QUE le Projet Saint-Laurent a déposé son rapport intitulé: "Le Saint-Laurent: une ressource nationale prioritaire";

ATTENDU QUE le fleuve Saint-Laurent est un atout exceptionnel du Québec et qu'il est souhaitable de le mettre en valeur;

ATTENDU QUE le fleuve Saint-Laurent est un facteur majeur de développement économique du Québec;

ATTENDU QU'il importe de stimuler les interventions des ministères ou organismes du gouvernement qui ont une incidence significative pour la mise en valeur du Saint-Laurent;

ATTENDU QU'il importe de favoriser l'efficacité de ces interventions par la concertation;

IL EST EN CONSÉQUENCE DÉCRÉTÉ, sur la proposition du Premier ministre:

1°) QUE soit institué, sous la responsabilité du Secrétaire général du Conseil exécutif, un Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent;

2°) QUE le Secrétariat ait principalement pour mandat de:

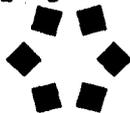
- favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international,
- faire exécuter ou exécuter des études et des analyses de manière à développer une expertise permettant au gouvernement de promouvoir les intérêts du Québec,
- doter le Québec d'un système dynamique de données concernant le mouvement des marchandises empruntant ou susceptibles d'emprunter le couloir du Saint-Laurent,
- s'assurer qu'il y ait circulation de l'information et plus particulièrement, de voir à ce que chaque ministère soit au fait des derniers développements qui le touchent en rapport avec le Saint-Laurent,

1399-85

- conseiller le gouvernement, ses ministères et organismes sur tout projet ou matière concernant la mise en valeur du Saint-Laurent,
- assurer la représentation du Québec auprès d'organismes canadiens ou américains dont l'action peut influencer le développement du Saint-Laurent et ce, en collaboration avec les ministères et organismes concernés du gouvernement,
- voir à la mise en place d'une agence de mise en valeur du Saint-Laurent et agir de concert avec cette agence,
- se charger de toute autre tâche ou fonction à la demande du gouvernement.

le Greffier du Conseil exécutif

Louis Bernier



Joli-Coeur, Lacasse
Geoffrion, Jetté, St-Pierre
SOCIÉTÉ D'AVOCATS EN NOM COLLECTIF

Sillery, le 23 mars 2000

Objet :

Monsieur

Vous nous avez consultés concernant la possibilité d'exporter aux États-Unis des navires, particulièrement des remorqueurs et des bateaux pour pilote, et des parties de navires telles que la timonerie ou des parties de superstructure, compte tenu du maintien en vigueur par l'ALENA des dispositions du *Jones Act*. Nous avons constaté qu'il fallait malheureusement aller au-delà du *Jones Act* pour répondre à votre question puisque l'ALENA a aussi maintenu certaines dispositions du *United States Code* et des règlements adoptés en vertu de celui-ci au sein du *Code of Federal Regulations* en ce qui concerne notamment les navires.

Québec:
1134, Chemin St-Louis
Bureau 600, Sillery (Québec) G1S 1E5
Tél.: (418) 681-7007 - Téléc.: (418) 681-7100
jures@jures.com

Montréal:
1000, rue de La Gauchetière ouest
Bureau 2800, Montréal (Québec) H3B 4W5
Tél.: (514) 871-2800 - Téléc.: (514) 871-3933

Trois-Rivières:
1500, rue Royale, bureau 450
C.P. 1179, Trois-Rivières (Québec) G9A 5K8
Tél.: (819) 379-4331 - Téléc.: (819) 379-3624

127
Membre du Pantheon Law Group p.c.i.e.

Bruxelles, Londres, Manchester, Paris, Lyon, Madrid, Barcelone, Lisbonne, Milan, Andorre, Stockholm
Genève, Sao Paulo, Munich, Berlin, Dresden, Rome, Rotterdam, Luxembourg



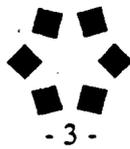
Nous comprenons que vos projets d'exportation de navires, de structures de navires et de timoneries aux États-Unis visent des bâtiments qui seront essentiellement utilisés dans les eaux intérieures américaines.

LA RÈGLE

La règle générale exige que tout navire de plus de 5 tonnes nettes destiné à naviguer habituellement entre deux points des États-Unis doit être « *documented* » par la Garde côtière américaine.

Cette règle existe :

- Pour les pêcheries (46 CFR 1 sec. 67.7 et 67.21 b) (I), 46 USC 12101, 12108 et 2101 (11) a) (*voir onglets 2 et 6*);
- Pour les navires naviguant sur les Grands Lacs;
- Pour les navires utilisés pour le transport de marchandises et de passagers (46 CFR sec. 67.7) (*voir onglet 6*);
- Pour la navigation dans la zone économique exclusive (CFR 1 sec. 67.3 et 67.7) (*voir onglet 6*);
- Pour l'utilisation de remorqueurs (46 X USC sec. 316 et 46 2101 USC (40) (*voir onglets 2 et 4*).



Afin d'être « *documented* » par la Garde côtière américaine, tout navire doit être construit aux États-Unis. Cela s'applique :

- pour le transport de marchandises et de passagers (46 USC 12106 a) b), 46 X sec. 1187 a) et 46 CFR 1 sec. 67.3) (*voir onglets 2, 4 et 6*)
- pour les «off-season cruises» (46 USC 12105 et 46 USC 12101) (*voir onglet 2*);
- pour les pêcheries, (46 USC 12108) (*voir onglet 2*);
- pour les remorqueurs (46 USC 12106 (a)) (*voir onglet 2*);
- pour les Grands Lacs, (46 CFR 1 sec. 67.19) (*voir onglet 6*).

Pour que le navire soit considéré de construction américaine, il doit rencontrer les critères suivants (46 CFR sec. 67.97) (*voir onglet 6*) :

«To be considered built in the United States, a vessel must meet both of the following criteria: a) all major components of its hull and superstructure are fabricated in the United States; and b) the vessel is assembled entirely in the United States.»

On entend par « superstructure » la coque principale ainsi que toute autre partie de structure située au-dessus de la coque principale (46 CFR 1 sec. 67.3) (*voir onglet 6*). Une timonerie semblerait être comprise dans la superstructure d'un navire (*voir définition du dictionnaire Collins « Pilot House »*) (*voir l'onglet 10*).



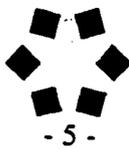
CONFORMITÉ À L'ALENA

Bien que les objectifs de l'ALENA (*voir l'onglet 8*) soient la liberté de commerce, il y est expressément prévu de maintenir la législation protectionniste américaine existante relativement :

- 1- à l'enregistrement américain (« *documentation* ») des navires de plus de 5 tonnes nettes destinés à naviguer entre deux points des États-Unis (46 USC sec. 12101 ss);
- 2- au transport des marchandises et passagers;
- 3- aux remorqueurs;
- 4- à l'application du *Jones Act*.

LES EXCEPTIONS À LA RÈGLE

Ce qui suit constitue des exceptions à la possibilité de mise en marché aux États-Unis de composantes de navire et de navires construits hors des États-Unis. Dans tous ces cas, l'exportateur est soumis aux exigences écrites et coutumières de la Garde côtière américaine qui a en ce domaine, sous réserve de l'intervention éventuelle de tribunaux supérieurs, le dernier mot à dire.



a) Composantes étrangères

Plusieurs éléments (dont la liste apparaît à l'onglet 9) sont exclus et considérés comme ne faisant pas partie de la superstructure au sein du *Code of Federal Regulations* pour fins de reconstruction d'un navire. Il semble, selon les autorités gouvernementales canadiennes en matière de commerce international, que cette liste puisse être utilisée par analogie avec l'assentiment de la Garde côtière américaine pour la construction de navires.

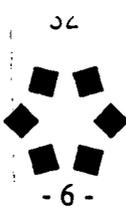
Il semble de plus, suivant les mêmes autorités, que toute composante non disponible aux États-Unis puisse, sous la même réserve, faire l'objet d'exportation.

Il semble enfin, suivant les mêmes autorités, que plus ou moins 5% de composantes étrangères puissent, sous la même réserve, faire l'objet d'exportation.

b) Navires de moins de 5 tonnes

Afin de déterminer le poids et la longueur du navire, plusieurs formules de calcul sont prévues par la loi et sont à respecter (voir 46 CFR sec. 69.63 pour la définition de «net tonnage», et 46 USC sec. 14104, 14501 et suivants) (voir onglets 2, 6 et 7).

Nous vous recommanderions, par prudence, si vous désirez exporter des navires de moins de 5 tonnes, d'obtenir l'autorisation préalable de la Garde côtière américaine.



c) Les bateaux récréatifs (46 CFR sec. 67.23 et 46 USC 2101)

(Voir la définition.) (voir onglets 2 et 6)

d) Les barges

Il semblerait que les barges (*non propelled vessel*), à l'exception de celles naviguant sur les Grands Lacs (46 CFR sec. 67.9 et 67.7 USC 12101) (*voir onglet 2 et 6*) puissent être exportées aux États-Unis. Encore une fois, il nous apparaîtrait approprié sur ce point de faire une vérification additionnelle auprès de la Garde côtière américaine.

CONCLUSION

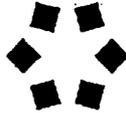
En conclusion, nous vous recommandons de nous autoriser à discuter avec la Garde côtière américaine de tout projet que vous pourriez avoir d'exportation d'une partie d'un navire ou d'un navire aux États-Unis. Ces démarches pourraient être faites par notre cabinet sans qu'il soit nécessaire de vous identifier.

JOLI-COEUR LACASSE GEOFFRION JETTÉ ST-PIERRE

Préparé en collaboration avec Mes André Binette, Micheline Dessureault et Maude Vézina

ANDRÉ JOLI-COEUR

AJC/mja
p.j.



Joli-Cœur, Lacasse
Lemieux, Simard, St-Pierre
AVOCATS

POLITIQUE MARITIME

MESURES FISCALES VISANT

À ENCOURAGER LA CONSTRUCTION NAVALE AU QUÉBEC

Un crédit d'impôt remboursable pour les constructeurs de navires a été adopté à l'occasion du Discours du budget de mai 1996, et bonifié en novembre 1996. Afin d'encourager le développement de l'industrie maritime, améliorer la compétitivité, créer des emplois et susciter l'apparition d'une masse critique de fournisseurs au Québec, les modifications suivantes aux règles régissant l'attribution du crédit d'impôt devraient être apportées :

1. le tonnage minimal des bateaux admissibles devrait être réduit de 100 tonnes à 10 tonnes, afin d'inclure notamment les bateaux pilotes et les bateaux de pêche construits au Québec;
2. le crédit d'impôt devrait s'appliquer à la construction au Québec de modules ou de parties de bateaux, pour des bateaux construits à l'extérieur du Québec ou autrement inadmissibles au programme;
3. le crédit d'impôt devrait viser tout bateau construit au Québec et destiné à la vente (pas seulement le prototype et les trois premiers bateaux);
4. le crédit d'impôt devrait s'appliquer à 50% de la main-d'œuvre du constructeur et des sous-traitants, jusqu'à concurrence de 50% du coût de construction du bateau;

5. les coûts admissibles devraient comprendre les matériaux et les pièces spécialisés fabriqués au Québec qui entrent dans la construction navale admissible, de même que les équipements fabriqués au Québec utilisés lors de la construction d'un navire admissible;
6. les coûts admissibles devraient aussi comprendre les coûts de recherche et de développement pertinents réalisés au Québec;
7. la vérification des coûts admissibles de la recherche et du développement et de l'équipement spécialisé devrait être effectuée par une société de classification reconnue;
8. le visa d'admissibilité du ministère de l'Industrie et du Commerce devrait pouvoir être attribué au constructeur ou à l'armateur, au choix de ce dernier s'il en est. L'armateur devrait garder le privilège de retarder son choix jusqu'à la fin de la construction du bateau;
9. l'armateur ou le constructeur québécois qui peut obtenir un visa d'admissibilité devrait avoir la possibilité de céder le crédit d'impôt remboursable en garantie à une institution financière, incluant Investissement Québec, pour obtenir du financement (ex. pour créer un fonds de roulement du projet et/ou pour tenir lieu de mise de fonds exigible);
10. lors de la disposition d'un bateau par l'armateur, le prix de base devrait être réajusté comme s'il n'y avait pas eu de crédit d'impôt à la condition que l'armateur, à l'intérieur d'un délai de 36 mois après disposition effective, réalise une autre construction de bateau admissible et que celle-ci soit alors complétée au minimum à 50%;
11. les technicalités portant sur les avantages fiscaux consentis par le Québec par sa politique maritime, notamment sur l'exemption du gain en capital décrite en 11 ci-haut, devraient faire l'objet d'harmonisation avec/par le gouvernement fédéral afin d'éviter des mesures allant à l'encontre des moyens et objectifs mis en œuvre par le Québec;

12. les plans et devis confectionnés par un architecte naval, destinés à un projet éligible, seront admissibles aux mêmes avantages que ceux consentis aux constructeurs navals. Seront aussi éligibles aux mêmes avantages les plans et devis réalisés dans le cadre de projets de prospection structurés. Seront enfin éligibles aux mêmes avantages les plans et devis réalisés au Québec par un architecte naval pour le compte de clients hors-Québec. L'éligibilité du projet sera reconnue par l'émission d'un visa du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le 6 décembre 1999.



Corporation d'administration
portuaire de Baie-Comeau

1305, boul. Blanche
Baie-Comeau (Québec)
G5C 3J3
Téléphone : (418) 589-6497
Télécopieur : (418) 589-6407

Le 14 août 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est
Place Haute-Ville, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



Monsieur le Ministre,

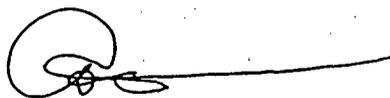
À titre de président de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (la CAPBC), je veux profiter de la consultation que vous menez sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial* pour vous faire part des orientations des membres de cette corporation quant à l'avenir du port de Baie-Comeau, et quant à son intégration à la stratégie maritime du Québec, en tant qu'important port régional commercial du Saint-Laurent.

Comme vous le savez, notre corporation est active depuis plusieurs années déjà dans le dossier de reprise en main de cette infrastructure par le milieu, celle-ci étant jugée essentielle au développement économique de notre région. Nous sommes d'ailleurs en discussion et négociation avec Transports Canada pour déterminer les montants d'aide à la transition alloués à notre corporation afin que le gouvernement fédéral se départisse du quai de Baie-Comeau, dans le cadre de son actuel programme de cession des quais régionaux et locaux.

Comme nous vous le mentionnions déjà dans nos échanges à ce sujet l'an dernier, nous pensons toujours que la gestion du port de Baie-Comeau devrait faire l'objet d'un transfert vers le milieu. Cette orientation semble cadrer avec celles présentées par votre Ministère dans l'élaboration du Plan de transport pour la Côte-Nord qui vise d'ailleurs à augmenter le trafic maritime des marchandises pour diminuer le transport routier lourd sur la route 138. Elle cadre aussi avec les principes qui supportent l'élaboration de la *Politique de transport maritime et fluvial*, ce qui devrait renforcer notre pouvoir de négociation avec le gouvernement fédéral.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous considérerez les éléments contenus dans le mémoire ci-joint dans la *Politique de transport maritime et fluvial* que votre gouvernement est en train d'élaborer. La viabilité de la reprise en main de plusieurs infrastructures portuaires par le milieu, dans des régions du Québec dont l'économie est affectée par l'efficacité du transport maritime, en dépend.

Dans l'attente de nouvelles à cet égard, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Pierre Caron
Président

PC/nb

p.j.

Mémoire de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC)

Sur la politique de transport maritime et fluvial

du ministère des Transports du Québec

Introduction

Le présent mémoire est déposé au ministère des Transports du Québec (MTQ), dans le cadre de sa consultation menée sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial*. Il a pour but de refléter à cet égard la position de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC), un organisme sans but lucratif constitué en 1996 pour évaluer la faisabilité de reprendre en main le quai fédéral public de Baie-Comeau, l'un des 37 sites portuaires québécois dont le gouvernement fédéral entend se départir d'ici le 31 mars 2002. La CAPBC regroupe les usagers de cette infrastructure portuaire commerciale régionale (la papetière Abitibi Consolidated, l'aluminerie Reynolds, la céréalière Cargill, la Société des traversiers du Québec (STQ), la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau Haute-Rive (SOPOR)), les entreprises donnant des services aux utilisateurs (Transport Baie-Comeau (TBC), Tessier Itée), et la Ville de Baie-Comeau.

Description des infrastructures

La Ville de Baie-Comeau est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 420 km au nord-est de Québec, à l'intersection de la route 138, qui longe toute la Côte-Nord entre Tadoussac et Natashquan, et de la route 389, qui dessert les municipalités plus au nord et relie le Labrador au Québec. La région de Baie-Comeau est aussi reliée à la rive sud par un traversier rejoignant Matane, et par un traversier ferro-maritime pour accéder au réseau ferroviaire nord-américain. La région de Baie-Comeau est donc au cœur du trafic en provenance et à destination du nord du Québec et du Labrador, de l'est de la Côte-Nord et du trafic inter-rives du Saint-Laurent.

Le complexe industriel et portuaire de Baie-Comeau est situé près de l'embouchure de la rivière Manicouagan. Ce port bénéficie d'une profondeur de 10,0 m près de la rive, d'une rade protégée contre les intempéries et d'une absence presque complète de glace en hiver,

permettant son opération 12 mois par année. Le quai public de Baie-Comeau, évalué à quelque 31 millions \$, sert de brise-lames et abrite 4 postes d'amarrage, dont 3 sont actuellement utilisables, bien qu'ils nécessitent d'importantes réfections. Les postes d'amarrage servent au transbordement de la marchandise en tout temps, au brise-glace de la Garde Côtière en hiver et aux embarcations de pêcheurs en été. Ils accueillent aussi les bateaux patrouilleurs de la Garde Côtière ainsi que les navires nécessitant inspection et réparations mineures. Une rampe « Roll-on Roll-off » (Ro-Ro) mobile, installée sur flotteurs et réglable en hauteur en fonction des marées, est aménagée près de l'enracinement du quai public. La capacité annuelle d'accueil de l'ensemble des postes d'amarrage du quai public de Baie-Comeau se chiffre à quelque 290 jours-bateaux.

Plusieurs quais privés font aussi partie du complexe portuaire de Baie-Comeau :

- le quai récemment transféré à la STQ, et utilisé pour assurer le chargement et le déchargement des voitures et des camions qui empruntent le traversier reliant Baie-Comeau à Matane;
- les installations de SOPOR (rampe d'accès au navire, gare de triage) assurant l'accès au réseau ferroviaire nord-américain par Matane, via un traversier-rail;
- le quai de transbordement du grain de Cargill;
- le quai de Reynolds qui reçoit les matières premières et expédie l'aluminium produit;
- le quai de la papetière Abitibi Consolidated, actuellement désaffecté.

Le port de Baie-Comeau offre toutes les commodités habituelles : approvisionnement en eau potable, en mazout et en essence, etc. Divers types de grues peuvent être loués pour le chargement ou le déchargement des navires et les réparations mineures des bateaux s'effectuent au quai, lorsqu'elles ne nécessitent pas leur mise en cale sèche. Un remorqueur de 3 600 HP est disponible sur préavis de 24 heures. Des chimistes sont habilités à inspecter et à émettre les certificats de dégazage pour les cales des navires.

Mise en situation

L'importance du secteur maritime fluvial pour la région de Baie-Comeau est indéniable, son développement industriel étant tributaire des expéditions et importations internationales reliées aux secteurs industriels moteurs de l'aluminium et des pâtes et papiers, et au transbordement

du grain. Le port de Baie-Comeau supporte les secteurs clés de son économie puisque le développement de la Côte-Nord en général et de certaines de ses industries (métallurgie et pâtes et papiers principalement) dépend du transport maritime. Pour cette région, la vocation du Saint-Laurent revêt donc un aspect stratégique.

Le système de transport maritime (infrastructures, services, etc.) et ses connexions routières (routes 138 et 389) et ferroviaires (lien ferro-maritime avec le réseau ferroviaire nord-américain) jouent un rôle primordial pour l'accès des entreprises de la région de Baie-Comeau aux marchés nationaux et internationaux. L'intermodalité entre toutes les formes de transport et un système de transport efficace doivent permettre un accès public de la région de Baie-Comeau et de ses entreprises au transport maritime. Un système adéquat d'infrastructures et d'installations portuaires et ferro-portuaires, et de services est indispensable pour la région de Baie-Comeau, comme complément ou alternative au réseau routier. En effet, l'alternative maritime a des impacts positifs en ce qui a trait à la protection du patrimoine routier, à la sécurité des personnes et à la protection de l'environnement. Cependant, depuis quelques années, le mode de transport routier est favorisé par les expéditeurs pour mieux répondre aux besoins de leurs clients en termes de temps de transit, de fréquence, de fiabilité et de flexibilité, et il offre à ces égards une vive concurrence aux transports maritime et ferroviaire. Plus particulièrement sur la Côte-Nord, les expéditions par route sont en forte hausse, non seulement à cause de ce transfert modal vers le camionnage, mais aussi grâce à la vigueur de l'industrie du bois dont une partie de la production est aussi acheminée par camions. Ces camions contribuent à congestionner l'unique route (la 138) qui relie la Côte-Nord au reste du Québec, et la traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine (totalement exonérée de tarification) qui la coupe à la hauteur du Saguenay. L'achalandage de cette traverse ne cesse de croître et le camionnage y a été en très forte hausse depuis 1993, ayant doublé en cinq ans. La détérioration accrue de la chaussée et la diminution de la sécurité routière engendrées par la croissance de ce trafic lourd amènent des dépenses importantes pour le gouvernement du Québec.

Les transports maritime, ferroviaire et routier devraient être plus complémentaires que jamais et les gains de trafic d'un mode sur l'autre devraient être basés sur des facteurs économiques qui tiennent compte de tous les coûts qui s'y rattachent. À cet égard, les effets nocifs causés par les transports sur l'environnement et les coûts pour les réduire devront être considérés. Le fait

de chiffrer ces coûts et de les inclure aux coûts globaux des différents modes de transport pourra affecter la rentabilité de certains de ces modes et rendre plus attrayantes pour les expéditeurs certaines combinaisons intermodales. En effet, il s'avère que le transport maritime est celui qui obtient la meilleure performance énergétique et environnementale. La contribution du mode maritime devrait donc être davantage requise pour les déplacements de marchandises, surtout sur de grandes distances. On constate cependant que l'attrait des ports du Saint-Laurent est à la baisse et on peut se demander si l'utilisation du Saint-Laurent n'est pas trop onéreuse par rapport aux autres alternatives de transport. Les coûts de ce mode de transport subissent encore des pressions à la hausse, entre autres parce que, depuis 1996, le gouvernement fédéral impose des tarifs pour les services d'aide à la navigation, de dragage et de déglacage. En plus, le gouvernement fédéral veut se départir de certaines infrastructures portuaires, dont celles de Baie-Comeau, pour les transférer aux milieux locaux. L'effet cumulatif de ces nombreuses initiatives de délestage et de tarification du gouvernement fédéral se fait sentir sur la compétitivité du système de transport maritime et des entreprises qui en dépendent. Pourtant, l'accès à bas prix aux marchés extérieurs est indispensable à la croissance de l'économie québécoise.

Positionnement de la CAPBC

Attendu que :

- le système de transport maritime doit permettre de développer le potentiel économique de la région de Baie-Comeau selon ses spécificités;
- les équipements et les services offerts doivent correspondre à des besoins réels;
- la CAPBC regroupe les usagers et intervenants préoccupés par le développement des infrastructures portuaires de Baie-Comeau.

Le MTQ devrait favoriser la prise en charge de la gestion des infrastructures portuaires de Baie-Comeau par la CAPBC. Le support du MTQ est donc requis pour définir des mécanismes permettant ce transfert. Le développement de ces scénarios de prise en charge requiert l'implication directe et soutenue du MTQ, pour préciser leurs implications légales et, le cas échéant, évaluer la faisabilité de modifier lois et règlements pour les mettre en oeuvre.

Attendu que :

- le système de transport maritime (infrastructures, services, etc.) et ses connexions routières et ferroviaires jouent un rôle primordial pour l'accès des entreprises de la Côte-Nord aux marchés nationaux et internationaux et la diversification du commerce extérieur du Québec;
- la localisation géographique du complexe portuaire de Baie-Comeau à l'intersection des routes 138 et 389, dans une zone pratiquement exempte de glace lui permettant une opération 12 mois par année lui confère un avantage stratégique;
- le complexe portuaire de Baie-Comeau a accès par traversier à la rive sud du Saint-Laurent pour le transport de personnes, d'automobiles et de camions;
- le complexe portuaire de Baie-Comeau est relié au réseau ferroviaire nord-américain par un lien ferro-maritime;
- l'utilisation accrue du transport maritime et ferroviaire pour le transport des marchandises sur de longues distances à partir de Baie-Comeau contribuerait de façon importante au désengorgement de l'unique lien routier reliant la Côte-Nord au reste du Québec et de la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine qui a vu son volume de camionnage doubler en 5 ans, ce qui entraîne des coûts de plus en plus élevés pour le MTQ;
- une proportion importante du trafic lourd utilisant la route 138 et la traverse Tadoussac – Baie-Sainte-Catherine provient de la région immédiate de Baie-Comeau, celle-ci concentrant 67 % de tous les emplois manufacturiers de la Côte-Nord;
- le complexe portuaire de Baie-Comeau génère déjà actuellement à lui seul plus de 36 % du tonnage transbordé par l'ensemble des 37 ports régionaux et locaux ciblés par le programme de cession du gouvernement fédéral

La Politique de transport maritime et fluvial mise de l'avant par le MTQ devrait considérer le complexe portuaire de Baie-Comeau comme Hub d'intermodalité pour la Côte-Nord, et devrait supporter financièrement son développement et sa mise en valeur dans ce sens. Le MTQ devrait s'impliquer financièrement dans l'aménagement d'infrastructures qui contribueraient à offrir des services de qualité et à moindre coût pour le transport maritime et ferroviaire, ce qui inciterait les entreprises expéditrices à favoriser une combinaison de ces modes plutôt que le transport routier. L'augmentation de la capacité d'accueil de la gare de triage de Baie-Comeau et la réfection des postes d'amarrage du quai de Baie-Comeau

devraient ainsi être considérée par le MTQ. Le MTQ ne devrait cependant pas subventionner le fonctionnement d'un mode particulier, mais plutôt laisser la libre concurrence en dicter l'utilisation.

Attendu que :

- 37 ports (régionaux et locaux) sont ciblés au Québec par le programme de cession mis de l'avant par le gouvernement fédéral;
- 6 de ces ports (Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Havre-Saint-Pierre, Matane et Sorel) ont une vocation régionale commerciale;
- ces 6 ports ont transbordé un volume total de 15,4 millions de tonnes métriques en 1997, soit une proportion de 95,2 % du total du volume généré par les 37 ports concernés;
- ces 6 ports supportent des secteurs clés de l'économie québécoise qui les utilisent pour s'approvisionner en matières premières et pour expédier leurs produits outre-mer.

La Politique de transport maritime et fluvial mise de l'avant par le MTQ devrait donner un statut particulier à ces 6 ports commerciaux régionaux, et en assurer la pérennité, vu le rôle stratégique qu'ils jouent dans le développement économique de leurs régions et dans l'organisation des transports maritimes du Québec. Ces ports du Saint-Laurent sont actuellement pratiquement absents du côté de la représentation commerciale et de la promotion à l'étranger. Le MTQ devrait donc aussi supporter des représentants commerciaux à l'étranger pour effectuer leur promotion et la prospection de nouveaux trafics qui optimiseraient l'utilisation de leurs infrastructures et services.



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

Ministère des Transports

14 AOÛT 2000

Direction de la mobilité en transport

202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7
Téléphone: (613) 932-5170 poste 3606
Télécopieur: (613) 932-7286

Le 11 août 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports du Québec
700, boul. René Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

C'est avec beaucoup d'intérêt que nous avons accueilli la décision du Ministère des transports du Québec de se doter d'une politique de transport maritime et fluvial. Une telle politique, développée en consultation avec les intervenants du milieu, ne pourra qu'être bénéfique au transport maritime sur le Saint-Laurent et au développement économique du Québec.

La qualité du travail effectué par votre ministère dans la préparation du document de consultation est remarquable. Le rapport constitue un excellent sommaire de la situation actuelle telle que nous la connaissons. Comme tel, il s'avère un excellent support à l'établissement d'une politique de transport maritime et fluvial au Québec

Nous devons cependant souligner qu'en page 20 du document, il est mentionné que « la valeur du soutien fédéral aux infrastructures (ports et Voie maritime du Saint-Laurent) est de plusieurs dizaines de millions \$ par année pour le Québec seulement ». Depuis sa privatisation, la Voie maritime du Saint-Laurent est autosuffisante et n'a récemment reçu aucun financement du gouvernement fédéral.

L'équité des politiques de transport

La complémentarité des divers types et modes de transports est partout évidente. Alors, nous partageons complètement l'énoncé du rapport que « les gains de trafic d'un mode sur l'autre non basés sur des facteurs économiques qui tiennent compte de tous les coûts, représentent à long terme, un affaiblissement de l'ensemble du système de transport intermodal ». "Tous les coûts" implique que les coûts socio-économiques doivent être considérés. Les subventions gouvernementales, qu'elles soient directes ou indirectes, ne doivent pas favoriser un mode de transport au détriment des autres sans éventuellement affaiblir la compétitivité.

Ainsi, une politique maritime et fluviale au Québec, axée vers des éléments sous son contrôle, et ayant comme objectif l'équité intermodal favorisera une plus grande compétitivité de son économie.

Par contre, une politique maritime qui reposerait uniquement sur la modification du système tarifaire par un alignement sur celui des États-Unis n'apportera pas une solution globale suffisante. En effet, l'élimination des coûts reliés au pilotage, au recouvrement des services de la garde côtière ou aux péages de la Voie maritime, ne représentent qu'une portion de l'écart à combler pour redonner au système sa compétitivité. Il faudra que tous les intervenants dans le transport maritime ciblent leurs efforts vers un système plus compétitif.

Compétitivité du système

La comparaison des résultats de trafic obtenus au cours de la dernière décennie par les diverses régions a amené votre ministère à se questionner sur la compétitivité du Saint-Laurent. Ce questionnement est justifié car une analyse de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a démontré une carence de compétitivité au sein du système. En fonction de cette constatation, la Corporation, de concert avec l'industrie, a mis sur pied un groupe qui travaille actuellement à améliorer la position concurrentielle du système.

La compétitivité du système souffre des gains d'efficacité que les autres modes de transport ont acquis dans les dernières années grâce aux innovations technologiques, à la consolidation et aux politiques gouvernementales. Une amélioration de la compétitivité des ports du Québec et du système Saint-Laurent / Grands-Lacs est donc impérative et la politique de transport maritime du Québec devrait mettre l'emphase sur la compétitivité pour le plus grand bénéfice de l'économie.

Protection de l'environnement

Nous reconnaissons que la protection de l'environnement est essentielle et, à cet effet, la Corporation s'est engagé dans ses propres activités et par sa réglementation face au respect de l'environnement. Entre autre, nous maintenons en place certaines règles opérationnelles visant la protection de l'environnement, par exemple le contrôle de la vitesse des navires afin de réduire les risques d'érosion des berges du fleuve ou les procédures plus sévères pour le passage des matières dangereuses.

Le transport maritime, tel que mentionné dans votre document de consultation, obtient la meilleure performance énergétique et environnementale en terme de tonnes/kilomètre. Il y a donc lieu de le développer si on vise à protéger l'environnement.

Au lieu de centrer uniquement les efforts sur les contraintes et les limites à imposer aux navires, la politique devrait promouvoir et maximiser les avantages environnementales qu'offrent le système. Elle pourrait amener une augmentation de l'apport du maritime pour les mouvements de marchandises sur longue distance. Déjà, dans certains pays européens, cet avantage environnemental du maritime a été reconnu de façon tangible. Les politiques gouvernementales favorisent le fluvial de manière à réduire la pollution et désengorger les routes.

Promotion du système

Le document de consultation souligne les lacunes des activités promotionnelles des ports du Saint-Laurent. Ces lacunes, qui se retrouvent également dans les ports des Grands-Lacs, résultent en grande partie de la fragmentation du système, autant au niveau institutionnel que dans l'industrie maritime.

Comme dans toute autre industrie, la promotion du système est essentielle pour développer auprès des utilisateurs actuels et potentiels une connaissance suffisante du système, et ainsi susciter des opportunités d'affaires. Le support d'efforts promotionnels bien structurés au sein de la politique maritime du Québec pourrait contribuer au développement des ports du Québec et du système Saint-Laurent / Grands-Lacs.

Porte d'accès

Le document décrit bien la tendance mondiale vers la construction de navires océaniques de plus en plus gros, ainsi que la diminution rapide et inquiétante du nombre de navires pouvant accéder au fleuve Saint-Laurent ou à la Voie maritime. À cela, il faut ajouter le vieillissement de la flotte domestique car la présence des lacquiers est perçue avec raison comme un atout pour les ports du Québec.

Cette vision de l'importance des lacquiers pourrait se rattacher au concept d'un port de transit servant de porte d'accès au système des Grands-Lacs («gateway»), comme par exemple la Nouvelle Orléans pour le Mississippi. Ce concept devrait être exploré dans la préparation d'une politique car il peut représenter une méthode économique et efficiente pour rendre le système Saint-Laurent / Grands Lacs plus compétitif au plan mondiale et favoriser la croissance de l'économie du Québec.

Conclusion

La décision du Ministère des transport du Québec de s'engager dans le développement d'une politique de transport maritime pour soutenir les ports du Saint-Laurent ne peut qu'être bénéfique au Saint-Laurent, et par conséquent à la Voie maritime. Avec les liens étroits existant entre les ports du Saint-Laurent et ceux des Grands-Lacs, la croissance économique par le développement du Saint-Laurent ne peut que promouvoir la croissance de la Voie maritime. Vous pouvez donc compter sur notre collaboration.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes plus sincères salutations.



Guy Véronneau
Président et chef de la direction

C.C. (M. Richard Gaudreau, SODES
M. Gilles Bélanger, La Fédération maritime du Canada
M. Donald N. Morrison, Associations des armateurs canadiens



Québec, le 8 juin 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre Délégué aux Transports
Transport Québec
700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Ministre délégué aux Transports,

Au nom des pilotes de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, j'aimerais vous remettre notre mémoire présenté dans la cadre de l'élaboration d'une politique maritime au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Louis Rhéaume
Président

Pièce jointe





*Mémoire présenté au
Ministre délégué au Transports,
Monsieur Jaques Baril*

*Dans le cadre de l'élaboration d'une politique
de transport maritime et fluvial au Québec*

Le 8 juin 2000





MÉMOIRE
présenté

au

MINISTRE DÉLÉGUÉ
AUX TRANSPORTS DU QUÉBEC,
Monsieur Jacques Baril

par la

CORPORATION DES PILOTES
DU BAS SAINT-LAURENT

Dans le cadre de

L'ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE
DE TRANSPORT MARITIME
ET FLUVIAL AU QUÉBEC

le 8 juin 2000



Québec, le 8 juin 2000

Monsieur le Ministre délégué aux Transports,

C'est à titre de Président de la *Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent* et au nom de ses quatre-vingts (80) membres, qu'il me fait plaisir de participer à ces consultations. Je vous remercie grandement de votre invitation.

HISTORIQUE

Dans un premier temps, permettez-moi de vous présenter ma Corporation. Incorporée en mai 1960, les origines de la *Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent*, remontent à cent quarante (140) ans, alors que fut constituée le 19 mai 1860, en vertu des Statuts de la province du Canada, la *Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous*. Nous sommes ainsi les fiers héritiers de la plus vieille corporation de pilotes maritimes en Amérique du Nord, dont la structure corporative a même servi de modèle à la création de la Corporation des pilotes du port de New York (Sandy Hook pilots), en 1896.

Quant aux origines mêmes du pilotage sur le Saint-Laurent, elles remontent au tout début de la colonie. Dès le 17^e siècle, compte tenu des nombreux accidents, souvent tragiques, survenus dans nos eaux, les autorités de l'époque réalisent qu'il faut former des gens de mer sur les particularités locales de notre grand fleuve et ainsi, assurer une navigation plus sécuritaire. En décembre 1647, Abraham Martin devient ainsi le premier " pilote royal et pilote de rivière " nommé à ce titre par le Roi de France.

LE PILOTAGE MARITIME, SA MISSION

Comme on peut le constater, le pilotage est une spécialisation de la navigation maritime qui fait en sorte que les gens de mer qui oeuvrent dans cette profession possèdent des connaissances locales approfondies sur une portion désignée d'un fleuve, d'un port et d'un cours d'eau, afin que les navires y naviguent en toute sécurité.

Brièvement, le pilotage obligatoire, lorsqu'il n'est pas soumis aux règles féroces de la compétition, est de loin la meilleure garantie pour la protection de la vie humaine, de l'environnement et des infrastructures riveraines et terrestres. Le pilotage est une profession universelle exercée dans tous les ports, rivières et fleuves du monde. Contrairement à la formation reconnue des commandants et officiers des navires commerciaux, les pilotes doivent s'approcher de tous les dangers de la navigation. Cet aspect nécessite à lui seul une formation spécialisée.

Dans le contexte du transport tant de passagers que de marchandises toxiques, radioactives, chimiques, corrosives, polluantes et autrement dangereuses à bord des navires ayant des dimensions souvent gigantesques et hautement spécialisés, une définition plus contemporaine du pilotage traduirait mieux la nature de cette profession : *“une gestion spécialisée d'un haut risque découlant de la conduite des navires en eaux restreintes”*.

L'ORGANISATION DU PILOTAGE AU CANADA ET SUR LE SAINT-LAURENT

Au Canada, le pilotage est exercé principalement sous la "Loi sur le pilotage" de 1970. Le pilotage étant de nature régionale, quatre (4) administrations de pilotage créées en vertu de la "Loi sur le pilotage" se partagent la gestion régionale de ce service, notamment les administrations de pilotage du Pacifique, de l'Atlantique, des Grands Lacs et des Laurentides. Les administrations ont pour mission de "...mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région décrite à l'annexe au regard de cette Administration". (art. 18 LP)

La région des Laurentides dans laquelle nous oeuvrons s'étend de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal jusqu'au sud du Cap d'Espoir en Gaspésie. À l'intérieur de cette région, quatre (4) circonscriptions de pilotage ont été créées, dont trois (3) où le pilotage y est obligatoire, soit de Les Escoumins à Québec, de Québec à Montréal et dans le port de Montréal.

Trois (3) corporations de pilotes oeuvrent dans ces régions, soit notre Corporation dans la circonscription No. 2, secteur couvrant Les Escoumins, le Saguenay et Québec, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, dans la circonscription No. 1 entre Québec et Montréal et les Pilotes du port de Montréal, dans la circonscription No. 1-1. Toutes sont des corporations privées, exception faite de celle oeuvrant dans le port de Montréal. Nos corporations respectives négocient avec l'Administration de pilotage des Laurentides des contrats de service de pilotage exclusifs. Dans le port de Montréal, les pilotes qui y oeuvrent sont des employés de l'Administration.

Dans le Saint-Laurent, le pilotage est obligatoire pour tous les navires étrangers et canadiens qui rencontrent différents paramètres énoncés au Règlement de l'*Administration de pilotage des Laurentides*. Cette situation signifie que tous les navires qui répondent à ces critères doivent obligatoirement être sous la conduite d'un pilote breveté qui, de par son statut juridique, est une personne indépendante, non membre de l'équipage de ce navire.

Par contre, tout capitaine ou officier canadien a la possibilité de piloter son propre navire, sans la présence d'un pilote breveté, en autant qu'il détienne un certificat de pilotage, délivré par l'Administration. Pour ce faire, les candidats doivent démontrer qu'ils possèdent un niveau de connaissances locales comparables à celles d'un pilote breveté. Il est impératif que les personnes qui veulent piloter elles-mêmes leur navire démontrent qu'elles possèdent et maîtrisent ces connaissances locales. C'est une question de sécurité et de bon sens. Dans notre circonscription, plusieurs capitaines se sont prévalus de cette opportunité. Cet aspect est, à notre avis, essentiel afin de s'assurer que le développement économique de l'axe du Saint-Laurent se maintienne, progresse et conserve sa bonne réputation. Les politiques que vous désirez mettre en place devront, elles aussi, assurer la protection de la vie humaine, de l'environnement des infrastructures riveraines et terrestres. Nous n'avons nul besoin d'un autre "EXXON VALDEZ".

Finalement, l'environnement législatif dans lequel fonctionne le pilotage au Canada et sur le Saint-Laurent, fait en sorte qu'année après année, le taux de sécurité sur notre fleuve, c'est-à-dire les transits sans incidents, se situe à pas moins de 99.8 %¹. Toute la communauté bénéficie de cette situation.

¹ Rapport annuels de l'Administration de pilotage des Laurentides

LE PILOTAGE ET LA POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL AU QUÉBEC

Nous saluons l'intention du Gouvernement du Québec de mettre en place une politique de transport maritime et fluvial. Le pilotage sur le Saint-Laurent joue un rôle essentiel et constitue un apport économique indéniable en ce qu'il contribue à ce que l'écoulement du trafic sur notre fleuve se fasse avec une grande efficacité, sans retard, et, facteur non négligeable, en toute sécurité. Nous remarquons que votre document de consultation est silencieux sur cet aspect. Quand on considère ce qu'il en coûte pour construire des navires de toutes catégories ainsi que des coûts journaliers pour l'affrètement d'un navire, tout retard à livrer ou à prendre des marchandises fait souvent la différence entre un profit ou une perte.

Tous les intervenants du milieu maritime sont bien au fait que sur le Saint-Laurent, tant en hiver qu'en été, par toutes températures, les navires circulent jour et nuit, avec un minimum de retard, s'il en est. L'entraînement continu, l'expertise et le professionnalisme des pilotes permet de réaliser cette situation qui, autrement, ne pourrait exister avec autant d'efficacité et de sécurité.

Il ne fait aucun doute que la qualité et l'efficacité de ce service ne peut se faire en dehors de l'exclusivité réglementée des services. En effet, cette politique fait en sorte que le pilote agit avant tout dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et que ses décisions ne sont pas indûment soumises aux pressions économiques dans le cadre des services florissants "*just in time*", des règles de la "*globalisation des marchés*" et de celles de la "*compétitivité*". Plusieurs pays ont maintenant reconnu l'importance de cette politique, dont le Canada. La sécurité de la navigation a bien sûr un prix, mais les armateurs soucieux et responsables y trouvent leur profit. De plus, les régies

gouvernementales, dont l'*Office des Transports du Canada*, s'assurent que ces coûts demeurent raisonnables et compétitifs.

Récemment, après plus d'une année d'études sur le pilotage par l'*Office des Transports du Canada*, la 18^e depuis 1900, la présidente de cet organisme a déclaré, lors d'un congrès regroupant les pilotes maritimes de trente et un (31) pays à Hawaii, que le système de pilotage au Canada était l'un des plus efficaces et mieux structurés au monde.

En ce qui a trait aux coûts mêmes du pilotage, nous pouvons affirmer que le rapport qualité/prix du service de pilotage sur le Saint-Laurent est excellent et qu'il n'est pas une embûche à la venue de nouvelles lignes maritimes sur le fleuve. Le rapport qualité/prix de ce service est un élément positif, il est hautement compétitif et il milite en faveur du maintien et du développement du transport maritime sur notre grand fleuve. Plusieurs statistiques et études, dont j'ai remis copie à votre Ministère il y a quelques mois, démontrent que les coûts des services de pilotage à la tonne/mille et par rapport à d'autres paramètres, y sont ici inférieurs, sinon très compétitifs par rapport à tout autre coût de pilotage en dehors du pays, tant en Amérique du Nord qu'en Europe.

RECOMMANDATION

Nous recommandons que la politique de transport maritime et fluvial au Québec se démarque par un souci de la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement sur cette voie d'eau extraordinaire servant non seulement à la plaisance, mais également au commerce et au développement socio-économique des communautés riveraines et plus globalement, du Québec.

Nous invitons vos autorités à profiter abondamment de l'expérience et de la force du système actuel de pilotage dans le Saint-Laurent lors de l'élaboration et de la planification finale de votre politique de transport maritime et fluvial

Encore une fois, nous vous remercions de l'opportunité que vous nous avez donnée de nous faire entendre et soyez assuré, Monsieur le Ministre, que ma Corporation est à votre entière disposition afin de vous permettre de réaliser une politique de transport maritime et fluvial adaptée aux besoins du Québec.



Louis Rhéaume
Président

**CORPORATION DES PILOTES
DU SAINT-LAURENT CENTRAL
1545, rue Du Fleuve, bureau 200
Trois-Rivières, (Québec)
G9A 6K4**

LE PILOTAGE MARITIME

SUR

LE SAINT-LAURENT CENTRAL

Présentation par M. Gilles Giroux, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central, au ministre de Transports du Québec, M. Jacques Brossard.

Le 8 juin 2000

La Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central est une association de pilotes maritimes qui sont tous des travailleurs autonomes. Regroupant 107 pilotes, elle est responsable du pilotage dans la circonscription comprise entre le Port de Québec et le Port de Montréal et qu'on appelle «Le Saint-Laurent Central».

L'objet de cette association est notamment de promouvoir l'avancement de la profession et de représenter les pilotes auprès des intervenants du monde maritime et du grand public en général.

Les pilotes sont regroupés en corporation depuis 1873. Celle-ci est dirigée par un conseil d'administration composé de cinq membres, tous des pilotes. Le président a la charge de l'administration en général. Il représente aussi la Corporation en toute occasion. Ensemble, ces cinq pilotes décident des actions à entreprendre pour rencontrer les objectifs de la Corporation.

QU'EST-CE QU'UN PILOTE ?

Un pilote maritime est un professionnel entraîné à diriger les navires dans les dangereux méandres du chenal maritime.

Un officier de marine d'expérience, le pilote a suivi une formation et un entraînement poussés d'une section du chenal sur laquelle il aura à travailler tout au long de sa carrière. Expert dans la manoeuvre de tous navires, le pilote connaît sur le bout de ses doigts les distances, profondeurs, conditions atmosphériques et particularités climatiques pouvant avoir un impact sur la manoeuvre du navire sur lequel il a été affecté.

En raison des enjeux très importants, à la fois économiques et environnementaux, entourant la sécurité maritime du chenal, le pilotage de navires est obligatoire sur le Saint-Laurent Central. Les pilotes ont ainsi pu prévenir de nombreux accidents, échouements ou collisions spectaculaires entre navires, aux conséquences potentiellement catastrophiques.

Le pilote est formé pour prévoir tout ce qui peut arriver et pour parer à toute éventualité, que ce soit une mauvaise visibilité, de forts vents, de forts courants ou encore des bris majeurs sur le navire. Le pilote doit être prêt à faire face à tous ces éléments et impondérables pour assurer sur le Saint-Laurent la sécurité de la navigation.

Au Canada, le pilotage est un service essentiel du secteur maritime et particulièrement efficace. Il est en haute estime à l'échelle internationale. L'expertise des pilotes et la performance du système contribuent à l'attrait des ports canadiens comme destinations au profit du commerce international.

LE RÔLE NEUTRE D'UN PILOTE

Le pilote est une personne neutre, dans le sens qu'il n'est pas un membre de l'équipage. Il est une sorte de trait d'union entre le navire et les règlements du pays qui régissent la sécurité de la navigation.

Parce qu'il est indépendant de l'armateur et que son seul rôle à bord concerne la sécurité, le pilote assure la protection des eaux, de l'environnement et du public en général.

En termes d'efficacité, le pilote contribue à assurer le navire d'un transit plus rapide tout en maintenant une circulation sécuritaire malgré des conditions de navigation difficiles.

LE SYSTÈME CANADIEN DE PILOTAGE

Le pilotage existe sur le Saint-Laurent depuis le 17^e siècle. Le tout premier pilote diplômé du Roi de France était Abraham Martin, celui qui a donné son nom aux célèbres plaines à Québec.

Au 19^e siècle, la plupart des navires doivent s'arrêter à Québec, faute d'un chenal balisé et assez profond en amont de cette ville. Les administrateurs et les marchands de Québec s'occupent alors de l'aménagement du fleuve. Les pilotes du Saint-Laurent, pour leur part, se regroupent en un corps de métier dans la deuxième moitié du siècle.

La présence de pilotes à bord des navires qui sillonnent le Saint-Laurent est devenue très rapidement essentiel. Les capitaines de navires, même s'il s'agit de navires canadiens qui sont plus souvent dans la région, n'ont pas les connaissances nécessaires de toutes les caractéristiques locales de la très longue voie navigable du Saint-Laurent. Or, il serait extrêmement dangereux d'y conduire un navire sans une connaissance approfondie des courants, des marées, des hauts fonds, des aides à la navigation et la climatologie.

Sur l'océan, il y a peu d'écueils. Ceux-ci et les autres navires qui y circulent sont faciles à contourner. Par contre, sur un cours d'eau comme le Saint-Laurent, les obstacles sont fort nombreux et variés.

Au Canada, le pilotage maritime fait l'objet de lois depuis le 19e siècle. Les deux objectifs du système canadien de pilotage sont la sécurité et l'efficacité : sécurité du public et de l'environnement ; sécurité et efficacité du transport maritime.

Le système de pilotage sur le Saint-Laurent est des plus fiables et des plus performants au monde en raison des exigences très élevées de connaissances locales acquises par une formation intensive et des examens très rigoureux.

Les coûts du pilotage sont souvent remis en cause. En réalité, ceux-ci ne représentent que moins de 1% des coûts totaux d'un navire.

L'obligation pour les navires d'avoir recours aux services de pilotes brevetés constitue en quelque sorte une prime d'assurance modique pour éviter des catastrophes qui auraient, pour les populations, l'environnement, les armateurs et même l'économie du pays, des conséquences des plus graves.

Pour terminer, au nom des pilotes du Saint-Laurent Central, il me fait plaisir de vous offrir, monsieur le ministre, notre aide pour la mise en oeuvre d'une politique de transport maritime et fluviale québécoise.

Je vous remercie pour cette audience.



CORPORATION RÉGIONALE D'ADMINISTRATION
PORTUAIRE DE POINTE-AU-PIC

6, Rue Desbiens, Bureau 100

Clermont (Qc)

G4A 1B9

Tél.:(418) 439-4614, Téléc.:(418) 439-4845

0/9692

Clermont, le 14 août 2000

Ministère des Transports
CABINET DU MINISTRE

16 AOUT 2000

Date de réception

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports du Québec
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est
Place Haute-Ville, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

Je veux profiter de la consultation que vous menez sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial* pour vous faire part des préoccupations des membres de la Corporation régionale d'administration portuaire de Pointe-au-Pic quant à l'avenir du port de Pointe-au-Pic.

Comme vous le savez, notre corporation est active depuis plusieurs années déjà dans le dossier de prise en main de cette infrastructure par le milieu, celle-ci étant essentielle au développement économique régional. Nous sommes d'ailleurs en discussion avec Transports Canada afin de déterminer les montants d'aide qui seront nécessaires à la transition et aux opérations du quai de Pointe-au-Pic dans le cadre du processus de transfert.

Cependant, ces négociations ne sont pas encore terminées et le contexte d'opération du quai de Pointe-au-Pic est inquiétant sur une perspective à long terme. En effet, le quai de Pointe-au-Pic a deux vocations distinctes, l'une axée sur le transbordement des produits des pâtes et papiers de l'usine de Abitibi Consolidated de Clermont, l'autre touchant le domaine touristique et les activités des croisiéristes. Afin d'assurer une opération viable du quai de Pointe-au-Pic, ces deux volets doivent être développés et consolidés. De fait, le volet de transbordement de marchandises est actuellement tributaire d'un client unique, ce qui le rend particulièrement vulnérable, surtout en considérant le récent changement de propriétaires de l'usine de Clermont. Abitibi Consolidated étant propriétaire de plusieurs usines en Amérique, elle peut spécialiser la production de certaines usines pour des marchés spécifiques, ce qui a des impacts importants sur la stratégie et les modes de transport utilisés pour l'expédition de leur production respective. Ce sont essentiellement des critères économiques qui dictent ces décisions d'entreprise. Les opérations du quai de Pointe-au-Pic doivent être économiquement attrayantes pour que ce client continue de les utiliser.

Face à cette insécurité et au besoin d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transbordement du quai, nous devons nous tourner vers d'autres clients et créneaux d'exploitation. À cet égard, le quai de Pointe-au-Pic s'intègre bien dans la volonté actuelle de votre Ministère de favoriser l'intermodalité et l'utilisation du transport maritime et ferroviaire pour le transport des marchandises sur de longues distances. En effet, ce quai est doté d'un accès au chemin de fer qui le relie au réseau ferroviaire nord-américain. Il permet ainsi de choisir le mode de transport le plus approprié pour chaque expédition. De plus, ce quai pourrait s'intégrer dans un réseau de transport intermodal des marchandises provenant de la Côte-Nord, ce qui contribuerait à désengorger le lien routier unique qui relie cette région au reste de la province, et qui permettrait de réduire le nombre de camions empruntant actuellement la traverse du Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Il est important, à ce stade-ci, de souligner le fait que le quai de Pointe-au-Pic est le premier quai à l'Est du Port de Québec exempt de glace douze mois par année et qui plus est relié à un parc industriel par le ferroviaire. Nous pensons donc que **le quai de Pointe-au-Pic devrait être considéré comme partie intégrante du réseau des ports commerciaux régionaux ayant une importance stratégique pour le transport maritime du Québec.** Le MTQ devrait déployer les efforts nécessaires pour assurer la pérennité de ce réseau portuaire, puisqu'il contribue au développement économique des régions et de l'ensemble du Québec.

Au niveau du transport de personnes, nous considérons que le quai de Pointe-au-Pic peut avoir une contribution importante au développement de l'industrie touristique dans Charlevoix. Sa proximité du Manoir Richelieu et du Casino de Charlevoix, et les possibilités de partenariat avec d'autres intervenants touristiques pour inciter cette clientèle à visiter les attraits de l'arrière-pays peuvent engendrer des retombées économiques des plus intéressantes. Dans ce sens, notre corporation envisage l'installation d'infrastructures d'accueil pour augmenter le trafic de navires de passagers à Pointe-au-Pic.

Que ce soit à des fins de transbordement de marchandise ou de transport de personnes, aucun port régional du Saint-Laurent ne peut individuellement, pour des raisons économiques, effectuer des représentations commerciales et promotionnelles à l'étranger. **Le MTQ devrait donc supporter des représentants commerciaux à l'étranger pour effectuer la promotion et la prospection de nouveaux trafics qui optimiseraient l'utilisation des infrastructures et services des ports commerciaux régionaux qui feront partie du réseau que le Ministère juge stratégique pour le transport maritime du Québec.**

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous considérerez ces éléments dans la *Politique de transport maritime et fluvial* que votre gouvernement est à élaborer. La viabilité de la prise en charge de plusieurs infrastructures portuaires par le milieu, dans des régions du Québec dont l'économie est affectée par l'efficacité du transport maritime, en dépend. Dans l'attente de nouvelles à cet égard, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Pierre Caron, ing.
Président



LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

THE SHIPPING FEDERATION OF CANADA

Mémoire soumis au Ministère des Transports du Québec

*Dans le cadre des consultations sur une politique maritime
et fluviale du Québec*

5 septembre 2000

300, ST. SACREMENT, SUITE 326, MONTRÉAL, QUÉ., H2Y 1X4

TEL : (514) 849-2325

I - PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION:

La Fédération Maritime du Canada (La Fédération) a été incorporée par une Loi du Parlement canadien en 1903. Elle représente 90% des navires océaniques faisant affaire dans les ports des provinces Atlantiques, du St - Laurent, et des Grands Lacs.

Nos membres sont des compagnies canadiennes qui possèdent, opèrent, ou agissent comme agents pour le compte de ces navires: la quasi-totalité du trafic maritime de marchandise transitant entre les ports étrangers et l'Est canadien passe donc par nos membres. Nos membres représentent également la quasi-totalité des navires de croisière internationale accostant dans les ports du Québec.

La Fédération est ainsi le représentant incontestable et très respecté de l'industrie du transport maritime international, lequel représente lui-même 75% du trafic maritime québécois –tel que relevé à juste titre par le document *Politique de transport maritime et fluvial*-.

En sus de la représentation de ses membres auprès des autorités, la Fédération offre de nombreux services en ce qui a trait aux opérations maritimes (rapports et prévisions sur les conditions de navigation, manuel des frais portuaires, etc...) et assiste ses membres dans l'exécution de leurs obligations statutaires. Ainsi,

- La Fédération a un rôle d'intervenant dans les relations entre l'industrie et les pilotes, les administrations de pilotage, les remorqueurs, les autorités portuaires, les administrations de la voie maritime et la garde côtière.
- Elle sert d'interface entre le gouvernement Fédéral et l'industrie dans le partage des coûts d'entretien du dragage du chenal entre Québec et Montréal.
- Elle sert également d'interface entre les navires qui doivent souscrire des contrats d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et les compagnies autorisées à assurer cette intervention.
- Elle tient à jour une liste de conseillers en glace dont les navires requièrent les services afin de répondre aux exigences de la garde côtière lors de la navigation hivernale.
- Elle est investie de l'organisation des élections du représentant des transporteurs internationaux au Conseil d'Administration de la Corporation de la Voie Maritime du St - Laurent.

Enfin, la Fédération joue un rôle actif au sein de la communauté maritime au sens large :

- Les locaux de la Fédération accueillent les réunions de plusieurs associations professionnelles, dont de l'Association des Arbitres Maritimes du Canada, the Master Mariners' Association, et la Canadian Maritime Law Association.
- La Fédération délivre un certificat en transport maritime conjointement avec l'Université Concordia.

- Elle délivre également un programme de formation en transport maritime des marchandises dangereuses, programme reconnu par la Garde côtière canadienne, ainsi que des séminaires et ateliers de formation destinés à l'industrie.

La très grande représentativité de la Fédération, sa longue histoire, sa solide réputation et son important rayonnement dans l'ensemble de la communauté maritime en ont fait un interlocuteur incontournable dans tous les débats et consultations visant l'industrie maritime ou pouvant avoir des incidences sur l'industrie maritime.

II - COMMENTAIRES DU RAPPORT POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL – DOCUMENT DE CONSULTATION :

D'une façon générale, la Fédération souscrit aux assertions et propositions du rapport. Elle souscrit tout particulièrement aux points suivants :

- Le St - Laurent et le transport maritime ont joué et jouent encore un rôle crucial dans le développement économique du Québec.
- Le transport maritime est le mode affichant de loin la meilleure performance environnementale.
- Le St - Laurent et le transport maritime sont en concurrence non seulement avec d'autres voies maritimes (notamment le Mississippi), mais également avec d'autres modes de transport.
- La concurrence intermodale est cependant faussée par le fait que l'industrie du transport maritime internalise déjà la quasi-totalité de ses coûts –y compris environnementaux-, ce qui n'est pas le cas des autres modes de transport.
- Cette distorsion dans la structure comparée des coûts des différents modes a été exacerbée par la tarification récente des services publics dispensés aux navires marchands par l'administration fédérale.
- Un système adéquat de transport maritime (incluant des infrastructures et des installations portuaires) aurait un impact positif sur la protection des infrastructures routières, la sécurité, et l'environnement.
- Une part plus importante devrait revenir au mode maritime dans l'avenir du fait de la libéralisation des marchés, de l'accroissement corrélatif des échanges, et du fait que le transport maritime peut croître en imposant un coût environnemental beaucoup moindre que ne le pourraient les autres modes de transport.
- L'industrie des croisières internationales devrait être encouragée en raison de ses importantes retombées économiques.

La Fédération relève avec satisfaction que le Gouvernement du Québec est pleinement conscient qu'il n'est pas de sa compétence de légiférer ou de réglementer en matière de transport maritime. L'industrie insiste tout particulièrement sur le fait qu'elle ne tient pas à être l'objet d'éventuelles disputes provinciales-fédérales, ni à subir un dédoublement des normes et des politiques.

Le document *Politique de transport maritime et fluvial* met en parallèle la diminution du trafic dans le St - Laurent et l'importante augmentation du trafic dans les ports canadiens de l'Atlantique et du Pacifique. La Fédération souligne que le St -Laurent est d'abord en concurrence avec d'autres modes de transport, et qu'il est surtout en concurrence avec les Etats-Unis.

Ceci dit, la Fédération est très intéressée à travailler avec le gouvernement du Québec à une éventuelle politique maritime et fluviale du Québec. Tout impact

positif sur le trafic dans le St - Laurent aura nécessairement un impact positif sur l'économie québécoise et canadienne.

III – LES ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE MARITIME ET FLUVIALE DU QUÉBEC :

A – Coopération de tous les paliers de gouvernement et de l'industrie pour promouvoir une meilleure utilisation de l'intermodalité

- Le développement du transport maritime passe en bonne partie par le développement de l'intermodalité.
- Les différents modes étant soumis à des juridictions différentes, le développement de l'intermodalité passe donc lui-même par une coopération accrue entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie, en participant à une analyse approfondie du système actuel et en mettant en place les structures nécessaires.
- La coopération des divers paliers de gouvernement devrait tendre à éviter les inadéquations entre leurs politiques et réglementation applicables en matière de transport maritime et d'intermodalité; elle devrait également tendre à éviter la duplication.

B – Amélioration de la concurrence intermodale sur le territoire du Québec

- Il ne pourra pas y avoir de saine concurrence intermodale tant qu'il n'y aura pas d'harmonisation dans l'imputation des coûts externes des différents modes de transport.
- Le mode maritime internalise déjà la quasi-totalité des coûts des services publics dont il bénéficie, ainsi que le coût d'utilisation des infrastructures.
- Par ailleurs, les coûts environnementaux et sociaux du mode maritime sont réduits à la source et n'ont donc pas à être internalisés: que ce soit sur le plan du bruit, de la sécurité, des émissions de polluants ou de la pression sur les infrastructures ou sur les finances publiques, le mode maritime se démarque très largement par rapport aux autres modes.
- Les autres modes n'internalisent pas dans la même mesure le coût des services publics et des infrastructures dont ils bénéficient, et, de surcroît, leurs coûts environnementaux et sociaux sont principalement supportés par la collectivité. L'internalisation de ces coûts externes permettrait une meilleure comparaison et une meilleure concurrence entre les modes.
- Le Gouvernement du Québec devrait encourager les modes de transport les plus efficaces sur le plan environnemental et économique; il devrait également participer avec l'industrie à une campagne d'information visant à mieux informer le public des avantages économiques et environnementaux du transport maritime.

- Il devrait également s'impliquer dans des projets ayant pour but le développement de l'utilisation du fleuve comme artère de transport, ainsi que dans des projets de recherche appliquée en matière maritime.

C – Soutien à la formation

- La formation des gens de mer est présentement assurée à l'Institut de Rimouski ; par ailleurs divers programmes collégiaux assurent une formation en logistique des transports.
- Il y a cependant un besoin non encore comblé pour de la formation additionnelle s'adressant à des adultes en cours d'emploi. La Fédération a mis sur pied certains programmes de formation afin de répondre à certains besoins criants de l'industrie, mais le développement de ces programmes de formation est très coûteux et la Fédération ne peut pas remplir à elle seule une mission de service public qui incombe normalement au gouvernement au titre du développement de la main d'œuvre. Québec pourrait intervenir à ce niveau.
- Par ailleurs, les programmes de soutien au revenu pour adultes retournant aux études sont destinés aux personnes sans-emploi. Québec devrait réviser ces programmes afin que ceux-ci s'appliquent également aux adultes en cours d'emploi qui poursuivent un programme intensif de formation professionnelle ou de spécialisation.
- Enfin, Québec devrait promouvoir les formations permettant d'accéder aux carrières maritimes afin d'assurer la relève du personnel existant et de permettre le maintien d'un bassin suffisant de personnes qualifiées, nécessaires tant pour l'industrie que pour les administrations gouvernementales et portuaires.

D – Développement de l'industrie des croisières internationales

- Le gouvernement provincial devrait faciliter le développement d'infrastructures portuaires ou péri - portuaires adaptées spécifiquement aux besoins des navires de croisière et de leur clientèle : services, desserte, aménagement invitant des abords.
- Il devrait également participer à la promotion du St - Laurent comme destination pour les croisières internationales et apporter son soutien aux initiatives en ce sens.

E – Implication du Québec dans le maintien et le développement d'infrastructures de transport régional et de "hubs" régionaux.

- Les nombreux "ports publics" cédés par le gouvernement fédéral risquent d'avoir des difficultés à trouver des preneurs aptes à en financer le développement, ce qui soulève la question du maintien d'un réseau portuaire solide et concurrentiel. Une

politique maritime du Québec devrait permettre le maintien et le développement du patrimoine portuaire du Québec par le biais de partenariats avec les collectivités locales et les industries concernées ou potentiellement concernées. Le Gouvernement du Québec pourrait contribuer au financement du développement de ce réseau portuaire. Tout transport effectué par voie maritime soulage d'autant la pression exercée sur les infrastructures terrestres de transport et le (coûteux) vieillissement prématuré de celles-ci.

- Le développement du transport maritime en dehors des grands ports passe par le développement de " hubs " régionaux situés aux abords des zones portuaires. Le rôle du gouvernement du Québec à cet égard devrait être de travailler avec les collectivités locales afin d'assurer un aménagement du territoire permettant l'établissement de cours de triage et d'entreposage, ainsi qu'une desserte routière et ferroviaire adaptée.
- Le développement d'infrastructures de transport régional nécessitera inévitablement des investissements dans les infrastructures terrestres afin de permettre une liaison satisfaisante avec le réseau routier et ferroviaire existant.

CONCLUSION

La Fédération est heureuse d'être appelée à participer aux consultations visant à l'élaboration d'une politique maritime et fluviale du Québec. Elle s'attend cependant à ce qu'il ne s'agisse que d'un premier pas, qui débouche éventuellement sur un processus permanent.

Le gouvernement provincial peut adopter une politique maritime et fluviale qui facilite le développement de l'industrie du transport maritime s'il décide d'utiliser pleinement les compétences qu'il possède en matière d'aménagement du territoire, de réglementation des transports terrestres, et de développement de la main d'oeuvre.

Les retombées bénéfiques d'une politique maritime du Québec se feront sentir non seulement sur toute l'industrie liée au transport maritime, mais également sur l'environnement, sur la sécurité dans les transports, sur le réseau routier québécois, sur les régions, et sur le développement des échanges.

Montréal, le 5 septembre 2000

LA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Par Gilles J. Bélanger
Président et chef de la Direction



**Groupe
Desgagnés inc.**

MÉMOIRE AU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS

M. JACQUES BARIL

***VISION STRATÉGIQUE DU SECTEUR MARITIME
POUR LE QUÉBEC***

Québec, le 13 octobre 2000

INTRODUCTION

Groupe Desgagnés inc. tient à remercier le Ministre délégué aux Transports de son invitation à participer à l'élaboration d'une politique maritime et fluviale. Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle de premier plan pour la revendication d'ajustements ou d'innovations en matière de coûts, d'incitatifs économiques, d'intermodalité et de dévolution portuaire. Groupe Desgagnés inc. appuie une telle position et il s'inscrit d'emblée dans toute démarche qui vise de tels objectifs.

En fait, il s'agit d'une position depuis longtemps attendue qui, si elle est bien élaborée, devrait être d'une grande utilité pour le gouvernement, pour l'industrie et en bout de ligne, pour l'économie du Québec.

Depuis toujours le transport maritime n'a pas eu la place qui lui revient au sein des stratégies gouvernementales et ce, malgré notre très forte tradition maritime et la présence d'une des plus formidables voies de transport maritime au monde.

L'élaboration d'une politique maritime et fluviale vient reconnaître l'importance stratégique du Saint-Laurent comme moteur de développement économique et social du Québec. En effet, une partie plus que significative du développement économique québécois passe par celui du Saint-Laurent qui représente, comme voie de transport naturelle, un outil de croissance absolument phénoménal.

L'élaboration d'une politique maritime et fluviale est un défi de taille et une tâche complexe qui s'inscrit dans une vision stratégique et globale pour le gouvernement du Québec, tant du point de vue du transport que du point de vue économique.

En plus d'établir certains principes et objectifs reliés à une politique maritime et fluviale, ce mémoire décrit les diverses industries qui constituent le secteur maritime et le rôle que pourrait jouer le gouvernement du Québec à l'égard de chacune d'elles. Il aborde certaines problématiques qui devront être considérées dans l'élaboration d'une politique maritime et fluviale spécifique au Québec; ces problématiques exigeront un arrimage des positions du gouvernement du Québec avec celles des différentes juridictions voisines. Enfin, le mémoire énonce quelques uns des éléments principaux qui, selon Groupe Desgagnés inc., devraient se retrouver à l'intérieur d'une politique maritime et fluviale, laquelle devrait constituer un levier pour l'économie du Québec.

Ce mémoire est soumis selon les champs juridictionnels fédéraux et provinciaux actuels. Une politique maritime et fluviale québécoise devra en tenir compte et l'emphase devra être mise là où le provincial a juridiction et peut intervenir de façon significative.

Nous tenons à préciser que ce document ne représente pas en soi une politique maritime et fluviale, laquelle exige un travail beaucoup plus approfondi et détaillé. Il s'agit plutôt d'une présentation des pistes à retenir, pouvant servir à son élaboration. Nous soumettons les réflexions qui devront être approfondies en fonction des orientations que le gouvernement aura choisi d'adopter. Notre collaboration vous est acquise dans un esprit constructif de développement et de progrès économique pour l'ensemble du Québec au sein de l'échiquier commercial et économique de l'Amérique du Nord.

PARTIE I - PRÉSENTATION DE GROUPE DESGAGNÉS INC.

Groupe Desgagnés inc est une entreprise de propriété privée dont le siège social est à Québec. Pour l'année financière terminée le 31 mars 2000, notre volume d'affaires et le total de nos actifs ont tous deux franchi le cap des 100 millions.

Annuellement nous créons entre 450 et 800 emplois, selon la période de l'année, dont ceux de capitaines et d'officiers spécialisés pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Nous employons aussi des ingénieurs mécaniciens, des grutiers, des ouvriers spécialisés en construction pour l'entretien et les réparations de notre flotte, des débardeurs et un grand nombre de marins. Ce personnel provient en grande partie des régions du Québec. Nous sommes également générateurs d'emplois dans certaines régions éloignées.

Nous possédons et opérons 15 navires enregistrés au Canada et ayant leur port d'attache sur le Saint-Laurent. Ces navires sont spécialisés dans le transport de vrac liquide (produits pétroliers et chimiques) et sec, de marchandises générales et de passagers.

Nous desservons diverses régions au Québec et à l'International : le Grand-Nord (Arctique de l'Ouest et de l'Est), la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, un service régulier d'approvisionnement pour le Groënland, les Grands Lacs et le Saint-Laurent, les provinces maritimes et la Côte Est américaine.

Nous exploitons également une compagnie d'arrimage et une compagnie d'opération de machinerie lourde (grues et autres) à Sept-Îles et à Baie-Comeau.

L'entreprise est membre de différentes organisations maritimes telles que l'Association des armateurs du Saint-Laurent, la Société de développement économique du Saint-Laurent, la Chambre de commerce de la Basse-Côte-Nord, la Chambre de commerce de Rimouski, le Centre local de Développement de la Côte-Nord, l'Association des armateurs canadiens, la Chambre de commerce maritime et de nombreuses autres.

Groupe Desgagnés inc. a été invité à se prononcer devant le gouvernement du Québec, entre autres au sujet de l'ordonnance 3N et dans le cadre d'autres consultations. Devant le gouvernement fédéral, Groupe Desgagnés inc. s'est prononcé sur le recouvrement des coûts et a participé à la Coalition maritime et industrielle des Grands Lacs et du Saint-Laurent, au Comité consultatif maritime, etc.

Groupe Desgagnés inc. est heureux d'apporter sa contribution au présent projet et espère qu'il ressortira de celui-ci des résultats concrets.

PARTIE II - PRINCIPES ET OBJECTIFS

Avant de se lancer dans l'élaboration d'une politique maritime et fluviale, il faut obligatoirement établir certains principes et identifier les principaux objectifs que l'on poursuit.

Commençons par les principes :

- 1^{er} principe :** Une politique maritime et fluviale québécoise ~~doit cerner les leviers économiques et les champs de compétence~~ permettant au gouvernement du Québec d'intervenir de manière efficace. Le transport maritime est souvent de compétence fédérale. Il faut éviter les chevauchements et les dédoublements. Les transferts de responsabilités et de coûts, s'il y en a, devraient s'accompagner d'un transfert de compétence.
- 2^e principe :** Une politique maritime et fluviale doit s'attaquer aux composantes de l'industrie où elle peut apporter une contribution positive et non tenter d'intervenir là où elle n'a pas de chance de succès. Elle ne serait alors qu'un vœu pieux et ne servirait qu'à engendrer de la frustration pour le gouvernement et ce, sans servir l'industrie.
- 3^e principe :** On ne doit jamais perdre de vue que le domaine des transports n'est pas isolé mais qu'il dépend de nombreux autres secteurs avec lesquels il interagit, dont plus particulièrement celui de la production manufacturière. Par conséquent, une politique maritime et fluviale ne peut pas être uniquement l'affaire du gouvernement ou d'un seul ministère. Il faut absolument que les ministères ayant des responsabilités touchant le secteur maritime fassent partie des discussions et qu'ils contribuent à la recherche de moyens de développement et ce, avec l'industrie.

4^e principe : Une politique maritime et fluviale québécoise ne doit surtout pas ajouter au fardeau réglementaire et bureaucratique déjà existant. En fait, dans la mesure du possible, elle devrait plutôt contribuer à une simplification et un allègement des réglementations auxquelles l'industrie maritime doit se conformer pour opérer dans le système Saint-Laurent — Grands Lacs. Nous sommes conscients que la majorité des normes actuelles ne relèvent pas d'une intervention provinciale; par contre, une politique maritime et fluviale québécoise pourrait plaider en faveur d'une révision des réglementations actuelles en collaboration avec le fédéral et l'industrie.

Nous avons identifié deux principaux objectifs d'une politique maritime et fluviale.

1^{er} objectif : Le premier objectif que devrait poursuivre une politique maritime et fluviale québécoise est le développement de l'économie du Saint-Laurent et le soutien à son industrie. Les acteurs de l'économie maritime sont déjà en place. Il ne s'agit surtout pas pour le gouvernement de se substituer à eux, mais plutôt de les épauler au moyen de mesures et de programmes adaptés à leurs besoins. En fait, la grande priorité de la politique maritime et fluviale devrait être d'identifier les mécanismes qui permettront d'utiliser au maximum l'industrie maritime et le Saint-Laurent comme outil économique. La politique maritime et fluviale doit clairement établir les résultats à atteindre.

2^e objectif : Le second objectif qu'une politique maritime et fluviale doit poursuivre est de se donner les outils nécessaires pour concrétiser les buts visés. Le gouvernement doit se doter des ressources humaines et budgétaires suffisantes pour avoir les moyens de ses ambitions tandis que des outils économiques doivent être mis à la disposition de l'industrie. On aura beau élaborer les plus belles constructions théoriques et imaginer les plus belles réalisations mais si les outils pour travailler sont absents, on restera sur le quai. Une politique doit se doter des moyens nécessaires pour agir et atteindre ses objectifs.

Groupe Desgagnés inc. estime que toute politique maritime et fluviale doit :

- Élaborer les principes sur lesquels elle s'appuie;
- Déterminer les objectifs qu'elle poursuit;
- Être dotée des moyens et des outils nécessaires pour atteindre ses objectifs.

PARTIE III - LES AXES PRIORITAIRES D'UNE POLITIQUE MARITIME ET FLUVIALE

Pour élaborer et publier une politique maritime et fluviale spécifique au Québec, nous estimons essentiel que, dans une première étape, le gouvernement définisse clairement ses intentions réelles d'intervention, de promotion et de support qu'il entend mettre de l'avant dans ses pratiques, ses règlements et ses programmes.

S'il est de l'intention du gouvernement du Québec de s'impliquer de façon marquée dans le développement et le maintien des industries du secteur maritime et si, par la suite, le gouvernement dans son ensemble démontre clairement et sans équivoque qu'il appuie ce secteur clé de l'économie québécoise, il y aura lieu de poursuivre ce travail de réflexion. C'est à cette enseigne que Groupe Desgagnés inc. propose une démarche visant la définition d'une politique maritime et fluviale.

À ce titre, cette dernière devra prendre en considération les diverses industries qui composent le secteur maritime et reconnaître l'importance que le gouvernement entend donner à chacune d'entre elles dans la stratégie de développement économique et social du Québec tout entier.

Une autre prémisse fondamentale est que l'industrie maritime, dans la plupart des cas, n'est pas une fin en soi, mais un moyen et un outil de développement économique et social pour la collectivité.

La politique maritime et fluviale du gouvernement du Québec devra traiter de **l'existence de six industries distinctes du secteur maritime**. Il s'agit à notre avis d'industries distinctes puisque, pour réussir, les stratégies d'affaires sont distinctes, les actifs sont distincts, les technologies, les connaissances, les qualifications et le "know how" sont distincts. **Ce sont : le transport maritime côtier; le transport maritime international; la flotte nationale, la construction navale, la réparation navale et les ports et les opérations connexes telles que l'arrimage, etc.**

Groupe Desgagnés inc. estime que toute politique maritime et fluviale doit :

- **Établir la position du gouvernement du Québec face à chacune des six industries distinctes composant le secteur maritime et ce, dans le cadre de la stratégie de développement économique et social du Québec.**

PARTIE IV - LES INDUSTRIES COMPOSANT LE SECTEUR MARITIME

Groupe Desgagnés inc. décrit sa vision des industries du secteur maritime et émet une opinion sur le rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer à l'égard de chacune d'elles.

Le transport maritime côtier

Dans le contexte d'une politique maritime et fluviale du gouvernement du Québec, cette industrie nous semble des plus importantes. Elle sert directement les objectifs sociaux et économiques internes du Québec et ses retombées se font sentir sur toutes les régions desservies.

Le transport maritime côtier concerne des agents de développement économique importants tels les opérateurs de traversiers, les armateurs effectuant le transport de personnes et de marchandises des grands centres vers les régions éloignées, les gestionnaires d'infrastructures portuaires, les arrimeurs, les transporteurs routiers et ferroviaires, les industries manufacturières expéditrices et les communautés locales consommatrices de biens et de services fournis ou acheminés par les compagnies de transport maritime côtier.

Des exemples actuels de transport maritime côtier au Québec peuvent être la livraison régionale et locale de sel, le transport de personnes et de marchandises diverses sur la Basse-Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine ainsi que les bateaux-passeurs Rive Nord et Rive Sud. L'industrie du transport maritime côtier au Québec serait en mesure d'offrir encore plus de services si le gouvernement envisageait de promouvoir et de faciliter le transport de marchandises diverses par le mode de transport le plus avantageux pour la société en termes d'économie, de sécurité et d'environnement. Le transport maritime serait très souvent gagnant.

L'industrie du transport maritime côtier trouve donc son importance dans sa composition actuelle mais surtout dans tout le potentiel qu'elle offre au développement durable, économique et environnemental du Québec. Alliée aux autres modes de transport, que ce soit routier ou ferroviaire, l'industrie du transport maritime possède déjà l'expertise nécessaire pour répondre aux différents besoins des régions et des industries manufacturières québécoises. En considérant l'intermodalité des transports, le gouvernement favoriserait une meilleure utilisation des infrastructures portuaires, accroîtrait la durée de vie des infrastructures routières et dégagerait les voies de circulation déjà fortement utilisées par l'industrie touristique et les économies locales.

Le chiffre d'affaires annuel total des entreprises oeuvrant dans le secteur maritime et portuaire au Québec représente 3,127 milliards \$. Le nombre d'emplois au Québec créés par l'ensemble des activités du secteur maritime et portuaire est de 26 509 emplois directs et indirects. La totalité du secteur maritime et portuaire génère pour le gouvernement du Québec, en matière d'impôts sur le revenu, taxes diverses et parafiscalité, des revenus de plus de 337 millions \$ annuellement. (Source : « *Impact économique des activités maritimes au Québec*, Ministère des Transports du Québec – novembre 1998)

En y ajoutant une partie du tonnage actuellement transporté par route et par train, on accroîtrait de façon marquée l'intérêt des armateurs à investir dans des équipements nouveaux et à ainsi collaborer à l'essor des économies régionales et provinciale du Québec.

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer en matière de transport maritime côtier :

Non seulement cette industrie nous semble des plus importantes, mais elle est également celle où le gouvernement peut poser des gestes concrets dont les retombées profiteraient tant à la communauté québécoise qu'au gouvernement lui-même.

Il faut réaliser que les retombées économiques et sociales sont de deux ordres : les retombées importantes générées directement par cette industrie (équipage, entretien de navires, dépenses d'opérations de navires etc.) ainsi que les retombées directes provenant des régions et des industries qu'elle dessert.

Le gouvernement peut y jouer un rôle déterminant et s'en servir comme outils de développement socio-économiques (traversiers, desserte de régions isolées, développement d'industries spécifiques, désengorgement du réseau routier, etc.)

Il nous apparaît essentiel que le gouvernement procède à la mise en place de différents *incitatifs maximisant l'utilisation du transport intermodal* dans le processus de livraison des produits et services. Les retombées sont nombreuses : elles sont environnementales par la sauvegarde des infrastructures routières et par la réduction des GES en favorisant les modes de transport les moins polluants; elles sont économiques par le maintien, voire la création, d'emplois spécialisés; elles sont sociales par l'allègement de la circulation routière lourde en milieu rural, touristique et urbain; elles sont fiscales par les revenus générés tant par les économies sociales et environnementales réalisées que par les revenus générés grâce au rôle accru de l'industrie du transport dans son ensemble.

Le gouvernement gagnerait à s'associer à l'entreprise privée en partenariat dans la réalisation de ces actions et dans l'élaboration / l'identification des incitatifs appropriés (partenariats, alliances stratégiques, avantages fiscaux, etc.) permettant l'utilisation rationnelle des différents moyens de transport dans le meilleur intérêt de la société québécoise.

Le transport maritime international

Dans le contexte où le gouvernement reconnaît la tendance et l'importance du développement des entreprises sur le marché mondial, l'industrie du transport maritime international y trouve toute son importance. Elle sert directement les objectifs des industries qui exportent aux divers continents du monde entier. Cette industrie doit aider les entreprises du Saint-Laurent à être compétitives à l'international, sans qu'une part importante des exportations des entreprises québécoises transite vers d'autres continents par la voie des mers. Elle permet un transport régulier et compétitif sur le Saint-Laurent, et doit aider celui-ci à devenir un endroit stratégique pour l'établissement d'industries.

Les retombées économiques se font sentir sur toutes les régions du Québec y compris celles qui sont éloignées des centres de transbordement maritime de marchandises.

L'industrie du transport maritime international concerne des agents de développement économique importants tels les armateurs effectuant le transport de marchandises des grands centres vers les ports internationaux d'autres pays et continents, les gestionnaires d'infrastructures portuaires, les arrimeurs, les transporteurs routiers et ferroviaires et les industries manufacturières expéditrices.

Les retombées économiques et sociales directes découlant du transport maritime international sont moins élevées (équipages et navires étrangers, etc.). Toutefois, les retombées indirectes provenant des industries qu'il permet d'établir et de développer le long du Saint-Laurent sont d'une importance capitale pour le Québec.

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer en matière de transport maritime international :

Le transport maritime international est régi par des règles opérationnelles et économiques internationales que le gouvernement du Québec peut difficilement influencer. Par exemple, souvent le propriétaire et l'affrèteur d'un navire proviennent de deux pays différents, tandis que le navire bat pavillon d'un troisième pays; l'équipage provient d'un quatrième pays et le financement est fait dans un autre pays encore... Il en est de même pour les règles opérationnelles contrôlées par des organisations mondiales. Le gouvernement du Québec ne peut pas y avoir une influence directe très importante, même s'il peut émettre ses idées et tenter d'influencer la structure internationale.

Toutefois, le gouvernement du Québec peut et doit utiliser le secteur du transport maritime international comme levier de développement économique (tout comme Hydro-Québec) pour attirer et développer des industries moteurs de notre économie.

Il doit également y jouer un rôle important en utilisant tous les moyens et les ressources à sa disposition pour assurer la compétitivité du Saint-Laurent. À défaut, les industries exportatrices ne seront plus compétitives, empêchant ainsi leur maintien, leur développement et la venue de nouvelles industries.

En utilisant davantage le transport maritime et le Saint-Laurent comme outils de développement industriel (comme Hydro-Québec), le tissu industriel manufacturier s'accroîtra le long de l'axe maritime qu'est le fleuve Saint-Laurent. Compte tenu que ce dernier est en grande partie situé sur le territoire du Québec, il est facile d'imaginer jusqu'à quel point les régions immédiates et périphériques profiteront d'un tel essor.

Le gouvernement pourra arrimer ses programmes de support à l'investissement aux besoins spécifiques des industries manufacturières et à ceux du secteur maritime. Il supportera les municipalités dans le développement des infrastructures permettant d'accueillir les nouvelles entreprises.

De plus, une conséquence directe pourra être le développement des entreprises de transport maritime international en territoire canadien. Elles seront enclines à employer davantage de main-d'œuvre locale et à afficher le pavillon canadien. Les retombées seront alors multipliées.

Enfin, par cette implication, le gouvernement assurera à l'industrie québécoise du transport maritime une *visibilité accrue* auprès de tous les autres secteurs de l'économie manufacturière et de services, tant au Québec qu'auprès des diverses communautés régionales, nord-américaines et internationales.

La flotte nationale

Le gouvernement du Québec doit aussi compléter sa réflexion sur l'existence d'une véritable flotte nationale avec les retombées économiques directes qui en découlent. On peut penser à la construction et la réparation navales, à la formation et au développement de la main-d'œuvre, au développement de créneaux industriels spécialisés dans le domaine maritime, etc.

Une flotte nationale sert tout autant le transport de biens et de personnes au plan national qu'au plan international. Les avantages économiques que le gouvernement voudra y voir détermineront l'ampleur et la portée des investissements qu'il sera disposé à y consentir. Il s'agit là d'un choix de société et bon nombre de pays ont décidé de miser sur les avantages d'une flotte nationale forte et dûment supportée par les politiques économiques et fiscales du gouvernement. Nous pensons ici par exemple à la flotte nationale de la Hollande dont les navires sillonnent toutes les mers du monde.

En ajoutant l'élément de l'intermodalité du transport des biens et des personnes, la flotte nationale peut intégrer tout les types de navires (les rouliers, les porte-conteneurs, les pétroliers, etc.).

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer en relation avec une flotte nationale :

Le rôle du gouvernement dans le développement d'une flotte nationale peut être majeur.

Il doit d'abord évaluer les retombées économiques et sociales que peut en retirer la société québécoise, et déterminer le niveau d'implication et d'investissement qu'il entend y faire en fonction des résultats escomptés. Entre autres, il doit déterminer les outils et les incitatifs qu'il entend mettre à la disposition des armateurs disposés à un tel développement.

Par exemple, la création d'une forme de déduction fiscale semblable au REA pour tout investissement fait dans l'achat de parts de navires (un navire se divise en 64 parts) construits et exploités au Québec pourrait être un élément majeur de cette politique.

Le fait de reconnaître le bien-fondé d'une flotte nationale ne suffit pas à en assurer l'expansion et la réussite. En plus des incitatifs divers, certaines autres conditions doivent être mises en place pour qu'elle se constitue avec la *complémentarité de tous les modes de transport*.

On peut penser, par exemple, que le gouvernement devrait chercher à *favoriser l'utilisation de routes d'acheminement de produits qui soient socialement, environnementalement, économiquement et sécuritairement les plus avantageux, et ce, globalement pour la société.* Ces quatre critères n'excluent en soi aucun mode de transport mais, une fois combinés, assurent le développement et le maintien de tous les modes de transport tant sur le plan national que sur le plan international.

De plus, le gouvernement pourrait *inciter les entreprises manufacturières à élaborer des partenariats avec différents regroupements de transporteurs qui offriraient des conditions de transport de marchandises et de personnes favorisant la protection de l'environnement, une économie d'échelle (en y incluant les coûts indirects et sociaux) et la sécurité des biens et des personnes.*

Les ports et les opérations connexes telles que l'arrimage

La majorité des ports, on le sait, sont de juridiction fédérale. Leur cession aux provinces et aux municipalités fait l'objet d'un processus complexe. Ce sont des équipements dispendieux qui, dans la grande majorité des cas, requièrent des investissements et/ou des volumes de cargaison importants pour les rendre fonctionnels.

Les ports servent d'outils pour le développement d'industries internationales ou locales et pour desservir les populations environnantes.

Originellement voués à favoriser l'implantation d'industries le long des voies de navigation, plusieurs ports ont rapidement été dépassés et ont vu leur rôle devenir secondaire face à l'avènement du camionnage et des routes d'accès industrielles de plus en plus éloignées des infrastructures portuaires. La nécessité d'une vision globale des autorités gouvernementales à l'égard des ports et des équipements portuaires nous apparaît flagrante. Il est temps que le gouvernement établisse clairement sa position à l'égard de toute l'infrastructure portuaire le long du grand axe de navigation qu'est le Saint-Laurent.

Dans le contexte où le gouvernement fédéral est à se départir des ports, le gouvernement du Québec doit rapidement établir sa position et, le cas échéant, songer à la mise en place de programmes favorisant la prise en charge de ces équipements par un processus quelconque de partenariat, où les utilisateurs et les autorités collaboreraient à la gestion des ports dans un souci de développement économique régional.

Les ports offrent des avantages évidents à toute société qui saura y investir les argents et les efforts promotionnels requis : un port est une porte d'accès à une localité, à une région (via un ensemble structuré de transporteurs routiers et ferroviaires), à un réseau de navigation (le Saint-Laurent par exemple) et à tout un continent. Outre l'avantage d'accès, les ports sont le lieu de développement local d'expertises techniques et technologiques tant au niveau de la gestion des stocks que de l'arrimage. Aménagés de façon à recevoir tant les transporteurs routiers que les trains de marchandises, les ports deviennent simultanément un centre d'entreposage et un point d'échange de marchandises qui sortent ou qui entrent dans l'une ou l'autre des régions côtière et fluviale du Québec.

Les ports constituent donc un créneau à exploiter et doivent être considérés comme un des éléments importants d'une politique gouvernementale maritime et fluviale au Québec et ce, tant pour attirer des industries internationales que pour assumer le développement régional, ou une combinaison des deux.

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer par rapport aux ports et leurs opérations connexes :

Pour les ports importants et de propriété fédérale, le rôle du gouvernement consister à travailler avec eux pour qu'ils s'adaptent aux besoins économiques du Québec et pour qu'ils servent d'outils et de leviers à la venue et au développement d'industries nationales ou internationales.

Dans certains cas, et surtout dans le cadre de la cession des ports entreprise par le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec doit *identifier les ports qui sont de nature stratégique* à l'économie du Québec; il devra ensuite *considérer sérieusement les meilleures options* afin de les rendre accessibles au plus grand nombre d'utilisateurs possible; il devra enfin *collaborer à élaborer des partenariats de gestion portuaire* pour assurer la rentabilité de ces équipements.

Pour ce qui est des ports dont la situation actuelle ne les rendrait pas stratégiques, le gouvernement devrait, lorsque possible, *proposer des mesures concrètes de développement économique régional* visant une utilisation accrue de ces équipements. Dans ce cas, il devra considérer *investir dans la modernisation des infrastructures* ou encore *supporter*, de façon significative et à long terme, toute entreprise désireuse d'assurer le maintien et le développement de ces équipements pour le développement industriel de la région visée. Dans le cas contraire où le développement n'est pas possible, le gouvernement devrait refuser le transfert desdits ports.

Dans tous les cas de transfert, les considérations et compensations monétaires devraient être suffisantes pour assurer la mise à jour des infrastructures et leurs coûts d'opération pour une période de transition suffisamment longue.

La construction navale

Contrairement à ce qui est trop souvent véhiculé, l'industrie de la construction navale est une industrie qui est indépendante en elle-même, c'est-à-dire qu'elle n'est pas obligatoirement reliée au transport maritime local. Il se peut qu'elle puisse être reliée à la construction d'une flotte nationale (par exemple des Etats-Unis) ou qu'elle en soit totalement distincte. Dans ce cas, elle est une industrie autonome et en compétition internationalement (par exemple la Corée, le Japon, la Chine...)

On remarque tout toutefois que sa dépendance vis-à-vis l'État est souvent grande.

Au Québec, l'industrie du transport maritime et le développement du Saint-Laurent ne sont pas directement dépendants de la construction navale. On a souvent aidé cette dernière en pensant développer le transport maritime et le Saint-Laurent. Ce n'est pas du tout le cas; l'inverse, c'est-à-dire la décision de développer une flotte nationale et/ou d'augmenter le transport côtier, pourrait avoir des répercussions sur les chantiers.

Avant de s'impliquer dans ce secteur, il faut respecter certaines prémisses.

D'abord, il faut comprendre que l'industrie de la construction navale se divise en deux très grands créneaux.

Premièrement, la construction de navires conventionnels est une industrie où la concurrence internationale est très féroce. En effet, presque tous les pays ou chantiers maritimes peuvent réussir à construire des navires conventionnels. De plus, plusieurs d'entre eux (la Corée, la Chine...) sont prêts à le faire à perte pour créer des emplois subventionnés. À moins d'atteindre des taux de production extraordinaires par l'équipement employé et la main-d'œuvre, la rentabilité à long terme est presque toujours vouée à l'échec, car il se trouvera toujours un pays qui voudra sauver les emplois reliés à cette industrie. Il peut toutefois y avoir des périodes très profitables pour ceux qui savent prévoir les créneaux qui seront en forte demande et ainsi devancer la concurrence jusqu'à ce que cette dernière commence à produire à prix réduit.

Dans le deuxième cas, il s'agit d'orienter le chantier maritime vers des créneaux très spécialisés, très souvent reliés à la très haute technologie. Il faut dans ce cas que le chantier contrôle ladite technologie, sinon sa rentabilité sera réduite sensiblement par les droits exigés pour l'utilisation de la technologie.

À moins d'être décidé de subventionner des emplois sans conditions, de plus en plus de pays exigent et imposent des conditions avant d'aider les chantiers puisque, dans le passé, les coûts relatifs à la sauvegarde des chantiers maritimes ont souvent dépassé les avantages retirés.

Bien qu'elle ait déjà été un fleuron de l'économie québécoise, l'industrie de la construction navale n'arbore plus les couleurs d'un secteur économique fort et en santé.

Encore une fois, la présence ou l'absence d'une industrie de construction navale au Québec n'a que peu d'influence sur le secteur du transport maritime dans son ensemble. Le développement du Saint-Laurent comme voie de navigation privilégiée ne dépend pas de l'industrie de la construction navale.

Toutefois, il s'agit là d'une industrie structurante pour toute économie locale ou régionale. Le gouvernement doit décider s'il souhaite la présence d'une industrie de construction navale sur son territoire et, dans l'affirmative, à quelles conditions.

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer en matière de construction navale :

Le gouvernement du Québec a un rôle de premier plan à jouer dans la décision de soutenir ou non la construction navale.

Pour ce faire, il doit revoir l'ensemble des éléments qui sont les facteurs de succès de cette industrie, déterminer à quelles conditions de base et à quelles prémisses les chantiers doivent répondre pour accepter d'intervenir, analyser les coûts réels d'intervention par rapport aux gains réels escomptés et, le cas échéant, déterminer son niveau d'implication.

La politique maritime et fluviale doit donc établir les principes et les règles de base d'une éventuelle politique de construction navale.

Il faut également établir que toute intervention gouvernementale se limitant à du protectionnisme en faveur des chantiers maritimes nuit de façon importante au développement du transport maritime et du Saint-Laurent.

La réparation navale

Tout comme l'arrimage, l'industrie de la réparation navale est tributaire de l'activité du transport maritime. Elle a un impact économique direct sur la communauté et est nécessaire pour soutenir le transport maritime; la réparation navale est une industrie qui emploie la presque totalité de tous les métiers de la construction.

Il faut toutefois déterminer les conditions acceptables selon lesquelles la société est prête à soutenir la réparation navale.

Rôle que le gouvernement du Québec pourrait assumer en matière de réparation navale :

Encore là, le gouvernement du Québec a un rôle à définir en regard de l'industrie de la réparation navale. Toute décision de favoriser ce secteur d'activité aura un impact significatif sur le développement de la main-d'œuvre et sur l'implantation de chantiers maritimes voués à ce type d'activité. Les investissements à y consentir dépendront de l'engagement ferme de l'industrie de la réparation navale à performer en visant l'autosuffisance.

La volonté du gouvernement en cette matière doit être incluse dans son plan d'ensemble du secteur maritime, de même que les règles et conditions qui régiront ce secteur.

Groupe Desgagnés inc. estime que toute politique maritime et fluviale devrait :

- Faire ressortir l'importance qu'accorde le gouvernement au transport maritime côtier dans l'approvisionnement et le développement des régions éloignées riveraines du Saint-Laurent d'une part, et des régions avoisinantes d'autre part; établir que le gouvernement donnera la priorité au mode de transport le plus avantageux dans son ensemble, selon les circonstances, pour le développement durable de la société québécoise et ce, en termes social, économique et environnemental; élaborer des éléments concrets supportant cette position, comme par exemple l'établissement de partenariats avec de entreprises privées, ou la mise en place d'incitatifs appropriés, etc.;
- démontrer la position du gouvernement, reconnaissant le transport maritime international comme un partenaire essentiel au développement économique du Québec et indiquant qu'il s'en servira comme levier de développement économique, qu'il en fera la promotion, qu'il en défendra la compétitivité, etc.;
- déterminer la place qu'occupera une flotte nationale sur l'échiquier économique et industriel québécois en affirmant la volonté du gouvernement à cet égard; le cas échéant, établir les politiques, règlements et incitatifs à mettre en place pour le développement et le maintien de cette industrie;
- démontrer la volonté du gouvernement d'utiliser les ports d'importance comme levier de développement économique du Québec et les moyens qu'il entend mettre en place pour y parvenir; dans le cadre de la cession des ports entreprise par le gouvernement fédéral, déterminer les ports qui sont de nature stratégique pour l'économie du Québec et pouvant servir au développement régional; inclure les conditions préalables à toute acceptation du transfert de ports;
- déterminer jusqu'où le gouvernement compte intervenir pour assurer la présence ou l'absence d'une industrie de construction navale au Québec; le cas échéant, élaborer les prémisses, les conditions et les incitatifs à mettre en place, le tout en fonction du degré d'intervention désiré;
- établir jusqu'où le gouvernement compte intervenir pour assurer la survie et le développement de la réparation navale et, le cas échéant, les moyens qu'il entend mettre en place pour atteindre ses objectifs.

Il va de soi que les différents rôles gouvernementaux, identifiés précédemment à l'égard de chacune des industries du secteur maritime, doivent être examinés dans leur totalité pour que se réalise une politique maritime et fluviale cohérente. Compte tenu de leur complexité, ces industries pourraient faire l'objet d'une politique qui leur serait propre, mais qui devrait tout de même s'inscrire dans un plan d'ensemble du secteur maritime.

PARTIE V - LA RECONNAISSANCE DE L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT ET DU SECTEUR MARITIME.

La reconnaissance de l'importance du Saint-Laurent et du secteur maritime dans la stratégie de développement économique et social du Québec constitue une autre composante essentielle d'une politique maritime et fluviale. Le secteur maritime au Québec est un levier important pour l'implantation et le développement d'industries.

Cette importance ne doit pas être reconnue uniquement au cabinet ministériel des Transports mais bien par l'ensemble du gouvernement, par tous les ministères visés par la mission économique et par toutes les sociétés d'état. Un mécanisme ou un organisme devrait être mis en place à cette fin.

Pour tous ceux qui se demandent si le gouvernement du Québec devrait intervenir dans ce secteur à contrôle hautement fédéral, la réponse nous apparaît évidente : chaque décision prise concernant le secteur maritime a une influence sur l'économie du Québec et sur l'un de ses principaux leviers de développement, à savoir le Saint-Laurent. Le Québec doit jouer un rôle de premier plan, selon ses propres juridictions et ses choix stratégiques, son rôle principal étant sans doute de défendre les intérêts du transport maritime comme agent de développement économique. Nous aimerions préciser que nous n'avons aucunement besoin d'une autre juridiction, avec d'autres règlements et d'autres inspections.

Le transport de marchandises et de passagers est l'un des principaux maillons de la chaîne de production de biens et de services dans l'ensemble du Québec. Pour que le Québec puisse se positionner sur l'échiquier nord-américain et sur la scène mondiale, il doit pouvoir compter sur des gestes concrets du gouvernement à cet égard.

Le secteur maritime doit pouvoir profiter de programmes incitatifs lui reconnaissant ses avantages sociaux, économiques et environnementaux.

Des efforts concertés, des programmes et des politiques dûment arrimés sont l'assurance de retombées importantes pour l'ensemble de l'économie québécoise. Les armateurs et les différents agents économiques œuvrant dans le secteur maritime sont, pour la plupart, disposés à donner les coups de barre requis pour en promouvoir les avantages et pour en assurer le développement.

Groupe Desgagnés estime que toute politique maritime et fluviale devrait :

- Reconnaître que le Saint-Laurent et le secteur maritime constituent des leviers économiques extrêmement importants pour le Québec; faire en sorte qu'ils soient utilisés et reconnus en conséquence et ce, par l'ensemble du gouvernement et de ses sociétés d'état;
- affirmer la volonté définitive et bien élaborée de mettre en place tous les mécanismes visant à favoriser le bon fonctionnement de ladite politique maritime et fluviale;
- reconnaître le rôle de premier plan que le gouvernement du Québec doit jouer, selon ses propres compétences et ses choix stratégiques, dans toute décision pouvant avoir des conséquences sur l'industrie maritime et le Saint-Laurent, moteurs de l'économie québécoise;
- faire ressortir que le gouvernement devrait s'afficher comme principal promoteur du développement d'une industrie de transport élargie, au sein de laquelle le secteur maritime trouve la niche qui lui est appropriée et qui est propice à son développement et à son essor.

PARTIE VI - LE SAINT-LAURENT ET LE TRANSPORT MARITIME: DES MOTEURS ÉCONOMIQUES

Cette partie du mémoire n'est pas un dédoublement de la précédente. Nous estimons important d'en faire une partie distincte puisque le Québec a sur son territoire un des outils de développement économique les plus importants et les plus attrayants du Nord-Est du continent. La politique maritime et fluviale du gouvernement du Québec devra comporter une section particulière, mettant en valeur le Saint-Laurent et le transport maritime comme moteurs de développement économique pour l'ensemble du Québec.

C'est ainsi que le gouvernement devrait examiner la possibilité de créer des zones franches le long du Saint-Laurent pour intéresser certains types de compagnies à s'établir au Québec. Des mesures similaires ont été annoncées récemment par le Ministre des Finances dans le domaine de l'aéronautique et des technologies. La venue d'armateurs, de transporteurs et d'industries le long du Saint-Laurent, idéalement dans toutes les régions riveraines, aurait un effet d'entraînement sur le développement d'un tissu manufacturier et industriel qui profiterait à l'ensemble du Québec.

Les avantages fiscaux d'une zone franche : pour l'investisseur, c'est l'assurance de conditions favorables de la part du milieu où il s'établit; pour le gouvernement, les retombées fiscales reliées à la production de biens et de services et l'impôt sur les revenus découlant des emplois créés au Québec sont également des gages d'avenir. La société toute entière en profite. La main-d'œuvre spécialisée demeure au Québec. Les expertises étrangères viennent s'établir au Québec au lieu de n'être que de passage. Le secteur maritime retrouverait, aux yeux des gouvernements et de la population, ses lettres de noblesse tout en collaborant au mieux-être de la collectivité québécoise.

Une stratégie de promotion du Saint-Laurent est à établir et à mettre en place de façon concertée en utilisant les moyens techniques et technologiques disponibles. Les efforts déployés à ce jour n'ont pas semblé probants. La stratégie promotionnelle doit coller à la réalité contemporaine et future de l'industrie du transport maritime et de l'utilisation accrue, rentable et sécuritaire qu'elle peut offrir à tous les secteurs manufacturiers au Québec.

Il n'est pas du ressort unique du gouvernement de promouvoir le Saint-Laurent. Les entreprises du secteur maritime doivent être associées au gouvernement dans l'élaboration d'une telle démarche. Nous estimons que le gouvernement doit promouvoir le Saint-Laurent pour attirer les industries (en incluant les ports et les arrimeurs selon les besoins spécifiques), tandis que pour les autres types de promotions, ce sont les intervenants du milieu qui sont les mieux placés pour en assurer la réalisation. Des mesures fiscales devraient prévoir que ces intervenants ne soient pas fiscalement pénalisés lorsqu'ils participent à des efforts promotionnels du Saint-Laurent et de ses richesses commerciales.

De plus, les programmes promotionnels devraient avoir pour effet non seulement d'informer les clientèles potentielles, mais également de les attirer et de les intéresser de façon concluante. Il ne s'agit pas ici de projeter une image mais bien d'attirer des clients. Il faut faire valoir les avantages du Saint-Laurent comme porte d'entrée du Nord-Est continental dans un cadre multimodal de transport des marchandises.

Le gouvernement du Québec devra également afficher ses positions sur une stratégie de défense des intérêts du Saint-Laurent (table fédérale/provinciale). Les interventions effectuées à ce jour nous sont apparues timides et souvent insuffisantes. Il lui faut prendre position clairement et fermement face à la protection de la compétitivité du Saint-Laurent

La question des coûts représente une préoccupation majeure pour tous. Les coûts du Saint-Laurent sont définitivement trop élevés et le gouvernement doit tout mettre en place pour favoriser l'élaboration et l'implantation de solutions permettant de les réduire (pensons à des grues portiques, au problème des glaces, etc.).

Nous n'avons probablement pas les moyens de récupérer les coûts de la Garde côtière canadienne, puisqu'ils affectent la compétitivité du secteur maritime au Canada et particulièrement au Québec. À titre de société par contre, nous n'avons pas non plus les moyens de tolérer l'utilisation excessive des services. Nous devons tous, gouvernements et industries du secteur maritime, trouver des alternatives qui pourraient par exemple prendre la forme d'une meilleure répartition des coûts, d'une meilleure rationalisation et/ou d'une plus grande équité entre les divers utilisateurs.

Le gouvernement du Québec devra aussi définir ses intentions au niveau des différents coûts qui viennent grever de plus en plus les profits des entreprises œuvrant dans le secteur maritime. Ce sont par exemple les coûts reliés aux frais d'inspections multiples, aux dépenses reliées aux exigences de certification provinciales, nationales et internationales, les coûts d'arrimage, les coûts de pilotage sur le Saint-Laurent, etc. La liste pourrait s'allonger *ad nauseam*... ~~Le gouvernement doit se positionner~~ à cet égard, soit par des interventions concertées et musclées ou encore par une politique fiscale qui tiendrait compte de tous ces frais. La compétitivité du Saint-Laurent est fondamentale pour le Québec.

Groupe Desgagnés inc. estime que toute politique maritime et fluviale devrait :

- **Décréter le Saint-Laurent et le transport maritime comme des moteurs du développement économique pour l'ensemble du Québec;**
- **reconnaître que chaque contrat obtenu par une entreprise du Saint-Laurent est une victoire pour le Québec et une victoire pour la position concurrentielle du Fleuve;**
- **mettre en place certains incitatifs, tels que la création de zones franches pour stimuler l'établissement d'entreprises le long du Saint-Laurent;**
- **prévoir une stratégie de promotion du Saint-Laurent et de ses avantages commerciaux, permettant d'attirer les industries et ce, de concert avec les intervenants maritimes du milieu;**
- **déterminer que la compétitivité du Saint-Laurent est un enjeu stratégique pour le développement économique du Québec; établir une stratégie de défense des intérêts du Saint-Laurent.**

PARTIE VII - FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

La formation de la main-d'œuvre doit être la pierre angulaire de la politique maritime et fluviale. Sans gestionnaires et main-d'œuvre qualifiés de tous les niveaux, aucune politique maritime ne produira les effets escomptés.

Le Québec possède une tradition et une expertise maritime. Cependant, contrairement aux croyances, le secteur maritime n'est plus un secteur traditionnel de «self-made man» mais une industrie moderne avec des emplois requérant une formation avancée et offrant des salaires au-dessus de la moyenne. C'est un domaine où le développement technologique prend une place de plus en plus grande et où, par conséquent, les besoins en formation sont considérables.

Cette tradition et cette expertise sont une condition de la compétitivité des entreprises maritimes du Saint-Laurent. Elles reposent sur l'excellence de la formation dispensée par nos écoles maritimes et qui est d'ailleurs reconnue internationalement. Pour la préserver, les gouvernements devront sérieusement prendre conscience de la nécessité de s'engager dans la consolidation de ces atouts.

Or, c'est tout le contraire qui s'est produit récemment; le gouvernement du Québec a plutôt amorcé son retrait de la formation maritime.

La formation de la main-d'œuvre est devenue en peu de temps l'un des grands enjeux de l'industrie maritime sur le Saint-Laurent. Nous faisons face aujourd'hui à de très sérieux problèmes de recrutement de main-d'œuvre, de disponibilité et de financement des programmes de formation des marins et spécialistes maritimes.

Le problème est criant à tous les niveaux d'expertise mais particulièrement à ceux de la gestion maritime avancée et des marins eux-mêmes. Cette situation est appelée à s'aggraver d'autant plus que l'âge moyen de la main-d'œuvre actuelle est assez élevé. Elle se complique davantage du fait que les marins ne peuvent être à la fois en mer et à l'école. La formation dans son ensemble, mais particulièrement la formation permanente est, pour l'industrie maritime, un enjeu considérable. Cela exige des maisons d'enseignement qui offrent des horaires et des conditions beaucoup plus souples qu'à l'ordinaire.

Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle d'une très grande utilité pour l'industrie maritime du Saint-Laurent, car il détient la totalité des pouvoirs nécessaires pour agir en matière de formation. Il doit reconnaître, au sein de sa politique maritime et fluviale, que l'industrie maritime traverse une crise au chapitre de la main-d'œuvre et qu'il doit absolument intervenir pour aider l'industrie à résoudre cette crise.

Groupe Desgagnés inc. considère essentiel et fondamental que la politique maritime et fluviale :

- Reconnaître, pour le développement du secteur maritime, la nécessité d'une main-d'œuvre qualifiée et ce, à tous les niveaux;
- reconnaître la crise actuelle et la pénurie de main-d'œuvre maritime, tant au niveau des gestionnaires que du personnel navigant;
- établir un plan d'action, avec moyens concrets, pour répondre aux exigences de formation de la main-d'œuvre requise;
- mettre en œuvre des moyens pour promouvoir les carrières dans le secteur maritime.

PARTIE VIII - IMAGE DE L'INDUSTRIE MARITIME

Il faut s'attaquer à l'image que projette l'industrie maritime.

L'industrie maritime du Saint-Laurent a des besoins de promotion très importants à l'intérieur même du Québec; l'image du transport maritime est souvent malmenée parce qu'elle est associée à quelques catastrophes maritimes qui ont frappé l'imagination.

Même si les statistiques prouvent sans laisser de doute que ces événements ne sont que des exceptions, le public continue à croire que le transport maritime représente une menace sérieuse pour l'environnement. À preuve, un sondage réalisé à l'automne 1999 pour le compte des Amis de la Vallée du Saint-Laurent démontre l'image négative de notre industrie auprès du public.

Le problème d'image s'étend aussi à l'efficacité économique de l'industrie par rapport aux autres modes de transport tel que le démontre ledit sondage; le public a répondu majoritairement que le navire est moins économique que le chemin de fer et la route.

Désormais, pour pouvoir compter sur l'appui du public dans ses projets de développement, l'industrie maritime devra véhiculer l'image d'un secteur moderne, efficace et porteur d'avenir. L'industrie devra faire sa propre part pour refaire son image en s'attaquant farouchement au problème constant de transport hors-normes — le «sub-standard shipping» — et d'opérateurs sans scrupules qui ne respectent pas les règles émises sous les organisations telles que The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), The International Labour Organization (ILO), and The International Maritime Organization (IMO). C'est un défi très urgent que l'industrie doit relever dans les plus brefs délais pour rétablir sa propre crédibilité.

Groupe Desgagnés inc. estime qu'une politique maritime et fluviale doit :

- **Inclure un objectif et des moyens de promotion et de redressement de l'image de l'industrie du maritime, principalement en ce qui a trait au transport;**
- **soutenir l'industrie du transport maritime dans sa lutte contre le transport hors-normes et les opérateurs sans scrupules.**

PARTIE IX - LE TRANSPORT MARITIME ET L'ENVIRONNEMENT

Toutes les études réalisées sur le sujet démontrent que le mode de transport maritime est de loin celui qui présente le moins de risques et qui crée le moins d'impact sur l'environnement. Les avantages du transport maritime sont particulièrement éloquentes au chapitre des gaz à effet de serre pour lesquels le Canada a justement pris des engagements substantiels de réduction dans le cadre du protocole Kyoto.

Dans une politique maritime et fluviale québécoise, le gouvernement doit prendre franchement position en faveur d'un système de transport aussi respectueux de l'environnement que possible. La surutilisation de certains axes routiers, dont la route 138 entre Québec et la Côte-Nord, est un problème de transport majeur au Québec. Il s'agit d'une situation coûteuse pour la société, dommageable pour l'environnement et qui met sérieusement en jeu la sécurité des utilisateurs. Il faut que l'ensemble de ces éléments soit considéré dans une approche globale de transport.

Groupe Desgagnés inc. considère qu'une politique maritime et fluviale doit :

- **Privilégier une approche globale par le gouvernement en matière de choix de moyen de transport, c'est-à-dire en considérant tous les coûts socio-économiques et environnementaux pour la société;**
- **prendre position en faveur des moyens de transport les plus avantageux globalement et à long terme pour la société.**

PARTIE X - AUTRES CONSIDÉRATIONS

Une politique maritime et fluviale ne saura être complète sans incorporer un ensemble d'autres considérations qui feront l'objet, elles aussi, de préoccupations plus avancées et ce, de concert avec le gouvernement fédéral. Sans élaborer longuement sur chacune de ces considérations, nous croyons quand même important d'en aborder quelques-unes.

Le gouvernement du Québec devra démontrer qu'il est conscient de la compétition qui existe dans les faits entre les différentes routes et voies navigables (Mississippi, Ouest) et entre les différents modes de transport. Il faudra qu'une politique maritime et fluviale reflète cette préoccupation afin de bien positionner les armateurs et opérateurs québécois sur la scène nord-américaine. On devra prendre en considération les causes de la stagnation ou de la baisse du trafic sur le Saint-Laurent.

De concert avec les autres gouvernements côtiers canadiens et le gouvernement fédéral, il faudra que le gouvernement du Québec fasse pression pour que soit reconsidérée la réglementation étrangère, notamment celle qui doit être mise en place aux Etats-Unis (Jones Act, pollution, etc.). Le transport maritime et fluvial est une composante importante d'un plus vaste réseau nord-américain, voire mondial, de transport de biens et de personnes. Il est donc important que les différentes nations productrices et consommatrices, chez qui transitent les navires marchands, se concertent pour assurer un appariement similaire de l'encadrement de l'industrie navale à l'intérieur de leurs frontières respectives.

Le transport intermodal, l'ouverture des frontières, l'élimination progressive des barrières commerciales et l'implantation de plus en plus poussée des nouvelles technologies modifieront de façon significative les modes de fonctionnement en affaires. Les grands principes de gestion des stocks et de l'acheminement des marchandises et denrées seront graduellement remis en question. C'est ainsi que l'on devra questionner la valeur de maintenir le principe du « Juste à Temps » dont les coûts sont de plus en plus transférés à la société en général. Dans les faits, les manufacturiers ont à gérer des entrepôts sur l'eau, les routes et le rail, au lieu de garder un inventaire en entrepôt statique. La gestion intermodale du transport de marchandises devra inclure la gestion de ces entrepôts flottants et/ou roulants.

CONCLUSION

Si l'exercice auquel se prête le Ministre délégué aux Transports doit être concluant, l'élaboration et la mise en place d'une politique maritime et fluviale devront être appuyées de mesures claires et précises de chacun des ministères sectoriels concernés par ladite politique.

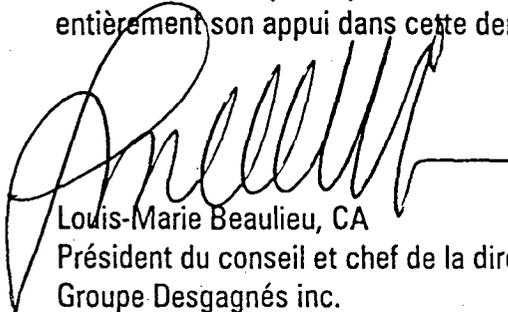
Une telle politique devra s'insérer dans un plan plus global du transport de marchandises et de personnes sur l'ensemble du territoire du Québec. Ce plan global devra tenir compte des réalités économiques et géographiques du Québec dans son contexte canadien et nord-américain et devra s'arrimer aux exigences internationales de l'industrie du transport, et plus particulièrement du transport maritime.

Une planification budgétaire devra être effectuée afin que soient consenties, sur une période donnée, des sommes importantes destinées à aider à rajeunir la flotte et à moderniser les infrastructures portuaires et à les rendre intermodales; des efforts promotionnels du Saint-Laurent et de l'implication des entreprises navales et maritimes au Québec devront également être prévus.

Parallèlement, le gouvernement devra questionner son implication dans certains domaines du secteur du transport maritime. Il lui faudra, par exemple, éventuellement revoir et re-questionner son rôle dans certains dossiers de transport maritime où l'entreprise privée pourrait œuvrer. On pense par exemple à la possible privatisation de la Société des traversiers du Québec, à la révision des politiques fiscales et au financement de projets de transport maritime dans des zones dédiées.

Groupe Desgagnés inc. est une entreprise qui a prouvé, au fil des ans, que l'homme et la mer peuvent faire bonne route ensemble. Il est grand temps que la richesse du Saint-Laurent soit exploitée à son plein potentiel. Une politique maritime et fluviale qui comporte des dispositions bien réfléchies et qui est supportée par des programmes concertés d'appui à l'industrie maritime peut devenir un des importants leviers sur lesquels s'appuiera le développement économique du Québec notamment au plan du transport de biens et de personnes sur l'ensemble de son territoire.

Groupe Desgagnés inc. tient encore une fois à remercier le Ministre délégué aux Transports de son invitation à participer à l'élaboration d'une politique maritime et fluviale et lui accorde entièrement son appui dans cette demande.



Louis-Marie Beaulieu, CA
Président du conseil et chef de la direction
Groupe Desgagnés inc.



GROUPE MARITIME VERREAULT inc.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Je tiens tout d'abord à vous remercier de l'invitation à venir vous rencontrer aujourd'hui et je voudrais féliciter les représentants du Ministère des Transports du Québec pour cette initiative et la qualité du document qui nous a été transmis. La problématique actuelle est extrêmement bien cernée et donc les actions à prendre sont facilement identifiables.

La façon dont s'effectue l'importation et l'exportation des marchandises par voie d'eau découle directement de la réglementation et des politiques de transport fédérales, je ne vous apprends rien ici. Pour ce qui est du transport domestique, soit entre deux ports canadiens, le Québec a aussi son rôle à jouer.

Vous soulevez dans la première partie de votre rapport le fait que les ports soient en perte de vitesse.

À l'heure actuelle, il est clair que les politiques de transport favorisent le camion et le train.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Voici quelques faits :

- Le camion est largement subventionné puisqu'il ne paie pas sa juste part des dommages qu'il cause à la route tout en profitant gratuitement des infrastructures routières et de leur entretien. Certaines études suggèrent qu'un camion endommage la route l'équivalent de trente trois mille (33 000) automobiles alors que d'autres vont jusqu'à cinquante mille (50 000) fois. Quoiqu'il en soit le camion ne paie pas des frais d'enregistrement trente trois mille (33 000) fois plus élevés qu'une automobile. Sur ce point l'influence du gouvernement du Québec est loin d'être limitée. Il a tout le pouvoir d'agir maintenant afin de rétablir l'équilibre.
- Le transport du grain par train est subventionné par le fédéral puisque le CN profite de l'utilisation de wagons spéciaux à prix réduit, sans compter le fait que le CN avant d'être privatisé ait vu sa dette de près d'un milliard de dollars effacée. De plus, le CN a adopté une stratégie de « pricing » pour le transport du grain des Prairies à Québec qui élimine totalement le transport par bateau. Voici le truc. Le prix que le CN charge pour le transport du grain des Prairies à Thunder Bay est très élevé alors que la portion Thunder Bay Québec est négligeable. Astucieux direz-vous car le transporteur n'ayant pas le choix d'utiliser le train des Prairies à Thunder Bay doit payer le gros prix et n'a qu'une solution pour réduire son coût de transport la tonne c'est de confier le reste du parcours au CN jusqu'à Québec.
- Les navires doivent maintenant défrayer les coûts du déglacage et les utilisateurs de la voie maritime doivent défrayer les frais de dragage. (C'est comme si on demandait aux camionneurs de payer pour faire ouvrir les chemins l'hiver. Je n'ose même pas imaginer les blocages routiers qu'une telle décision occasionnerait). Cette nouvelle politique défavorise non seulement le transport maritime mais plus particulièrement le Québec.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Les politiques de transport créent un déséquilibre au niveau de l'offre et de la demande. N'y aurait-il pas lieu d'analyser l'aide directe et/ou indirecte que reçoit chaque mode de transport afin de mieux comprendre les raisons du déséquilibre actuel dans l'utilisation des modes de transport et identifier les mesures à prendre pour rétablir l'équilibre ?

Suggestion

Je préconise une étude comparative des mesures d'aide directes et/ou indirectes et des coûts de support et d'infrastructures qui ont été transférés aux transporteurs et/ou utilisateurs afin de mieux comprendre le contexte dans lequel chacun évolue et poser les gestes qui s'imposent pour rétablir l'équilibre.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Tout le monde sait qu'il est impossible pour un armateur canadien de compétitionner à l'échelle internationale contre les navires arborant des pavillons de complaisance. Pourquoi? Réglementation que nous appellerons « accommodante » et emploi de marins philippins, hindous ou autres à une fraction du coût d'un marin canadien. Ceci n'est qu'un exemple !

Pour palier à cet état de fait plusieurs pays, notamment les pays scandinaves, ce sont dotés de ce qu'on appelle un deuxième pavillon d'enregistrement comportant une réglementation allégée et des incitatifs fiscaux, dont congé d'impôt pour les marins naviguant sur les routes internationales, afin d'encourager l'emploi de marins de leur pays.

Les Etats-Unis pour leur part défraient le manque à gagner subit par un armateur américain qui compétitionne sur le marché international.

Quelqu'un s'est-il penché sur les différences opérationnelles en termes qualitatifs et quantitatifs d'un navire arborant pavillon étranger et d'un navire canadien ?

Suggestion

Faire une étude sur le mode d'opération d'un navire canadien et le mode d'opération d'un navire sous pavillon de complaisance afin de déterminer la différence de coûts et de conditions d'opération afin de voir s'il y a possibilité de rendre un armateur canadien compétitif en employant des marins canadiens et à quel prix ?

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Voici une autre problématique. La politique d'approvisionnement et services du gouvernement canadien lorsqu'il doit employer un navire commercial pour faire transporter des marchandises.

Vous vous souviendrez sûrement qu'il y a quelques années le Canada avait fourni de l'aide humanitaire à la Somalie. Plusieurs denrées de toutes sortes ont été acheminées par bateau à la Somalie mais pas un seul gramme de cette marchandise n'a été transporté par un navire canadien ! L'excuse invoquée par le gouvernement canadien pour cette aberration ? Le gouvernement doit payer une surprime d'assurance lorsque des marchandises sont transportées par des navires de plus de quinze ans... et selon sa politique d'achat le gouvernement doit aller au plus bas prix. La réalité ? Un navire canadien de 20 ans est en bien meilleure condition qu'un navire étranger de 10 ans arborant un pavillon de complaisance, les navires canadiens étant soumis à la réglementation la plus sévère au monde.

Suggestion

Étudier la politique fédérale en cette matière et suggérer des mesures qui favoriseraient l'emploi de navires canadiens pour les besoins fédéraux.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Vous faites mention à la page 18 de votre document des mesures incitatives adoptées par le gouvernement du Québec pour la construction et la modification de navires. Ces mesures sont excellentes et elles ont déjà porté des fruits mais elles seraient beaucoup plus efficaces si le crédit d'impôt reçu du provincial n'était pas taxé par le fédéral ! Non seulement le gouvernement fédéral n'apporte-t-il aucune aide à l'industrie maritime mais en plus il vient contrecarrer les efforts du provincial. À cet égard l'association des chantiers maritimes canadiens a fait et fait toujours des représentations auprès du gouvernement fédéral pour qu'il adopte une politique fiscale visant à susciter la construction et la modification de navires dans les chantiers maritimes canadiens semblable à celle du Québec et que les deux mesures soient harmonisées. De plus, Monsieur Antoine Dubé, député bloquiste de Lévis, a présenté dernièrement le bill privé C-213, dont j'ai joint copie au dossier que je vous ai remis, lequel a été adopté en deuxième lecture à la Chambre des Communes et qui a fait l'objet d'une présentation au comité des finances le 31 mai dernier. Il semble donc y avoir de l'espoir mais le temps nous est compté. Il faut agir rapidement !

Les représentants d'Industrie Canada clament haut et fort que la construction de navire est une industrie en déclin et qu'il ne faut donc pas y mettre d'efforts encore moins d'argent. Il faut cependant souligner deux points importants :

1. Plusieurs industries qui avaient été déclarées moribondes sont maintenant le fleuron des canadiens. Ne mentionnons que l'aérospatiale, l'industrie de l'automobile avant la conclusion du pacte de l'automobile, le vêtement, le meuble, etc. ...
2. Les mesures que nous demandons ne requièrent pas un acte de foi de la part des politiciens fédéraux puisque ce ne sont pas des subventions. Si effectivement, nous ne sommes pas aussi bons que nous le prétendons et que nous n'utilisons pas les mesures en place il n'en coûtera pas un sou au fédéral. Si nous sommes aussi bons que le croyons tout le monde en bénéficiera car nous créerons des milliers d'emplois directs et indirects qui rapporteront plus à l'économie canadienne que l'effort fiscal qui aura été consenti par le fédéral.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Suggestion

Faire des représentations intensives auprès du gouvernement fédéral, plus spécifiquement Industrie Canada et le Ministère des Finances, afin qu'il adopte une politique fiscale pour la construction et la conversion/modification de navires, à l'image de la politique provinciale.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

Le point 2.4 de votre document est on ne peut plus juste. Il faut absolument redorer le blason du transport maritime en corrigeant la perception du grand public à cet égard. Le transport maritime répond aux préoccupations des Québécois tant au niveau environnemental qu'économique mais ils ne le savent pas. De plus, le transport touche tous les consommateurs jeunes ou vieux et à chaque fois que ce n'est pas le meilleur mode de transport qui est utilisé il en coûte à tous les citoyens soit à court, moyen ou long terme.

Suggestion

Je préconise une campagne de valorisation du transport maritime.

PRÉSENTATION SUR LA
« POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL »
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
HOTEL DELTA, MONTRÉAL, QUÉBEC 5 JUIN 2000
PAR DENISE VERREAULT, PRÉSIDENTE
GROUPE MARITIME VERREAULT INC.

En bref, il faut cogner sur le clou fédéral!

Mais avant de terminer je dois absolument vous faire part d'un point qui m'a chatouillée lorsque j'en ai fait la lecture. C'est le dernier paragraphe de la page 17 de votre document. Je ne comprends pas bien ce que l'auteur avait en tête lorsqu'il a écrit en parlant de Industries Davie et je cite :

« Ce maintien d'un centre stratégique de services de construction et de réparations de navires est nécessaire afin de conserver les avantages que confère au Québec le système Saint-Laurent/Grands Lacs dans le transport maritime. »

Peut-être n'était-ce que de la nostalgie ?

Je terminerai par un mot de Monsieur Claude Béland :

« C'est difficile de faire fleurir son jardin lorsqu'on sème ailleurs »



GROUPE MARITIME VERREAULT inc.

**NOTES SUR L'ÉTAT DE LA SITUATION DU
TRANSPORT MARITIME ET DE LA
CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA**

Au Canada, un emploi sur trois dépend de nos exportations et celles-ci sont le moteur de la reprise économique que nous connaissons actuellement. Le transport maritime est une composante vitale du commerce. 224 millions de tonnes sont confiées au transport maritime et sa contribution au produit intérieur brut est de deux milliards de dollars par année. Mais attention, la très grande majorité du transport n'est pas fait par des navires canadiens...

Je vous parlerai donc d'un sujet qui n'est pas à la mode. C'est probablement ce qui résume le mieux la problématique actuelle du transport maritime au Canada.

Le transport maritime, ce n'est pas populaire. Ce n'est pas high tech, ce n'est pas « flashant », ce n'est pas chromé, ce n'est pas très visible et quand ça l'est ce n'est habituellement pas réjouissant. Très peu de gens savent et j'insiste très peu de gens savent que le transport maritime est le moyen de transport le plus économique, le plus respectueux de l'environnement et que c'est un moyen de transport sécuritaire et efficace. Les bateaux sur le fleuve sont vus comme des monstres d'acier qui polluent les eaux limpides de notre beau fleuve... ! J'exagère à peine.

Mais en fait le transport par bateau est-il encore logique ? Les bateaux sont-ils des dinosaures ou un moyen de transport du XXI siècle ? En cette fin de millénaire où la vitesse a pris de plus en plus d'importance dans nos vies nous en sommes venus à penser que tout doit être transporté rapidement. Dans le même souffle nous recherchons partout le meilleur rapport qualité prix et nous souhaitons vivre dans un environnement

moyen de transport, le plus approprié compte tenu de nos exigences et de nos besoins ou y allons-nous au plus simple et au plus rapide. Nous avons oublié qu'il y a un prix à payer pour la vitesse et le juste à temps. Car bien évidemment lorsque nous pensons à la vitesse et au juste à temps nous pensons au train, au camion et à l'avion.

Tout le monde comprend la part que le camion, le train ou l'avion occupe dans sa vie. Mais ce n'est pas le cas pour le transport maritime.

Parlons du pétrole par exemple. Si je vous demandais de me nommer un navire, je suis à peu près sûre que j'entendrais l'Exxon Valdez et les commentaires qui vont de pair. Voilà la perception que les Canadiens ont du transport maritime. Les pétrolières essaient presque de cacher qu'elles doivent parfois transporter leurs produits pétroliers par eau, par peur de la réaction du public. Par contre, il est bien connu que des milliers de litres de pétrole sont transportés chaque jour sur nos routes ou sur la voie ferrée sans que personne ne s'en inquiète. A titre d'exemple, les mines Gaspé de Murdochville, situées au centre de la péninsule gaspésienne, sont approvisionnées en produits pétroliers lourds, tel le bunker, transportés par vingt cinq (25) camions qui partent de Montréal à chaque semaine et ce tout au long de l'année. Ce trajet représente environ 900 km aller seulement. Pour ceux qui ont fait le calcul cela fait mille trois cent (1 300) camions par année. Lorsqu'on sait que chaque camion endommage la route comme 33 000 automobiles, j'ai fait le calcul pour vous, cela représente l'équivalent de 42 900 000 automobiles de Montréal à Murdochville annuellement ! De même, les produits pétroliers qui étaient auparavant transportés par bateau sur le Saguenay sont maintenant transportés par camion. Un article paru dans le journal Le Soleil du 14 mars 1995 commençait comme ceci : "le transport du pétrole par camion vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean pollue l'air, abîme la route et stresse les automobilistes. Mais c'est le mode de transport le plus économique et Québec n'interviendra pas pour favoriser un acheminement par train ou par rail" je crois qu'on voulait ici dire par train ou par bateau. On n'hésitait pas cependant dans cet article à dire que le camion rejette 18 fois plus de dioxyde de carbone que le bateau.

Une étude allemande a calculé que le coût social du transport ferroviaire est six fois plus élevé que celui du transport fluvial tandis que celui du transport routier multiple ce coût par vingt. A une époque où bien des décisions sont prises en fonction d'un développement durable, ces quelques données doivent nous faire réfléchir à la place que chaque mode de transport devrait occuper dans nos sociétés.

Malheureusement, les études environnementales ont souvent le défaut de limiter leurs analyses aux impacts négatifs d'un mode de transport plutôt que d'évaluer les impacts comparatifs des différents modes de transport. Le Minnesota Department of Transportation a réalisé en 1991 une étude très approfondie portant sur les coûts de la non-utilisation du transport maritime. Ils ont tenté de déterminer l'impact de l'abandon du transport maritime au profit du camion et du rail.

Les mouvements considérés dans cette étude touchaient au transport de charbon, d'agrégats, de produits pétroliers, de papier et de bois sur le Mississippi et le Lac Supérieur. Les mouvements étudiés ne touchaient que 5% du trafic maritime de l'état.

Voici ce qu'ils ont trouvé.

L'abandon du transport maritime au profit du camion aurait comme conséquence :

- d'augmenter l'utilisation de carburant de 926%
- d'entraîner une hausse de 1 920% des émissions toxiques
- d'accroître de 610% les probabilités d'accidents
- d'obliger l'état à se débarrasser chaque année de 2746 pneus usés supplémentaires
- de forcer les entreprises impliquées à utiliser **quotidiennement** 1 333 camions supplémentaires

Ces informations proviennent de **Levons l'ancre.**

La comparaison a aussi été faite avec le chemin de fer mais je vous en fait grâce.

Les médias font grand étalage des accidents maritimes impliquant des pétroliers et les publicisent comme étant les désastres environnementaux ultimes qui vont détruire notre environnement. Ça fait des belles manchettes. Par ailleurs, quand entendons nous parler de l'impact environnemental des millions de kilomètres d'asphalte que nous mettons sur nos routes ? Qu'arrive-t-il avec tous les produits à base de pétrole qui pénètrent nos sols à chaque fois qu'il pleut ? Vous êtes-vous déjà demandé pourquoi les camions qui transportent des produits pétroliers ont l'air si propre ? Si vous avez répondu oui à la question c'est que vous avez observé les camionneurs laver leur camion dans un garage près de la raffinerie où ils viennent de faire le plein. Où s'en va donc cette eau mêlée de pétrole ?

Certains pourraient être tentés de qualifier ce geste d'insignifiant et les quantités de négligeables mais au nombre de camions qui transportent du pétrole sur nos routes il faut s'en inquiéter.

N'est-il pas temps de remettre les pendules à l'heure ?

Il faudrait diffuser largement les faits concernant le transport maritime et tout ce qui le touche.

La prise en charge, ne serait-ce que partielle, de nos exportations, recèle un potentiel de développement économique insoupçonné par les profanes. Voici quelques exemples.

Il y a quelque temps lorsque le gouvernement canadien a décidé de venir en aide à la Somalie en faisant parvenir à ce pays des denrées canadiennes de toutes sortes, pas un gramme de cette marchandise n'a été transporté par des navires canadiens. L'excuse invoquée par le gouvernement pour cette aberration ? Les coûts d'assurance pour transporter des marchandises sur des navires de plus de quinze ans sont trop élevés. Or, comment les armateurs canadiens peuvent-ils renouveler leur flotte, et donc donner de l'ouvrage à nos chantiers, si même notre propre gouvernement fait affaire avec des armateurs étrangers qui possèdent de beaux navires neufs construits à l'aide de subventions et/ou de programmes fiscaux.

Qui sait par contre que les navires canadiens sont soumis à la réglementation la plus sévère au monde et donc qu'un navire canadien de 20 ou 25 ans est en bien meilleur état qu'un navire de 15 ans arborant un pavillon de complaisance ?

Bien peu de gens comprennent le fonctionnement du transport maritime et en voici un autre exemple.

Lors des jeux olympiques de Lillehammer, un article paru dans la revue l'Escale, photo à l'appui, disait que les équipements des athlètes canadiens seraient transportés par conteneur sur un navire de Canada Maritime. Bien peu de gens ont soupçonné que le nom de la compagnie voulait dire bien peu de choses pour l'économie canadienne, car le bateau bat évidemment pavillon étranger et a à son bord un équipage tout aussi étranger.

C'est comme si on retrouvait un équipage étranger sur un vol d'air canada entre Montréal et Paris. Impensable direz-vous. Eh ! bien c'est ce qui se passe dans le domaine maritime.

La population doit être informée afin de comprendre la part que joue le navire dans sa vie de tous les jours. Il contribue à un environnement plus propre parce qu'il est plus efficace que n'importe quel autre mode de transport et c'est aussi le moyen de transport le plus économique, ce qui affecte évidemment le prix de ce que nous achetons. C'est un mode de transport qui bénéficie à tous, et en retour nous payons tous lorsque nous ne l'utilisons pas.

Qui sait sur quelle distance on peut transporter 1 tonne de marchandises avec cinq (5) litres de carburant ? Voici quelques chiffres évocateurs.

6 km par avion
100 km par route
333 km par chemin de fer
500 km par voie d'eau

25 000 tonnes de céréales peuvent être transportées par

1 lacquier

500 wagons de 50 tonnes

833 camions de 30 tonnes

Voilà pour l'efficacité énergétique.

Je ne pourrais pas vous parler du domaine maritime sans parler de dragage. Nous savons tous que pour que le transport maritime se fasse efficacement et sécuritairement, il doit y avoir du dragage. Or, il est de plus en plus difficile de faire du dragage au pays. Bien sûr parce que le gouvernement prétend que ses goussets sont vides et qu'il ne reste plus rien dans la cagnotte du transport. Ce n'est pas surprenant qu'il ne reste plus d'argent une fois qu'ils ont rénové les aéroports, réparé les routes et subventionné le chemin de fer. Mais aussi à cause des pressions des environnementalistes. Il est de plus en plus difficile d'obtenir les permis environnementaux requis avant de faire du dragage parce que certains groupes de pression ou personnes ont réussi à répandre la croyance que le dragage, ça pollue... comme c'est étrange. On accuse le dragage de remettre les sédiments en suspension et de déranger ainsi l'environnement marin. Et si les sédiments sont contaminés eh ! bien là c'est la catastrophe. Ce que les environnementalistes oublient c'est que si nous devons draguer c'est que les courants, le flux et le reflux ainsi que les crues printanières ont transporté tellement de sédiments qu'il n'y a plus assez d'eau pour le passage ou l'amarrage des navires. Croient-ils donc que les sédiments transportés par les forces de la nature ne sont jamais en suspension ? Si vous comparez la turbidité engendrée par le dragage et celle engendrée par les crues printanières vous comprendrez ce que je veux dire. En Europe le dragage est considéré comme une solution environnementale, alors qu'au Canada le dragage est considéré comme un problème environnemental... je pense qu'il faut se demander à qui cela profite...

Parlons maintenant de l'impact des lois qui visent à protéger l'environnement marin. Eh ! bien là aussi nous manquons le bateau. Nous avons vu plus haut que le transport par bateau est un moyen sécuritaire et

énergétiquement rentable. Mais chaque image de canard englué de pétrole vient renforcer la réglementation et insuffle la révolte au sein des groupes environnementalistes qui y voit là des signes d'apocalypse. Ils réclament donc à hauts cris qu'on cesse immédiatement toute activité de transport maritime afin de sauver les canards et donc le monde entier.

Il est inévitable qu'il y ait des accidents peu importe le moyen de transport. À preuve, l'année dernière a été une année record en ce qui concerne les accidents de trains. Mais, malgré tout, Ultramar a conclu cette année une entente avec le CN pour transporter tous ses produits pétroliers de Québec à Montréal en remplacement du navire alors qu'Ultramar avait importé, il y a deux ans, trois navires allemands à double coque pour transporter ses produits. Chaque jour donc environ 4000 tonnes de gazoline et diesel passent à proximité de nombreuses villes et villages le long de la vallée du St.-Laurent sans oublier Montréal. Je n'ose pas imaginer les conséquences d'un accident du fameux Ultratrain pour ces populations. Nous devons évidemment faire en sorte d'augmenter la sécurité de chaque moyen de transport et nous doter de politiques qui favorisent l'utilisation du moyen de transport le plus efficace compte tenu des besoins spécifiques dans chaque cas. Voilà le défi des années à venir !

Je suis absolument renversée par les lois environnementales concernant le rejet des déchets toxiques en eaux libres par les entreprises. Pour ceux qui ne le sauraient pas ou qui l'auraient oublié, je vous rappelle que ce n'est pas le transport maritime qui est responsable de la pollution du St.-Laurent, mais une cinquantaine d'entreprises qui sont responsables à elles seules de 90% des dommages causés à l'environnement.

Quant on pense qu'un navire ne peut même pas rejeter ses eaux usées en eaux libres. Tous les navires canadiens doivent obligatoirement être équipés de systèmes de traitement des eaux usées alors que plusieurs municipalités rejettent leurs eaux usées dans le fleuve sans leur avoir faire subir la moindre filtration. Voilà un bel effet du lobbying et de l'inconscience.

Mais ce qu'il y a de pire, c'est que nos politiques maritimes restrictives ne diminuent aucunement le transport maritime sur le Fleuve St.-Laurent ;

Elles font seulement en sorte que ce transport soit effectué par des compagnies étrangères avec des navires arborant pavillon étranger avec ce que cela implique pour l'économie du pays et la sécurité. Nos gouvernements prétendent ne pas pouvoir supporter financièrement la construction de navires alors que tous les pays industrialisés et les pays en émergence le font. Résultat: nous perdons des milliers d'emplois reliés à la construction des navires et à leur opération. Nous n'avons plus, à toutes fins pratiques, de marine marchande alors que des centaines de navires étrangers viennent ici chercher nos matières premières ou importent des produits que nous pourrions fabriquer ici.

C'est que notre gouvernement, pour répondre aux pressions des environnementalistes, élabore des règlements extrêmement stricts puis laisse entrer les navires étrangers sur nos eaux et ne les soumet pas à ces mêmes lois... !

Mais ce n'est pas tout. Voici l'allure que prend l'industrie de la construction de navires suite à l'alena.

Les États-unis comptent plusieurs chantiers importants qui, comme nos chantiers, n'ont construit au cours des dernières années que des navires de guerre. Comme le gouvernement américain ne commande à toutes fins pratiques plus de navires de guerre à ses chantiers il a mis en œuvre un plan de conversion des chantiers pour que ceux-ci puissent s'adapter à la production commerciale. Ce plan démontre clairement la volonté du gouvernement américain à maintenir ses chantiers maritimes en vie tout en clarifiant son implication. Les chantiers, les armateurs et autres intervenants maritimes recevront de l'aide, mais elle est définie, conditionnelle et limitée dans le temps. En d'autres mots, ils seront sevrés à moyen terme. Et ils le savent. Donc, après qu'ils auront profité du programme d'aide, leur survie dépendra d'eux.

Voici les grandes lignes de ce programme en cinq (5) points :

- assurer une juste compétition internationale
- améliorer la compétitivité

- éliminer la réglementation gouvernementale inutile
- financer les ventes de navires (incluant les exportations) à l'aide de garanties de prêt allant jusqu'à 87.5% du prix du navire sur 25 ans
- apporter une assistance dans le marketing sur le marché international

Ce programme s'adresse aux armateurs (américains ou étrangers), aux chantiers américains, aux institutions financières, aux professionnels de l'industrie maritime et à toutes les autres industries reliées au domaine maritime.

Cette année 79 navires commerciaux de toutes sortes seront livrés par des chantiers américains pour une valeur de un milliard cent trente neuf millions de dollars (1 139m\$) et 97 autres sont présentement en commande pour une valeur de trois milliard six cent trente quatre millions de dollars (3 634m\$). Ces données excluent les commandes militaires !

Mais ce n'est pas tout. Tout récemment, le gouvernement américain a adopté un budget d'un milliard de dollars pour permettre aux armateurs américains de compétitionner avec les armateurs étrangers. Les armateurs américains recevront en 1996 2,3 millions de dollars par navire qui naviguera au moins 320 jours sur les eaux internationales et 2,1 millions de dollars par navire pour les années 1997 jusqu'à 2005.

Dans le cadre actuel de libre-échange qui éliminera complètement les tarifs douaniers sur les navires en provenance des États-Unis à partir de 1998, le marché canadien sera extrêmement attrayant et à la portée des chantiers maritimes américains qui auront eu l'occasion de moderniser leurs équipements et de modifier leur production, à l'aide de leur gouvernement. Et le gouvernement américain sera plus que disposé à faire profiter les armateurs canadiens de garanties de prêts afin d'obtenir des commandes pour ses chantiers. D'ailleurs, le gouvernement américain met à la portée de ses chantiers 400m\$us pour leur permettre de moderniser leurs installations et de faire la transition jusqu'à l'an 1999 où les subventions aux chantiers doivent tentativement être éliminées à travers le monde. Permettrons-nous que des milliers d'emplois soient ainsi exportés ? Car il faut bien ici comprendre que tant que le Jones Act sera en vigueur, nos chantiers ne

pourront jamais exporter de navires aux États-Unis. Pour ceux qui ne le sauraient pas le Jones Act est une mesure protectionniste américaine qui interdit l'usage de navires construits en dehors des États-Unis dans les eaux américaines. Et cette mesure n'a pas été touchée par l'accord de libre échange... !

Ne rien faire revient en fait à ouvrir toute grande la porte du marché canadien aux chantiers américains et aux autres. Car il n'y a pas seulement aux États-Unis où l'aide aux chantiers maritimes est présente et ouverte. En Allemagne, par exemple, la construction de navires est un abri fiscal pour les contribuables à revenus élevés, soit l'équivalent de ce que nous faisons ici dans le domaine minier ou cinématographique. En n'agissant pas, les chantiers des autres pays ont le beau rôle avec les résultats qu'on connaît. Nous nous devons d'instaurer des mesures qui permettront à nos armateurs de faire construire ici des navires à prix compétitif au lieu d'aller les faire construire ailleurs.

Bien sûr la politique fiscale adoptée par le gouvernement provincial lors de son dernier budget est un pas dans la bonne direction mais il est clair que ce ne sera pas suffisant. Le gouvernement fédéral, qui prétend avoir juridiction dans ce domaine, devra s'impliquer et poser les gestes qui permettront à nos armateurs de ne pas se *faire manger la laine sur le dos* comme c'est le cas présentement.

Voici quelques chiffres qui nous touchent de très près.

Les retombées économiques du Port de Montréal dans la région métropolitaine sont de 1,3 milliards de dollars et le nombre d'emplois qu'il génère est de 14 000.

À Québec, les retombées économiques sont de 350 000 millions de dollars alors que l'activité portuaire génère 6 500 emplois dans la région.

Le Saint-Laurent a une importance fondamentale pour l'économie du Canada et du Québec parce qu'il joue un rôle majeur dans l'ensemble de l'industrie maritime canadienne dans l'équilibre de notre balance

commerciale. Le transport maritime, et donc le Saint-Laurent, représente une chance unique pour le Canada d'acquérir un minimum d'indépendance économique vis-à-vis les États-Unis puisqu'il est responsable de la quasi-totalité de notre commerce hors Amérique.

Le Saint-Laurent est créateur de richesse. Il est un pilier de notre économie et contribue de manière substantielle à notre niveau de vie et à notre qualité de vie.

L'utilisation d'un seul navire sous pavillon canadien rapporte directement au-delà d'un million de dollars par année aux gouvernements et par conséquent ces revenus disparaissent lorsque les services de transport maritime au pays sont assurés par des armateurs ayant enregistré leurs navires à l'étranger.

L'utilisation de navires enregistrés au Canada permettrait au pays d'avoir un meilleur contrôle sur la sécurité à bord des navires, ce qui n'est pas le cas lorsqu'un navire est enregistré à l'étranger. Les "minounes" naviguant dans nos eaux sont pour la plupart étrangères. Se fier aux pavillons de complaisance pour assurer notre transport maritime, c'est encourager ce type de services.

Notre entreprise a fait faire, il y a à peine six mois, une étude sur la situation du trafic maritime sur le Saint-Laurent. Le but de l'étude était d'identifier le type de navires, dimensions et tonnage, qui empruntent le Saint-Laurent, le pavillon, la fréquence à laquelle ils empruntent le fleuve et évidemment le nom et la nationalité de l'armateur. Les résultats de cette étude sont utiles pour nous mais reflètent malheureusement trop bien le résultat de l'absence de politique de transport et les conséquences de ce laisser-aller et de cette aberration pour notre économie. Nous avons donc en mains un outil qui nous permet en tant que chantier maritime de courtiser les armateurs qui empruntent le fleuve et de leur offrir nos services mais cela est extrêmement difficile car les armateurs, majoritairement européens, sont aussi très protectionnistes. Nous avons dénombré huit cent quatre vingt quatorze (894) navires différents qui empruntent le fleuve Saint-Laurent à chaque année, certains d'entre eux

plusieurs fois par année. La majorité d'entre eux, qui effectuent pourtant leur trafic dans l'axe Nord sud, retournent en Europe lorsque vient le temps des réparations et inspection sur leurs navires. Nous leur permettons donc de transporter les produits qui sortent des usines situées le long du Saint-Laurent, qui sont encore trop souvent des matières premières d'ailleurs, sans aucunes retombées pour nous.

Nous pourrions construire ces navires, les armer, employer des marins canadiens, réparer ici ces navires, acheter ici les vivres, le carburant, opérer ici ces navires. Enfin nous profiterions de toute l'activité économique reliée au transport maritime et ce n'est pas peu dire.

Le Québec à lui seul exporte et importe annuellement, sur des navires étrangers rappelons-nous, pour plus de 12 milliards de dollars de marchandises par voie d'eau. Une connaissance plus qu'approximative de l'industrie du transport maritime peut certainement servir le pays. Combien de temps pourrions-nous conserver une certaine expertise en transport maritime si nous laissons volontairement ce champ d'activité occupé par les armateurs étrangers ?

Ce n'est pas le potentiel de développement économique qui manque puisque si nous prenions notre transport en mains cela impliquerait la construction et l'opération de navires donc des milliers d'emplois. De cette façon nous contribuerions au respect des lois environnementales dont nous nous sommes dotés mais ce qui est encore plus important nous ferions preuve d'un minimum de respect de nous-mêmes!

Le Ministre des Transports des Pays-Bas annonçait récemment la mise sur pied d'un programme de transport global comprenant notamment l'augmentation du transport maritime tant intérieur qu'international afin de réduire les dommages à l'environnement et désengorger les routes... ! Ici notre gouvernement est engagé dans une vaste opération de désengagement envers le maritime. Je n'en dirai pas plus car vous saurez désormais tirer vos conclusions vous-mêmes !

Le domaine recèle un énorme potentiel de développement économique et

de croissance à certaines conditions :

- 1) que nous puissions développer le transport maritime sur le St.-Laurent
- 2) que nous puissions reprendre le contrôle, ne serait-ce que partiel, du transport maritime de nos importations et exportations et des avantages qui en découlent

Pour ce faire, nous devons, sur la scène domestique, créer un environnement qui rétablira l'équilibre entre les divers modes de transport. Sur la scène internationale, nous devons créer un environnement qui nous permettra de compétitionner efficacement contre les pays qui reçoivent de l'aide pour la construction et la réparation de navires et l'emploi des marins afin de profiter au maximum des retombées économiques du transport maritime.

1. Créer et adopter une politique nationale de transport où chaque mode de transport est traité équitablement. Je fais ici référence aux subventions directes et indirectes consenties au train, au camion et à l'avion. Voici quelques exemples.

Nous savons depuis longtemps que l'argent de nos taxes a servi à couvrir les pertes opérationnelles du CN. D'ailleurs, le gouvernement a radié plus d'un milliard de dollars de pertes du CN avant de rendre les actions disponibles sur le marché public.

Nous savons aussi que l'industrie du camionnage bénéficie d'importantes subventions indirectes du fait qu'elle ne paie pas sa juste part en ce qui a trait aux dommages qu'elle cause aux infrastructures routières. Un seul camion endommage la route l'équivalent de 33 000 automobiles et on sait bien qu'un camion ne paie pas des frais d'enregistrement 33 000 fois supérieurs à ceux d'une automobile. Les citoyens paient la différence. L'industrie du camionnage jouit gratuitement de tous les services d'entretien des routes, ce qui n'est pas le cas pour le transport maritime puisque les armateurs doivent maintenant payer pour les services de la Garde Côtière.

Je suis moins familière avec la situation dans l'aéronautique mais nous savons tous que le gouvernement a injecté et injecte encore des millions de dollars dans la réfection des aéroports. Bombardier pour sa part doit en grande partie son succès dans la construction d'avions au support financier des gouvernements. Elle reçoit encore d'ailleurs de l'assistance et à juste titre puisque sans cette aide la construction aéronautique n'existerait pas au Canada.

2. Reprendre le contrôle du transport de nos importations et exportations. Il ne s'agit pas ici de mesures protectionnistes puisque celles-ci même si elles donnent des résultats intéressants à court terme ne favorisent pas le développement durable.

Le but est donc de nous équiper d'une batterie d'outils fiscaux qui :

a) permettront à nos armateurs de faire construire ici des navires à prix compétitifs. Ces navires serviraient aux services domestique et international. (notre ministre des finances pourrait ainsi faire construire ses navires ici plutôt qu'en Chine peut-être ?) b) nous permettraient d'engager des marins canadiens sur les navires destinés au transport international (des mesures similaires sont disponibles pour les ingénieurs engagés sur des projet de l'ACDI)

c) permettre à nos armateurs d'opérer ici des navires opérant sur la scène internationale en créant un environnement fiscal avantageux comme c'est le cas présentement pour les armateurs étrangers. En effet, il y a quatre ou cinq ans le gouvernement fédéral a fait du Canada un paradis fiscal pour les armateurs étrangers qui opèrent ici des flottes dédiées au trafic international. Ne pourrions-nous faire de même pour nos armateurs canadiens ce qui les inciterait à réinvestir ici les profits réalisés à l'étranger... !

Quels sont les meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs ? Voici quelques suggestions qui pourraient servir de point de départ. Le gouvernement fédéral devra mettre en place des mesures concrètes telles que :

- a) crédit d'impôt pour les chantiers maritimes canadiens harmonisé à celui du Québec
- b) crédit d'impôt aux armateurs qui font faire le design d'un navire au Canada. Le crédit d'impôt peut être accordé au chantier si c'est celui-ci qui fait ou fait faire le design au Canada
- c) Un programme similaire au programme allemand pour promouvoir la construction de navires, notamment un abris fiscal pour les contribuables qui ont un revenu élevé et peuvent ainsi réduire leurs impôts en investissant dans la construction de navires. Même si ce genre de véhicule est de moins en moins populaire il a au moins l'avantage de mettre l'argent des contribuables au service de l'économie canadienne.
- b) congé d'impôt aux marins canadiens qui naviguent à l'étranger
- c) permettre l'enregistrement des revenus provenant du trafic international à l'abri de l'impôt

Même si les moyens peuvent varier les objectifs demeurent les mêmes soit :

1. redonner au transport maritime la place qui lui revient en adoptant une politique nationale de transport qui a le souci des intérêts des contribuables en permettant l'utilisation du meilleur moyen de transport compte tenu des besoins au lieu de créer un climat artificiel en faveur d'un moyen de transport ou un autre.
2. se réappropriier les bénéfices économiques du transport maritime sur le St.-Laurent en créant un environnement adéquat dans un contexte international

**SUR QUELLE DISTANCE 1 TONNE DE MARCHANDISE
PEUT-ELLE ÊTRE TRANSPORTÉE
AVEC 5 LITRES DE CARBURANT ?**

6 km par avion

100 km par camion

333 km par train

500 km par bateau

NOUS VOUS EN DONNONS PLUS POUR VOTRE ARGENT !



VERREAULT NAVIGATION inc.
Dragage, construction et réparation de navires

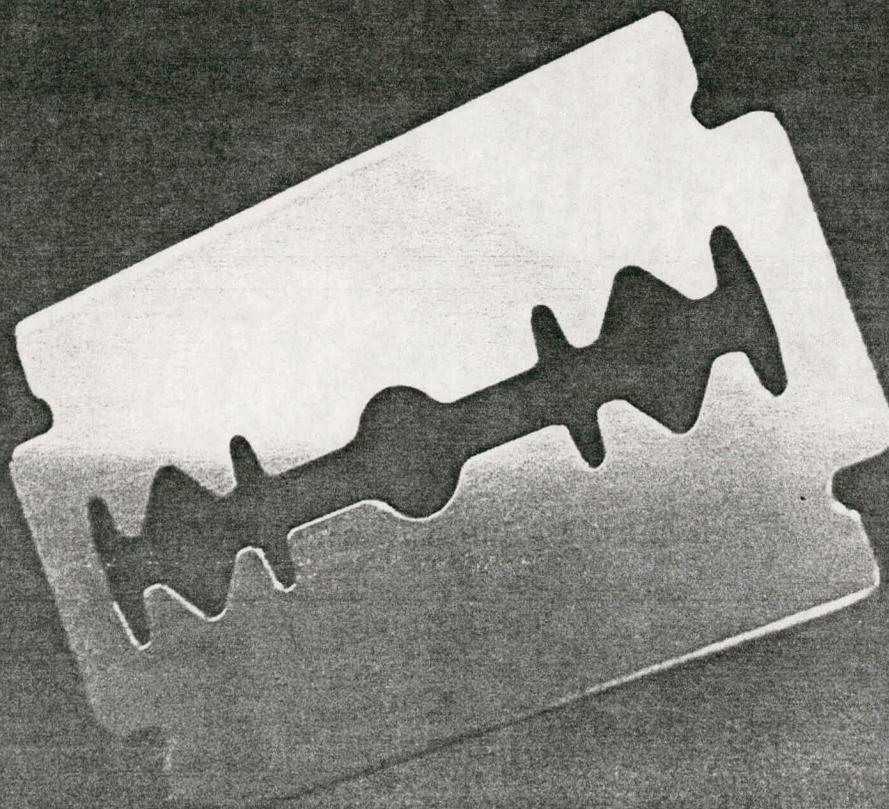
NOTRE FIERTÉ, VOTRE GARANTIE DE QUALITÉ

Une compagnie affiliée à Groupe Maritime Verreault inc.

146, rue Principale, Les Méchins, Québec, G0J 1T0 • Tél.: (418) 729-3733 • Téléc.: (418) 729-3285

E-mail: verronav@groupeverreault.com • Web site: www.groupeverreault.com

**LA FLOTTE CANADIENNE
RESSEMBLERA-T-ELLE À CECI
AU 21^E SIÈCLE ?**



PAS SI ON Y TRAVAILLE !



VERREAUULT NAVIGATION inc.
Dragage, construction et réparation de navires

NOTRE FIERTÉ, VOTRE GARANTIE DE QUALITÉ

Une compagnie affiliée à Groupe Maritime Verreault inc.

146, rue Principale, Les Méchins, Québec, G0J 1T0 • Tél.: (418) 729-3733 • Téléc.: (418) 729-3285

E-mail: verronav@groupeverreault.com • Web site: www.groupeverreault.com

Au 21^e siècle,
les navires canadiens
seront-ils faits de

NOUVEL ACIER

...ou transformés en

NOUVEL ACIER ?

IL FAUT Y VOIR MAINTENANT !



VERREAULT NAVIGATION inc.
Dragage, construction et réparation de navires

NOTRE FIERTÉ, VOTRE GARANTIE DE QUALITÉ

Une compagnie affiliée à Groupe Maritime Verreault inc.

146, rue Principale, Les Méchins, Québec, G0J 1T0 • Tél.: (418) 729-3733 • Téléc.: (418) 729-3285

E-mail: verronav@groupeverreault.com • Web site: www.groupeverreault.com

*«Au départ,
nous disposons tous
de dons.
Notre mérite consiste
à les exploiter.»*

Jean Toomer

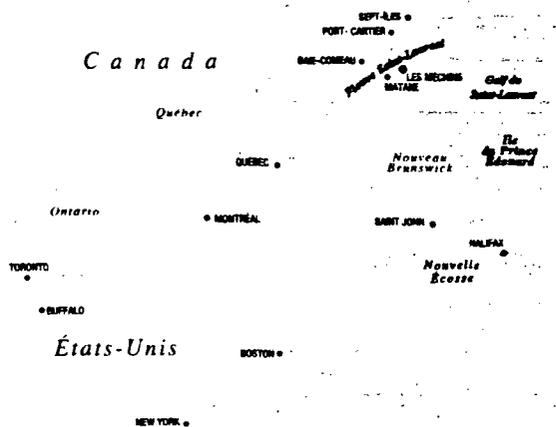


**NOTRE GROUPE DE SOCIÉTÉS EST ISSU
D'UN LEGS QUE NOUS AVONS SU
FAIRE PROSPÉRER. NOUS SOMMES
AUJOURD'HUI FIERS DE LE PARTAGER.**

NOS ACTIVITÉS ONT DÉBUTÉ EN 1956 ALORS
QUE LE CAPITAINE BORROMÉE VERREAULT
FONDAIT UNE ENTREPRISE DE DRAGAGE
DANS LE BUT DE RÉPONDRE AUX BESOINS
D'UN MARCHÉ LOCAL. AUJOURD'HUI, C'EST UN
MARCHÉ D'ENVERGURE INTERNATIONALE QUE
VISE NOTRE GROUPE : NOUS CONSIDÉRONS
LE MONDE COMME NOTRE MARCHÉ. NOTRE
MISSION : VEILLER À CE QUE CHACUN DE NOS
CLIENTS SOIT ENTièrement SATISFAIT, ET CE,
CHAQUE FOIS QU'IL RECOURT À NOS SERVICES.

**CHAQUE CONTRAT REPRÉSENTE
POUR NOUS UN DÉFI PARTICULIER
QUI NOUS OFFRE LA POSSIBILITÉ
D'ÉLABORER DES SOLUTIONS
NOVATRICES.**

NOTRE GROUPE S'ENORGUEILLIT DE SA LISTE
DE CLIENTS QUI S'ALLONGE TOUJOURS ET
DES TÉMOIGNAGES ÉLOQUENTS QUI VIENNENT
SANS CESSÉ ENRICHIR SES DOSSIERS - DES
TÉMOIGNAGES QUI SOULIGNENT NON
SEULEMENT LES SUCCÈS DE NOS DIVERSES
SOCIÉTÉS, MAIS AUSSI LA FAÇON DONT
LEURS GESTIONNAIRES SE DISTINGUENT
EN DEMEURANT CONSTAMMENT À L'ÉCOUTE
DES BESOINS DE LEUR MARCHÉ.



Notre siège social est situé au cœur même du champ d'action de nos clients : entre Montréal et Halifax, à l'est de Québec... près des ports de Sept-Îles, Port-Cartier et Baie-Comeau.

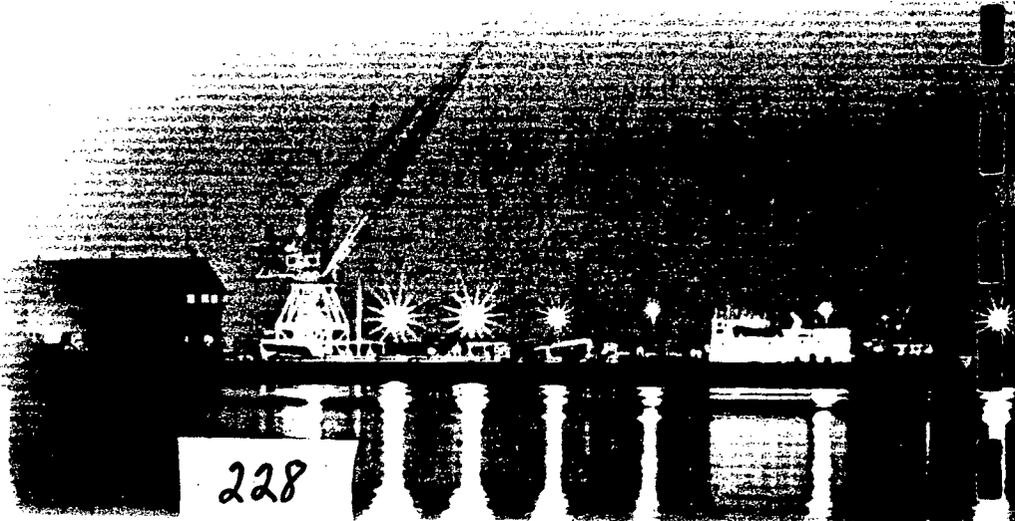
Cette situation représente un avantage économique pour les armateurs dont les navires utilisent la voie maritime du Saint-Laurent.

Groupe Maritime Verreault est un holding établi en 1991, dont la mission est de commercialiser et de promouvoir les activités des entreprises qu'il regroupe. Celles-ci sont spécialisées dans la réparation des navires, le dragage et le transport maritime des liquides en vrac. La direction du Groupe Maritime Verreault inc. a pour objectif d'évaluer et d'exploiter les possibilités d'expansion du holding.

C'est également au siège social que sont assurés les services de comptabilité, d'informatique et de secrétariat de chacune des entreprises affiliées. En simplifiant ainsi les activités administratives, le Groupe réalise d'importantes économies et maximise ses compétences en gestion.

Groupe Maritime Verreault inc. détient la totalité des actions des entreprises suivantes :

- Verreault Navigation inc.**
- BV Maritime inc.**
- Verreault Maritime inc.**
- Les Industries Verreault inc.**
- Verreault Maritime Holding inc.**
(qui contrôle le Groupe Enerchem)



VERREULT NAVIGATION INC. EST COMPOSÉE D'UNE DIVISION DE CONSTRUCTION/RÉPARATION DE NAVIRES ET D'UNE DIVISION DE DRAGAGE.

DIVISION CHANTIER NAVAL

Cette division se spécialise dans la construction, la réparation et la transformation de navires. Notre carnet de clients compte des opérateurs de navire nord-américain ainsi que des opérateurs européens qui sillonnent principalement la voie de trafic maritime du Saint-Laurent.

Sa cale sèche de 164 mètres (540 pieds) convient à la majorité des navires de gros tonnage.

Notre chantier naval jouit d'une réputation enviable auprès des armateurs et propriétaires de navire canadiens qui le considèrent comme le plus productif de l'Est du Canada. En outre, Verreault Navigation est renommée pour la qualité de son travail, ses prix très concurrentiels et le respect des échéanciers fixés par ses clients.

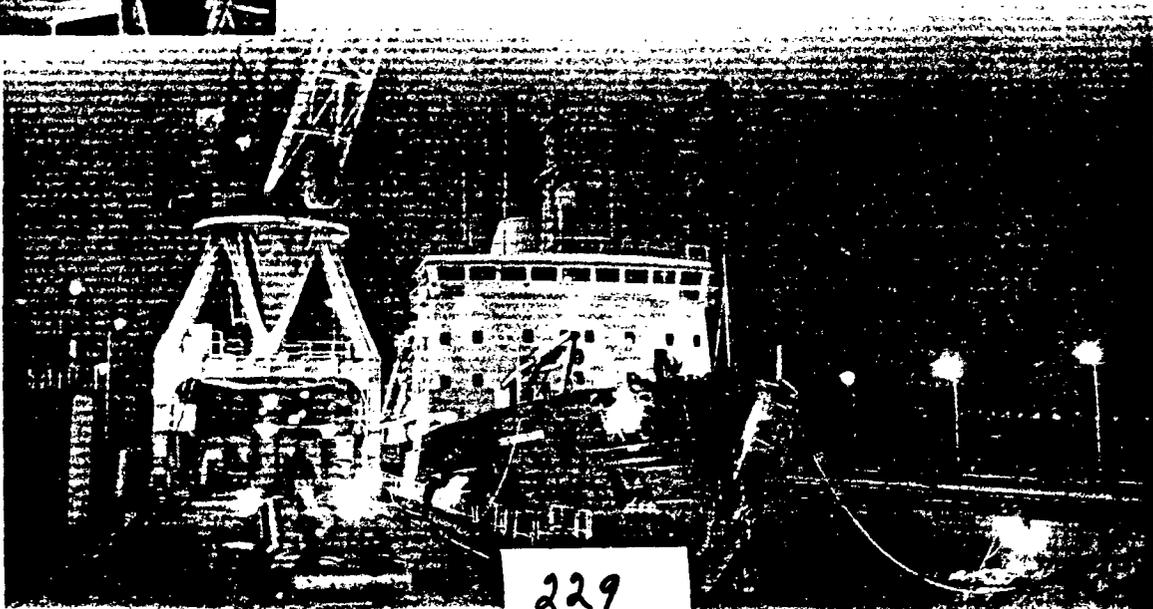


DIVISION DRAGAGE

Verreault Navigation possède une flotte spécialisée et une capacité d'intervention telle, qu'on lui confie la plus grande partie des travaux de dragage dans l'est du Canada.

Verreault Navigation opère dans un champ d'action qui s'étend de la tête des Grands-Lacs aux Maritimes. La compagnie possède actuellement cinq dragues mécaniques, une drague hydraulique et une flotte d'appoint comprenant un remorqueur, des chalands, des bateaux de service et cinq barges de chargement autopropulsées.

Verreault Navigation est la seule à utiliser des barges autopropulsées reconnues pour leur plus grande souplesse de manoeuvre et leur efficacité accrue par rapport aux systèmes de remorqueur et chaland dont se servent ses concurrents.



BV Maritime inc. offre à sa clientèle un service de dragage à la fine pointe, là où les conditions exigent manoeuvrabilité et vitesse d'exécution.

La compagnie possède et opère la BV Rayna, une drague hydraulique à élinde traînante. La BV Rayna a une capacité de 1 400 mètres cubes et un équipement électronique de pointe. La BV Rayna exécute de nombreux travaux sur le Saint-Laurent dont l'entretien du principal chenal de navigation entre Montréal et Les Escoumins.



Verreault Maritime inc. possède et exploite
l'une des deux seuls dragues hydrauliques à élinde
trainantes en service sur la voie maritime
du Saint-Laurent : la Port Méchins.

Cette drague a une capacité de 750 mètres cubes.
Elle est dotée d'un système de positionnement
ultramoderne.

Ces caractéristiques font de la Port Méchins
le navire de dragage idéal pour l'exécution de son
principal mandat: l'entretien du chenal de navigation
près de la côte est de l'île d'Orléans, sur le fleuve
Saint-Laurent.

La compagnie offre aussi ses services pour
la reconquête de sols et le creusage de canaux
de navigation.



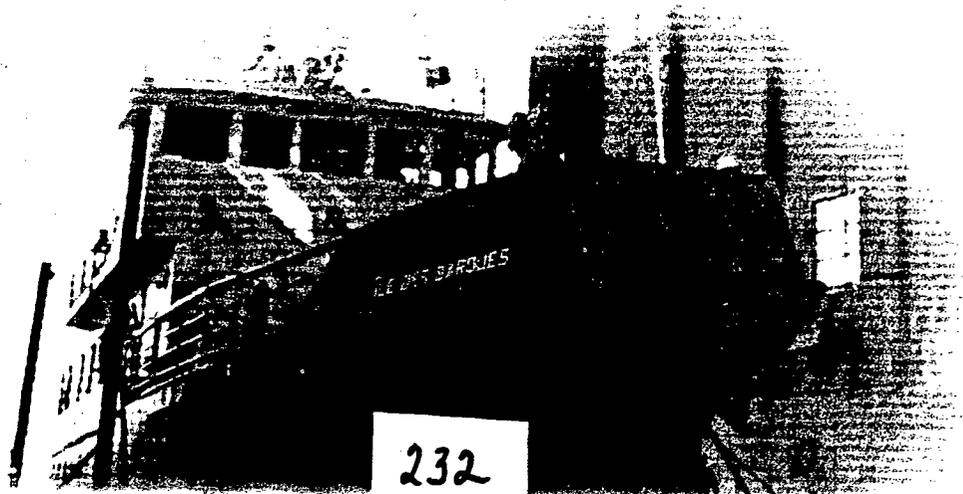
Cette compagnie offre les compétences d'un groupe de gestionnaires expérimentés aux propriétaires et opérateurs de petits navires dont les budgets sont généralement inadéquats pour les grands chantiers de réparation.

Les Industries Verreault inc. possède et opère une cale sèche flottante d'une capacité de 500 tonnes et un remorqueur de 1 000 cv convenant à la plupart des petits navires naviguant dans l'est du Canada.

Les Industries Verreault s'occupe de sélectionner les sous-traitants en fonction de leurs capacités spécifiques tant pour le remorquage en cale sèche que les réparations de haute précision. Afin de maintenir les normes de qualité et d'assurer le respect des devis, les travaux de réparation, d'entretien et de transformation sont effectués sous la supervision directe des cadres et des spécialistes de Les Industries Verreault.

Des réparations à flot sont aussi effectuées dans plusieurs ports d'accès : Montréal, Port-Cartier, Baie-Comeau, Sept-Îles, Matane, Gaspé, au Québec, aussi bien qu'à Belledune et Dalhousie, au Nouveau-Brunswick, et Halifax, en Nouvelle-Écosse.

A travers ces activités, Les Industries Verreault ont mis au point un système exclusif pour doubler la coque des pétroliers. Ce système est aujourd'hui en voie d'être breveté.





2nd Session, 36th Parliament,
48 Elizabeth II, 1999
The House of Commons of Canada

BILL C-213

An Act to promote shipbuilding, 1999

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

SHORT TITLE

Short title 1. This Act may be cited as the *Shipbuilding Act, 1999*.

DEFINITIONS

Definitions 2. The definitions in this section apply in this Act.

“Canadian ship” “Canadian ship” means a ship that is owned by one or more persons each of whom is a Canadian citizen, a person resident and domiciled in Canada or a corporation incorporated under the laws of Canada or a province, having its principal place of business in Canada.
« *navire canadien* »

“commercial ship” “commercial ship” includes a passenger ship, bulker, self unloader, cargo, tanker, tug, towboat, barge, dredge, icebreaker, oceanographic research ship, pollution abatement ship, offshore oil and gas drilling rig, floating drydock, fishing vessel and any other commercial ship prescribed by regulation.
« *navire commercial* »

“conversion of a ship” “conversion of a ship” means the conversion of a non-commercial ship into a commercial ship or the conversion of one type of commercial ship into another type of commercial ship.
« *conversion d'un navire* »

“fishing vessel” “fishing vessel” includes any ship or boat or any other description of vessel used in or equipped for

(a) fishing or processing or transporting fish from fishing grounds; or

(b) taking, processing or transporting marine plants.

“foreign ship” “foreign ship” means a ship that is not a Canadian ship.

« navire étranger »

“non-commercial ship”
« navire non commercial »

“non-commercial ship” means a ship that is not a commercial ship.

PURPOSE

Purpose

3. (1) The purpose of this Act is to promote shipbuilding in Canada and make Canadian shipyards more competitive

(a) through the establishment of a program whereby a maximum of 87.5% of the money borrowed by a company from financial institutions to purchase a commercial ship that will be built in a shipyard located in Canada

(i) is guaranteed by the federal government in the event of default in the repayment of the loan,

(ii) bears a rate of interest comparable to that available for loans from financial institutions to large and financially strong corporations, and

(iii) is repayable on terms comparable to those usually granted by financial institutions to large and financially strong corporations for the repayment of their loans;

(b) by amending the provisions of the *Income Tax Act* and the *Income Tax Regulations* to improve the tax treatment of lease financing for the purchase of a ship built in a Canadian shipyard; and

(c) subject to subsection (2), by amending the provisions of the *Income Tax Act* and the *Income Tax Regulations* to allow a refundable tax credit for a portion of the costs relating to the construction or refit of a commercial ship in a shipyard located in Canada or the conversion of a ship in such a shipyard

(i) to the shipowner for the construction of a Canadian ship, or

(ii) to the shipyard owner for the construction of a foreign ship.

Exception

(2) The tax credit referred to in paragraph (1)(c) shall not be granted to the owner of a fishing vessel who has received financial assistance under a federal or a provincial program for the development of marine fisheries.

REGULATIONS

- Regulations 4. The Governor in Council may make regulations adding other kinds of ships to the definition of "commercial ship" in section 2.
- Regulations 5. (1) Not later than three months after the coming into force of this Act and subject to affirmative resolution of Parliament, the Governor in Council shall make the regulations required to amend any Act of Parliament or Regulation in order to implement the purpose of this Act.
- Coming into force of the regulations (2) The regulations made under subsection (1) shall come into force four months after the coming into force of this Act.
- Amendment or repeal of regulations (3) The Governor in Council shall not make regulations amending or repealing a regulation made under subsection (1) that amends an Act of Parliament.
-



07 SEP. 2000

Rimouski, le 5 septembre 2000

Monsieur Philippe Barrette
Ministère des Transports
Direction de la mobilité en transport
700, boul. René-Lévesque Est, 24^e étage
Québec (Qc) G1R 5H1

Cher Monsieur,

Vous trouverez ci-joint un court mémoire présentant les problématiques de formation dans le domaine du transport maritime. Nous croyons qu'une politique du transport maritime devrait tenir compte de ces éléments.

Nous nous excusons de ne pas avoir pu respecter la date de levée du 15 août 2000 mais nous avons contacté vos services pour une demande de prolongation qui nous fut accordée.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si des informations supplémentaires étaient nécessaires.

Le directeur,

Gaétan Boivin

GB/bs

**Centre de Rimouski
(siège social)**

53, rue Saint-Germain Ouest
Rimouski (Québec)
Canada G5L 4B4
Tél. : (418) 724-2822
Télééc. : (418) 724-0606

Centre de Québec

905, rue des Prairies
Québec (Québec)
Canada G1K 3M5
Tél. : (418) 692-1185
Télééc. : (418) 692-4768

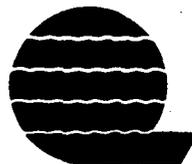
Centre de Montréal

1111, rue Lapierre
LaSalle (Québec)
Canada H8N 2J4
Tél. : (514) 367-4710
Télééc. : (514) 367-5353

**Centre de formation aux
mesures d'urgence**

2965, rue de l'Etchemin
Saint-Romuald (Québec)
Canada G6W 7X5
Tél. : (418) 835-1621
Télééc. : (418) 835-0192

POLITIQUE MARITIME QUÉBÉCOISE
Formation



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

POLITIQUE MARITIME QUÉBÉCOISE
Formation

Institut maritime du Québec

Septembre 2000

SOMMAIRE DU DOCUMENT

Le marché du travail :

Problématique : l'industrie de transport maritime fait face à une pénurie réelle de main-d'œuvre brevetée à court terme. La compétence de cette main-d'œuvre doit maintenant satisfaire aux normes internationales. (Pages 1 et 4)

Solution : formation du personnel existant et de la relève pour rencontrer et surpasser les normes minimales émises par SCTW95. (Pages 4 et 5)

La formation de la main-d'œuvre :

- Formation du personnel existant : (Pages 5, 9 et 10)

Problématique 1 : l'industrie doit s'assurer que le personnel déjà à l'emploi a la possibilité de suivre de la formation pour atteindre et maintenir les niveaux de compétence exigés par les normes internationales et celles de l'industrie.

Solutions : Établissement de plans de carrière et de programmes de perfectionnement appuyés par l'industrie. Utilisation de la formation à distance et de l'Internet.

Problématique 2 : les officiers supérieurs et certains techniciens spécialisés doivent maintenant posséder des capacités de gestion. La formation (diplôme universitaire) en ce sens est mondialement utilisée, sauf au Québec...

Solution : création d'un diplôme universitaire en transport maritime (premier cycle) à l'UQAR.

- Formation de nouveau personnel : (Pages 5 à 11)

Problématique : le recrutement de la nouvelle main d'œuvre (formation collégiale) est difficile. Le milieu maritime est tombé dans l'oubli au Québec.

Solutions : établissement d'une politique maritime québécoise ; implication de l'industrie maritime.

Le financement : (Pages 5, 13 et 14)

Problématique : le financement des activités de formation déjà existantes de même que celles associées aux nouvelles technologies est souvent inadéquat. Le transfert du dossier au gouvernement québécois n'a pas, jusqu'à maintenant, rencontré les attentes de l'industrie et des maisons d'enseignement.

Solution : un programme de financement de la formation sur mesure bien structuré et surtout établi sur une base récurrente. Reconnaissance d'un statut particulier pour la formation maritime. Entente entre les trois ministères concernés (Éducation, Transports et Emploi-Solidarité).

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<i>Préambule</i>	1
1. <i>Problématiques en lien avec la formation</i>	4
1.1 Marché du travail	4
1.2 Relève formée par le perfectionnement	5
1.3 Recrutement	5
1.4 Nouveaux besoins en formation	6
2. <i>Formation d'une main d'œuvre qualifiée</i>	9
2.1 Formation collégiale	9
2.2 Formation continue et formation sur mesure	9
2.3 Formation post-collégiale	10
2.4 Formation des formateurs	11
3. <i>Financement</i>	13
3.1 Information	13
3.2 Formation	13
CONCLUSION	15

Préambule

1. La nécessité d'une politique maritime

Par le passé, le Québec a déjà occupé une place de premier choix dans le domaine maritime national et international, tant sur le plan de la construction navale que sur le plan du transport de marchandises et des passagers. Depuis plusieurs décennies, ce secteur est en perte de vitesse au Québec, tout comme au Canada, alors qu'il est en plein essor à l'échelle internationale tel qu'il l'a été souligné dans le document de consultation *Politique de transport maritime et fluvial*¹.

Il est donc primordial pour le Québec de se doter d'une **politique de transport maritime local et international**, car « la notion de région n'existe pas pour le milieu maritime »². Mais le Québec doit aussi se doter d'une politique maritime au sens large qui a toujours cruellement fait défaut. Cette politique, si instaurée rapidement et adéquatement en tenant compte des réalités actuelles du domaine, stimulera ce dernier afin qu'à long terme il puisse se positionner sur le marché international.

2. Le marché du travail

À court terme, le domaine maritime fait face à une pénurie de main-d'œuvre causée par le vieillissement de son personnel navigant, principalement de ses officières et de ses officiers supérieurs de pont et de mécanique de marine. De plus, étant donné la complexité du marché, il faut former des logisticiennes et logisticiens qui veilleront, entre autres, à l'arrimage des différents modes de transport. En effet, il faut penser le transport maritime en concertation avec les autres modes de transport, car l'harmonisation et la complémentarité de ces modes augmenteront leur efficacité et leur rentabilité. Enfin, comme il a été souligné dans le document de consultation, « le secteur de la construction et de la réparation navales est une composante essentielle d'un système de transport maritime solide. »³ Dans ce but, il est important de s'assurer de disposer d'un bassin de techniciennes et de techniciens, mais aussi

¹ *Politique de transport maritime et fluvial*, Gouvernement du Québec, mai 2000, page 24.

² *Une école nationale au service du monde maritime et de ses travailleurs et travailleuses*, mémoire présenté dans le cadre de la consultation vers une politique de la formation continue, Institut maritime du Québec, octobre 1998.

³ *Politique de transport maritime et fluvial*, p. 17.

d'architectes navals au fait des dernières innovations technologiques (modes de construction, logiciels d'analyse et de conception, matériaux, etc.).

Pour cette raison, il est urgent de voir à la formation d'une relève qui non seulement va répondre aux besoins à court terme, mais va participer aussi à l'implantation de la nouvelle vision du Québec sur le plan maritime, une vision qui doit absolument prendre en compte tous les paramètres actuels (sécurité, évolution technologique, réglementation internationale, questions environnementales, compétence en gestion des officiers, etc.) dans le but de permettre au Québec de s'insérer dans le processus de mondialisation des marchés. D'ailleurs, si le Québec désire réellement devenir compétitif, il devra viser des seuils de rentabilité et d'efficacité supérieurs aux normes minimales nationales et internationales. Ces dernières concernent principalement la sécurité à bord et la législation internationale. Elles sont donc nécessaires, mais ne suffisent pas, en ce qui concerne la compétitivité commerciale.

3. *L'Institut maritime du Québec – une école nationale*

Dans la démarche entreprise, pour l'instant, par le gouvernement de doter le Québec d'une politique de transport maritime local et international, l'Institut maritime du Québec demande à participer activement, en dépassant le rôle de simple consultant, à l'élaboration de cette politique, surtout en ce qui a trait à la formation. En effet, à ce sujet, l'Institut possède toute l'expertise nécessaire.

Une des plus vieilles écoles maritimes en Amérique du Nord, l'Institut maritime du Québec jouit à l'échelle internationale, d'une réputation d'excellence pour la formation qu'il dispense, son expertise très vaste dans les domaines du transport maritime et de la logistique, ainsi que pour la compétence de ses diplômées et diplômés depuis maintenant cinquante-cinq ans. Au fil des ans, de par son mandat exclusif d'assurer la formation et le perfectionnement du personnel spécialisé nécessaire à l'industrie du transport maritime et de la construction navale, l'Institut a vu plusieurs de ses diplômées et diplômés accéder à des postes clés dans l'industrie maritime ici et à l'étranger.

Outre le fait que l'Institut maritime soit la seule école francophone au Canada, il offre, à l'enseignement régulier, une formation dans cinq champs de spécialisation : l'architecture navale, la navigation, le génie mécanique de marine, la logistique du transport et la plongée professionnelle. Il a également le mandat d'assurer à sa clientèle une formation continue et sur mesure. Mais l'Institut ne se limite pas à la marine marchande puisqu'il offre une formation nautique pour les plaisanciers, secteur en pleine croissance. Il est à noter que le programme d'études en navigation offert par l'Institut est un pré-requis pour un officier désirant poser sa candidature afin de devenir pilote sur le Saint-Laurent

Pour ce faire, il possède trois centres de formation continue situés à Rimouski, Québec et Montréal et administre le Centre de formation aux mesures d'urgences (en mer), à Saint-Romuald près de Québec. Ainsi, l'Institut, centre stratégique, possède déjà un réseau établi et fonctionnel qui rayonne tout le long de l'axe fluvial. De plus, l'Institut maritime fait partie du Consortium maritime de développement international constitué aussi de l'Université du Québec à Rimouski et de l'École des pêches de Grande-Rivière.

L'Institut, soucieux de connaître les réalités sans cesse changeantes de la mondialisation des marchés, afin de mieux servir sa clientèle, a développé des centres de recherche tels le Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal (CFoRT), tout comme il tente d'implanter un nouveau Centre de recherche appliquée en technologies maritimes (CRATM). D'ailleurs, le plan d'affaires a été déposé, mais la levée du moratoire sur la création de nouveaux centres technologiques est essentielle et urgente pour que ce projet puisse enfin voir le jour.

Cependant, pour garantir l'avenir, il faudra voir à l'implantation d'une politique maritime visionnaire qui cessera de répondre aux impératifs à court terme. Elle ouvrira la route prévoyant les besoins au lieu de toujours subir les changements.

Dans cette perspective, le gouvernement du Québec doit assurer sa présence lors de conférences internationales afin d'influer sur l'évolution du domaine maritime.

De même, il doit travailler à la revitalisation des infrastructures actuelles et des marchés potentiels, lesquels seront soutenus par une main-d'œuvre formée adéquatement.

1.0 Problématiques en lien avec la formation

Si le gouvernement désire implanter une politique maritime, il lui faudra tenir compte des paramètres suivants :

- L'aménagement et la consolidation des infrastructures (ports, chantiers navals, entretien de la voie maritime, des quais, etc.)
- La revitalisation des marchés maritimes (transport maritime, construction navale, logistique, activités connexes, etc.)
- Le recrutement d'une main-d'œuvre spécialisée et diversifiée (courtiers, logisticiens, officiers, techniciens en architecture navale, etc.)
- La formation et le perfectionnement de cette main-d'œuvre qualifiée.

1.1 *Marché du travail*

À court terme, si l'on se réfère au document intitulé *Étude des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transport maritime*⁴, on verra que cette étude dresse du marché du travail un portrait alarmant compte tenu du vieillissement du personnel navigant. La pénurie que prévoyait ce document se fait sentir ici et à l'international. En outre, les modes de fonctionnement actuels de l'industrie ne permettent pas de répondre rapidement aux besoins. Ainsi, comme il a été mentionné dans cette étude, « le principal obstacle à l'obtention d'un nombre suffisant d'officiers supérieurs en navigation et d'officiers mécaniciens est la difficulté d'assurer que les personnes compétentes et intéressées à progresser aient l'occasion d'accomplir le service en mer nécessaire pour passer les examens d'accréditation de niveau suivant »⁵. De plus, pour pallier le plus rapidement à ce manque, la solution de l'immigration a été mise de l'avant; mais elle a échoué puisque le problème est mondial.

La signature par le Canada de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, communément appelée STCW95, a provoqué un impact au niveau de la formation du personnel navigant. Par conséquent, il a fallu réviser en profondeur la formation des officiers non seulement pour répondre à ces nouvelles normes minimales, mais aussi afin

⁴ *Étude des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transport maritime*, Rapport de projet, dirigé par l'Industrie canadienne du transport maritime, décembre 1992.

⁵ *Ibidem*, page x.

de les rendre aptes à répondre aux besoins de rentabilité et d'efficacité. Les industries, pour être compétitives à l'échelle internationale, devront répondre à des normes bien supérieures à celles de STCW95. Enfin, notons que le personnel non breveté (à titre d'exemple, les matelots) devra être certifié à partir de 2002 ce qui sous-entend que, d'ici là, ces derniers devront suivre une formation pratique jumelée à leur temps de mer.

1.2 Relève formée par le perfectionnement

La pénurie accapare l'industrie qui consacre beaucoup de temps à la recherche d'employés l'empêchant de se consacrer au perfectionnement de son personnel actuel. Autrefois, le secteur maritime connaissait une période d'accalmie pendant la saison hivernale ce qui permettait au personnel de suivre des sessions de formation et de perfectionnement, lesquelles étaient financées par les fonds fédéraux. Cette réalité a beaucoup changé.

Les alternances travail et cessation d'emploi ne connaissent plus de rythme régulier, mais répondent plutôt aux besoins ponctuels du marché de l'emploi. De plus, depuis le transfert de la formation de la main-d'œuvre au niveau provincial, le mode de financement s'est complexifié sans s'adapter au marché du travail dans le domaine maritime. Par conséquent, certains candidats, intéressés par la formation continue, trouvant le processus d'admission beaucoup trop long y renoncent. Cette situation perdurera tant que le ministère de l'Emploi et de la Solidarité ne reconnaîtra pas le statut particulier de la formation maritime.

Toutefois, s'il faut répondre à ce besoin ponctuel de main-d'œuvre, il faut aussi voir à revivifier le secteur maritime à long terme afin de maintenir, et même augmenter, ce qui a été créé. En effet, la problématique du vieillissement du personnel est passagère. L'avenir laisse entrevoir des difficultés plus grandes pour ce secteur, si on ne voit pas à instaurer une politique maritime.

1.3 Recrutement

Outre les difficultés susmentionnées, il existe aussi le problème du recrutement. En effet, ces dernières années, à la suite d'événements malheureux trop largement médiatisés, il s'est créé une image

négative de la marine. En fait, la seule publicité qui soit faite est toujours défavorable et présente du milieu un portrait incomplet et peu réaliste.

D'ailleurs, ce manque de connaissance est si chronique que l'histoire maritime du Québec ne s'est pas transmise aux générations actuelles. Qui connaît la route des phares ? Qui se souvient des cultivateurs-marins du Bas-du-fleuve ? Qui sait que ce sont les marins qui ont introduit le théâtre en Nouvelle-France ? Il est possible de remarquer que, géographiquement, certaines villes tournent le dos au fleuve.

Si bien que les jeunes ne peuvent pas être attirés par un monde et par des professions qu'ils méconnaissent, voire ignorent. Pourtant ces professions offrent des possibilités de carrières prestigieuses d'autant plus si l'on veille à l'arrimage entre la formation collégiale et la formation post-collégiale. Mais ces possibilités d'avenir dépendent en grande partie de la manière dont le milieu maritime va réagir en s'adaptant aux nouvelles réalités et de la manière aussi dont le gouvernement du Québec s'investira dans cette redynamisation du milieu.

1.4 Nouveaux besoins en formation

Le développement de l'informatique et de l'électronique touche tous les domaines de formation quels qu'ils soient. Cependant, il est important de s'attarder à chacune des spécialités enseignées à l'Institut maritime afin de cibler les nouveaux besoins en regard des réglementations, des évolutions technologiques, des changements de tâches et de la spécificité de certaines professions.

1.4.1 Navigation et génie mécanique de marine

Comme il a été vu précédemment, la nouvelle réglementation internationale STCW95 a eu un impact indéniable sur la formation du personnel navigant. Actuellement, les navires se spécialisent de plus en plus. On voit apparaître les navires à haute vitesse, tandis que les chimiquiers, les RO/RO se spécialisent de plus en plus. Tous demandent de leurs officiers une formation spécifique. Il est difficile pour l'instant de répondre à ces besoins parce que fondamentalement l'apprentissage de ces nouvelles technologies demandent des investissements importants en matériel. Or, les ressources financières pour répondre à ces besoins manquent. En raison de ce manque chronique, il est difficile d'offrir une

formation adaptée. Puisque la formation ne suit pas le courant, la main-d'œuvre, malheureusement, se décline et les employeurs cherchent ailleurs ce qu'ils ne trouvent pas ici.

La réduction du personnel navigant a augmenté le besoin de collaboration entre les membres de l'équipage, ce qui entraîne la nécessité de revoir la gestion du personnel. Cette dernière provoque un changement progressif de la mentalité au sein du milieu maritime. Les besoins administratifs ont augmenté, demandant aux officiers d'assumer des tâches de gestionnaires pour lesquelles ils doivent être formés.

La technologie a changé le portrait des tâches effectuées à bord : sur le pont, sont arrivés de nouveaux instruments de navigation électroniques; dans la salle des machines, l'entretien préventif, entre autres, nécessite un appareillage de plus en plus sophistiqué. Le marin n'est plus ce qu'il était. Ainsi, l'officier d'aujourd'hui fait office de gestionnaire, de navigateur, de spécialiste du transbordement, dans un milieu légal, changeant et très complexe, particulièrement soucieux de l'environnement.

La réduction des équipages, l'évolution technologique et les nouvelles réglementations demandent une réorganisation en profondeur du travail tout en provoquant un changement dans les mentalités.

1.4.2 Architecture navale

Les changements majeurs surviennent sans cesse dans les modes de conception, d'analyse et de fabrication, surtout en ce qui concerne les navires à haute vitesse, la robotisation et les matériaux. Les besoins d'adaptation aux nouvelles technologies, afin de former une main-d'œuvre compétitive, sont de plus en plus exigeants compte tenu des normes de qualité.

1.4.3 Plongée professionnelle

L'Institut maritime du Québec est une des rares écoles francophones de plongée professionnelle. Son expertise est appelée à se développer bien qu'elle soit déjà très en demande. À titre d'exemple, le regain du secteur maritime, provoqué par l'implantation d'une politique maritime, entraînera la réfection des ports et l'entretien des quais. Par conséquent, l'expertise de nos plongeurs formés ici au Québec sera primordiale.

1.4.4 *Logistique du transport*

Il est impensable d'implanter adéquatement une politique maritime, sans avoir une vision globale, une pensée en réseau. Les logisticiennes et les logisticiens sont formés dans cet esprit. Il est à souligner que le système intermodal, qu'ils maîtrisent, est une composante partielle de la logistique au sens large du terme. C'est pour cette raison et parce que leurs compétences débordent largement le transport que les logisticiens sont un atout majeur lorsque l'on pense à la conception et à l'implantation d'une politique maritime qui tient compte d'une panoplie de paramètres.

À la lumière de ce qui a été énoncé précédemment, il faut investir temps, argent et personnel dans la recherche et le développement, dans les échanges entre les différents centres de formation à travers le monde, afin d'assurer une formation pertinente et dynamique. Les diplômés doivent pouvoir poursuivre leur cheminement académique si le Québec veut se doter de stratèges capables de penser l'avenir.

2.0 Formation d'une main-d'œuvre qualifiée

Remarque particulière :

À la suite de la nouvelle réglementation STCW95 en janvier 2002, il faudra créer un programme de formation pour les matelots de pont et de la salle des machines. En effet, la mise en application de cette nouvelle réglementation exige de la part de toutes les compagnies que les équipages soient, non seulement, entièrement certifiés mais aussi très compétents.

2.1 Formation collégiale

Il est évident que la main-d'œuvre devra être de plus en plus compétente et apte à se perfectionner. Pour cela, dans le recrutement des nouveaux élèves, les exigences de base en sciences et en formation générale devront être relativement élevées. De plus, il faut espérer et exiger pour ces futurs diplômés une formation initiale suffisamment riche afin qu'ils puissent accéder à toutes les possibilités qui leur seront offertes au cours de leur carrière.

Ainsi, les stages en mer pour les cadets constituent un élément de formation primordial. Pour ce faire, ils doivent être diversifiés en proposant aux cadets l'opportunité de travailler sur différents types de navires et sous différents pavillons afin de se familiariser avec les technologies nouvelles et étrangères. L'implication des compagnies de gestion pourrait aider dans ce sens.

Pour ce qui est de la logistique et de l'architecture navale, l'implantation d'un programme d'alternance travail-études (ATE) bonifierait leur formation. Il est à noter qu'en logistique, l'Institut maritime n'arrive pas à combler toutes les demandes de stagiaires faites par l'industrie.

2.2 Formation continue et formation sur mesure

Afin de stimuler la main-d'œuvre et d'assurer sa qualité, il faut tabler sur la formation continue dont la formation sur mesure est une composante. À la limite, il serait nécessaire d'offrir aux diplômés des plans de carrière qui leur permettraient de planifier leur progression sur l'échelle hiérarchique. Parallèlement, à l'intérieur des compagnies, ces dernières devraient implanter des programmes de perfectionnement professionnel. Ce jumelage entre plan de carrière et programme de perfectionnement

serait profitable autant pour le personnel que pour les compagnies. De toute manière, les armateurs sont déjà dans l'obligation de fournir à leurs officiers une formation à bord en raison des changements de la réglementation. Il serait préférable que tous les intervenants se concertent ; ceci deviendra un incitatif lorsque les armateurs auront la certitude que le gouvernement les accompagne dans cette démarche.

Certaines mesures alternatives telle la formation à distance pourraient être développées en collaboration avec l'Institut maritime. De plus, tous les finissants, quelle que soit leur spécialité, parce qu'ils rayonnent sur un large territoire, parce qu'ils manquent aussi de temps, ont besoin de ce type de formation rendue largement accessible grâce à l'Internet. Cette solution est grandement souhaitée par l'industrie maritime.

2.3 *Formation post-collégiale*

L'Institut maritime est soucieux de recruter les meilleurs candidats afin de former une main-d'œuvre de qualité. Cependant, si ces candidats sont performants, certains d'entre eux sont, par ailleurs, carriéristes. Or, dans l'état actuel, il demeure que ce groupe professionnellement actif dans son milieu n'a toujours pas de reconnaissance officielle de ses compétences au point de vue académique parce qu'il n'existe pas d'arrimage entre la formation collégiale et la formation post-collégiale, contrairement à ce qu'il se fait dans certains autres pays.

Au Canada, l'absence d'une licence [baccalauréat] en études maritimes de niveau universitaire contraste directement avec la formation offerte dans bon nombre d'autres pays, y compris le Royaume-Uni, l'Australie et les États-Unis. Ces pays ont vu croître la demande de diplômés issus d'universités maritimes, lesquels sont absorbés par les établissements scolaires, les services gouvernementaux, le secteur privé (aux niveaux de l'élaboration de politique et de la prise de décisions opérationnelles) et les services internationaux.⁶

En instaurant un cheminement académique universitaire, cela aura pour effet de :

- Rendre notre main-d'œuvre concurrentielle sur la scène maritime internationale, compte tenu que le diplôme d'études collégiales (D.E.C.) n'a aucune résonance internationale. Cet état de fait constitue un handicap majeur.

- Répondre aux besoins criants en gestion de ce secteur en complétant la formation professionnelle du personnel.
- Favoriser l'accès et la présence d'officières et d'officiers francophones, de logisticiennes et de logisticiens à des postes clés dans l'industrie maritime, de même qu'au sein d'organismes publics et parapublics.
- Donner la possibilité aux diplômées et diplômés de l'Institut maritime de poursuivre un cheminement académique universitaire à l'intérieur du réseau d'enseignement francophone et québécois.
- Donner la possibilité d'accéder aux études de deuxième cycle.

2.4 *Formation des formateurs*

2.4.1 *Recherche*

Dans un secteur en constante évolution, il est important que le personnel enseignant puisse se ressourcer par des activités de recherche et de perfectionnement. Il doit participer à des échanges de connaissances tant techniques que pédagogiques. Sa participation à des séminaires, à des colloques doit se traduire par des publications, car il doit transférer ses connaissances. Le développement de centres de recherche au sein même de l'Institut favorise déjà cet état de fait. Cependant, toutes ces activités augmentent la tâche des professeurs.

2.4.2 *Recrutement*

Il est primordial que les professeurs des spécialités proviennent du milieu industriel. Cependant, l'Institut éprouve des difficultés à recruter compte tenu des différences salariales nettement désavantageuses pour le corps professoral. De plus, afin de maintenir leurs compétences à jour, les

⁶ *Étude des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transport maritime*, page 86.

professeurs devraient pouvoir retourner épisodiquement sur le marché du travail, mais cette mesure crée une nouvelle problématique au sein de l'Institut toujours en raison des différences salariales.

Pour ne pas répéter les erreurs commises autrefois dans la formation et afin de proposer à la main-d'œuvre des perspectives d'avenir intéressantes, il faut veiller à l'orchestration des différents paliers de formation qu'il s'agisse des formations de base, collégiale, post-collégiale, continue et sur mesure. Cette harmonisation verrait à l'arrimage entre ces différents niveaux afin de voir le perfectionnement comme un tout, toujours complémentaire jamais concurrentiel.

De plus, il est essentiel que les ministères concernés, soit ceux de l'Éducation, des Transports et de l'Emploi et Solidarité, puissent communiquer entre eux et collaborer au volet « Formation » de la politique maritime du Québec.

3.0 *Financement*

Deux grands axes se présentent en ce qui a trait au financement : l'information et la formation.

3.1 *Information*

Par le biais d'une campagne publicitaire, le gouvernement devrait, en collaboration avec l'industrie, changer l'image du milieu maritime tout en aidant la population québécoise à renouer avec un patrimoine trop longtemps négligé. Cet aspect est fondamental si l'on veut résoudre les difficultés que connaît actuellement le domaine maritime tant sur le plan du développement que sur le plan du recrutement. En plus d'informer, cette campagne publicitaire présentera les possibilités de carrières prestigieuses en autant que l'on implante toutes les structures académiques.

3.2 *Formation*

Rappelons le transfert de la formation de la main-d'œuvre au niveau provincial qui a modifié le financement (voir 1.2). À la suite de la consultation enclenchée par le ministère de l'Éducation dans le cadre d'une politique de la formation continue, l'Institut, dans un mémoire intitulé *Une école nationale au service du monde maritime et de ses travailleurs et travailleuses*⁷, a proposé des mesures. Une partie de ces mesures a été implantée (partenariat Institut maritime - industries et gouvernement, financement de la formation assuré par une enveloppe nationale protégée), permettant au personnel navigant d'accéder à différents programmes de formation continue. Il demeure que l'accessibilité à ces programmes reste problématique : la méconnaissance du milieu maritime par celles et ceux qui sont chargés d'appliquer concrètement ces mesures (agents d'aide socio-économique) et le manque d'incitation par les employeurs du personnel éligible en sont les principales causes.

Pour contrer en partie cette réalité, il faudrait reconnaître le statut particulier de la formation maritime afin d'accélérer le traitement des demandes d'admission des candidats admissibles au financement dédié à la formation.

⁷ *Une école nationale au service du monde maritime et de ses travailleurs et travailleuses*, mémoire présenté dans le cadre de la consultation vers une politique de la formation continue, Institut maritime du Québec, octobre 1998.

Enfin, l'adaptation de la formation aux nouvelles technologies (voir 1.4.1) nécessite des investissements. Il est essentiel de suivre le courant. Réaliser des économies dans le domaine de la formation, c'est hypothéquer l'avenir de nos diplômées et diplômés.

CONCLUSION

Sans architecte, pas de bateau. Sans capitaine, pas de voyage. Sans chef mécanicien, pas de puissance. Sans logisticien, pas de stratégie. Sans plongeur, bien des problèmes. C'est pour cela que nous croyons en chacune des spécialités enseignées à l'Institut maritime du Québec.

Mais la formation n'est qu'une composante, essentielle cependant, d'un tout qu'il faut absolument penser de manière globale. Former une main-d'œuvre est une chose, encore faut-il lui offrir des perspectives d'avenir. En effet, même si en ce moment la demande en personnel est importante, il demeure que sous-jacent à ce phénomène passager, l'industrie maritime québécoise est en perte de vitesse. Il est vital d'instaurer rapidement et adéquatement une politique maritime visionnaire qui tiendra compte des réalités actuelles du domaine, afin qu'à long terme le Québec se positionne sur le marché international.

Pour cela, il faut :

- Optimiser l'efficacité du système intermodal dont le leitmotiv doit être : au bon moment, au bon endroit, au bon coût et dans la condition voulue, afin de se positionner avantageusement dans le contexte de la globalisation des marchés.
- Reprendre en main les infrastructures qui soutiennent l'industrie maritime (ports, quais, chantiers navals, entretien de la voie maritime, etc.).
- Revitaliser la circulation maritime sur le Saint-Laurent en redonnant à ce dernier sa vocation commerciale afin de rivaliser avantageusement avec les autres ports atlantiques américains.
- Renouveler aussi cette vocation maritime en tablant sur de nouveaux secteurs tels la plaisance et le tourisme.
- Et, enfin et surtout, renouer avec une tradition maritime aussi vieille que le Québec lui-même et que, malheureusement, on a oubliée.

Ont contribué à la rédaction de ce document :

Myriam Robillard, adjointe à la direction, centre de Montréal, professeure

Patricia Posadas, maîtrise en lettres et professeure de littérature

Jean-Louis Pinsonnault, capitaine au long cours, professeur de navigation

Jerry Young, capitaine au cabotage, professeur de navigation

Serge Saint-Pierre, capitaine au long cours, professeur de navigation

Serge Bédard, chef mécanicien, professeur de mécanique

Jacques Wells, chef mécanicien, professeur de mécanique

Maurice Cordon, chef mécanicien, professeur d'architecture navale

Jean-François Pelletier, M.Sc, chercheur au CFoRT, professeur de logistique de transport

Jacques Paquin, MBA, directeur de CFoRT, professeur de logistique de transport.

Monsieur le Président,
Monsieur le Ministre,
Chers membres de la Commission,

Je vous remercie de nous offrir le privilège de nous exprimer sur un sujet aussi important que la politique de transport maritime et fluvial du Québec.

Chez Logistec, nous sommes de ceux qui croyons que le développement économique du Québec ne peut faire abstraction de ce joyau que représente le Fleuve Saint-Laurent. Nous sommes également convaincus que le réseau maritime devrait être considéré comme un instrument privilégié de développement économique capable de positionner encore davantage le Québec à l'échelle mondiale. Cette ressource nationale que nous possédons représente la voie par excellence pour l'exportation de nos richesses sur le marché mondial et pour l'importation des produits nécessaires au développement de notre économie. De plus, le système portuaire du Saint-Laurent s'est positionné de manière concurrentielle pour desservir le continent nord-américain. Le fleuve est une richesse qui permet de transporter nos produits à un faible coût économique et environnemental.

Nous saluons donc les efforts déployés par le gouvernement du Québec pour définir la politique de transport maritime et fluvial. Forte d'une expérience d'un demi-siècle dans le domaine du transport maritime et de la manutention, Logistec réitère son appui et sa collaboration au ministre délégué aux Transports.

Comme il nous l'a été demandé nous vous présenterons brièvement notre entreprise et vous exposerons de manière générale notre vision des facteurs clés pour assurer le succès d'une nouvelle politique de transport maritime et fluvial. Afin d'être efficaces dans le temps, nous nous concentrerons aujourd'hui sur le système portuaire, l'intermodalité et le transport côtier. Nous présenterons un mémoire beaucoup plus étoffé au cours des prochains mois.

LOGISTEC

Fondée en 1952 à Québec par Roger Paquin, Logistec est une société ouverte depuis 1969. Avec un chiffre d'affaires de 170 millions de dollars, elle a une masse salariale annuelle de plus de 50 millions au Québec seulement. Engagée à constamment développer ses activités, elle a atteint plus de 20 % de croissance composée du chiffre d'affaires au cours des cinq dernières années. Bien que 90 % de son chiffre d'affaires provienne du secteur maritime, elle œuvre également dans le secteur environnemental.

Dans le secteur maritime, l'arrimage et l'exploitation de terminaux maritimes représentent la principale activité de Logistec. Nos services sont offerts à travers un vaste réseau d'installations portuaires s'étendant sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs et la côte Est du Canada et des États-Unis. Logistec manutentionne une variété de marchandises telles que les produits forestiers, l'acier et les métaux, des produits en vrac tels le fer, les concentrés, les ferroalliages, le sucre, le sel, etc., des conteneurs, les fruits et produits réfrigérés, ainsi que des grains et marchandises ensachées.

Notre stratégie de diversification des types de marchandises manutentionnées tant à l'export qu'à l'import ainsi que le rayonnement géographique de nos installations nous permettent de nous prémunir contre les fluctuations du marché nord-américain versus le marché extérieur.

Logistec est également active dans le transport côtier. Par l'entremise de sa filiale, Transport Nanuk, elle fournit des services de transport et d'approvisionnement entre la région du Saint-Laurent et l'est de l'Arctique. Détenue en parts égales avec la Compagnie du nord-ouest, Nanuk est le principal transporteur de cette entreprise de distribution au détail destinée aux communautés nordiques. De plus, elle s'est associée ces dernières années aux trois plus importantes entreprises de développement inuites, Makivik, Qikiqtaaluk et Sakku, basées tant dans la région du Nunavut que du Nunavik. Sa flotte compte trois navires, avec une capacité de transport vers l'Arctique de plus de 100 000 mètres cubes par saison.

Logistec offre également des services d'agence maritime le long du Saint-Laurent.

Du côté du transport terrestre, Logistec est engagée dans le développement d'une nouvelle entreprise de transport sur rail de courte distance. Fondée en 1995, cette société, les Chemins de fer du Québec, est destinée à favoriser l'exploitation efficace des lignes ferroviaires régionales secondaires. Cette entreprise, dont le chiffre d'affaires a atteint les 40 millions en 1999, gère le traversier-rail Cogema reliant Baie-Comeau à Matane.

Active dans le secteur environnemental, Logistec possède Sanexen Services Environnementaux, une entreprise spécialisée dans la gestion des BPC, la restauration de sites contaminés, l'analyse de risques et la réhabilitation de conduites souterraines et d'aqueducs sans excavation.

Fondée sur le Saint-Laurent, Logistec est animée d'une volonté ferme d'accroître ses activités dans le domaine maritime. Pourquoi? Tout simplement parce que le fleuve représente un bassin industriel dynamique utilisé par des joueurs internationaux déterminés à demeurer compétitifs dans leur sphère d'activité. La saine gestion de cette ressource est prioritaire.

Rôle du gouvernement :

Coûts

Le gouvernement québécois pourrait intervenir en regard des coûts et de l'environnement du système portuaire. En ce qui concerne le contrôle des coûts, le rôle du gouvernement québécois devrait s'exercer à deux niveaux. Premièrement, **s'assurer que le recouvrement de coûts de prestation des services rendus par le gouvernement fédéral ne pénalise pas les ports du Saint-Laurent.** Deuxièmement, **s'assurer que l'augmentation du fardeau de la fiscalité municipale ne se traduise par une augmentation de l'imposition sur les infrastructures portuaires.**

Il faut aussi réaliser que le désengagement des intervenants du gouvernement fédéral n'est que partiel. Ces derniers continueront, grâce aux APC, à jouer un rôle important dans l'exploitation du réseau portuaire du Québec et il faudra, pour conserver la compétitivité de notre réseau complet, en tenir compte dans la politique portuaire. Pour assurer l'ultime efficacité, le futur réseau des ports québécois doit être complémentaire au réseau des ports fédéraux qui manutentionnent la majeure partie du tonnage. Aussi, le fédéral continue de fournir des services d'aide à la navigation (pilotage, déglacage, etc.) dont il garde le contrôle et qu'il finance à partir d'une nouvelle tarification aux usagers. Il faut garder les coûts au minimum pour maximiser sa compétitivité.

Environnement

Tout aussi important est le rôle du gouvernement dans le maintien d'un environnement ouvert, transparent et équitable pour tous les usagers du système.

1. Accès

Le processus de privatisation des ports québécois non désignés APC est maintenant enclenché. Pour optimiser la bonne gestion d'un tel processus, il faudra s'assurer que **la priorité soit toujours et avant tout donnée à la clientèle et à ses besoins.** On entend par clients du réseau tous les exportateurs et les importateurs qui utilisent ou qui sont appelés à utiliser ces installations portuaires. Parmi ceux-ci, nous retrouvons entre autres les papetières, les scieries, les grandes industries qui ont

établi leurs usines au Québec, les manufacturiers qui exploitent de plus en plus les marchés internationaux, etc. Les clients doivent avoir accès à tous les ports québécois pour acheminer leurs cargaisons aux meilleurs coûts possibles. Les ports se doivent de servir toutes les industries.

2. Choix de fournisseurs

De plus, pour assurer des services de première qualité, il est impératif que ces **clients puissent choisir** leurs fournisseurs. À cet égard, certaines exclusivités accordées par les gouvernements et les autorités portuaires influencent non seulement la qualité des services offerts mais pire encore, les prix, ce qui a un impact direct sur notre compétitivité avec nos homologues nord-américains et internationaux. Quoi qu'il ne faut pas enlever l'incitatif du secteur privé pour investir dans les installations portuaires, les installations qui ont été entièrement bâties avec des fonds publics devraient permettre l'accès à tout fournisseur qui peut et veut offrir ses services.

La procédure de déréglementation amorcée depuis quelques années est un élément capital à la compétitivité de nos ports. À cet égard, nous réaffirmons que les transferts aux organisations locales doivent être effectués avec transparence et équité. Celles-ci doivent être formées de tous les groupes intéressés et doivent également s'engager à exploiter les installations portuaires avec ouverture, transparence et équité. En fait, les installations doivent demeurer accessibles à tous les fournisseurs, incluant les agents et les arrimeurs, aptes à servir la clientèle avec professionnalisme. Ceci doit être partie intégrante du transfert du fédéral au provincial.

3. Intermodalité

L'efficacité du système portuaire et du transport en général passe invariablement par la mise en place d'un système intermodal efficace et intégré. Il est souhaitable de maximiser l'utilisation du système existant avant d'investir dans de nouvelles infrastructures. En transport maritime, il est préférable d'avoir moins de ports exploités à plein régime et qui sont rentables plutôt qu'une multitude de ports maintenus artificiellement en activité. Pour des raisons évidentes, il est beaucoup moins coûteux pour un navire de faire un arrêt plutôt que trois ou quatre. La réduction des coûts sera donc profitable aux clients par l'entremise de fret réduit, ce qui, par conséquent, profitera à l'ensemble de la collectivité québécoise.

On entend souvent dire, dans le milieu des affaires maritimes, que le réseau portuaire est surdéveloppé. Il faut accepter d'entrée de jeu que certaines installations portuaires ne pourront être maintenues. Dans les ports qui survivront, un niveau d'activité adéquat permettra aux intervenants, tant publics que privés, de faire les investissements nécessaires à son bon fonctionnement pour augmenter l'efficacité et réduire les coûts. Comme société, nous devons nous assurer que les équipements et les services correspondent aux besoins réels.

Le gouvernement du Québec doit jouer un rôle pour favoriser l'intermodalité par sa juridiction sur le transport terrestre. La mise en valeur du transport côtier serait une alternative viable pour désengorger les routes et réduire la pollution. Nous devons encourager l'activité maritime et continuer de la développer. Pour ce faire, et en plus de ce que j'ai mentionné auparavant, il faut encourager le dragage et trouver d'autres moyens d'offrir les

outils nécessaires à nos transporteurs maritimes. Il faut favoriser la modernisation et le développement de notre flotte de navires non pas pour rivaliser avec les grandes entreprises internationales, mais plutôt pour promouvoir le développement des objectifs économiques de la province. C'est un secteur qui oblige l'embauche de Québécois et de Canadiens sur les navires côtiers. La compétitivité de cette industrie doit toutefois être préservée puisque c'est l'industrie québécoise et canadienne qui pourrait en souffrir. Pour promouvoir cette industrie et encourager sa compétitivité, on doit maximiser l'utilisation de la flotte et encourager sa croissance. Ceci doit inclure des mesures fiscales qui permettraient l'utilisation de navires à l'international avec de l'équipage canadien et québécois.

La problématique du gouvernement québécois dans l'intermodalité ne fait que commencer : l'engorgement des routes, le déploiement de traversiers interrives, la construction de ponts, les services côtiers et le ravitaillement des régions éloignées, le tourisme, etc.

Logistec, avec son expérience dans les ports, les navires côtiers et les chemins de fer, combinée à sa volonté de développer ses activités au Québec, se met à votre disposition pour vous aider à étudier et à prendre les bonnes mesures pour assurer l'efficacité du système maritime.

Conclusion

En terminant, j'aimerais reiterer que nous souhaitons travailler étroitement avec vous afin que vous puissiez élaborer une politique maritime qui bénéficiera à l'ensemble du Québec et à notre économie. Dans le domaine portuaire, pour les arrimeurs et les agents, cela inclura un accès et une utilisation maximisée des installations portuaires qui ont été payées et construites grâce à nos taxes et à nos impôts. Nous voulons que la clientèle des installations portuaires puisse choisir ses fournisseurs dans un environnement de libre concurrence et souhaitons vivement contribuer à son développement. De plus, nous encourageons la modernisation de l'industrie du transport maritime pour qu'elle puisse jouer un rôle croissant dans l'intermodalité du transport au Québec.



Le 3 août 2000

Monsieur Jacques Pelletier
Direction de la mobilité en transport
Transport Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 24^e
Québec (Québec)
G1R 5H1

Objet : Politique de transport maritime et fluvial

Monsieur,

Nous avons pris connaissance avec intérêt du document cité en titre. C'est un document très bien fait qui aide à comprendre ce secteur d'activité. J'aimerais cependant vous faire 2 commentaires :

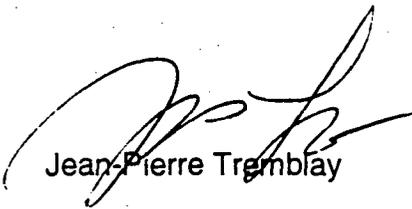
- 1) Bien que les ports du Saguenay apparaissent sur les cartes et semblent considérés dans l'analyse des marchandises et des personnes naviguant sur le Fleuve, on en retrouve aucune mention dans le texte. Comme la Côte-Nord, la région du Saguenay-Lac-St-Jean est dépendante du transport maritime puisque un des principaux générateur économique de la région est l'Alcan et cette compagnie dépend à 100 % du maritime pour ses matières premières (beauxite et alumine) donc, pas de port, pas d'Alcan au Saguenay-Lac-St-Jean et un impact économique catastrophique.
- 2) À la page 13 du document (paragraphe 3), vous reliez les investissements sur les routes 169 et 175, Parc des Laurentides, à des coûts socio-économiques cachés découlant du transfert modale. Ce lien m'apparaît exagéré et devrait être rayé du document.

...2

La lettre de transmission de monsieur Philippe Barette fait état d'une consultation à l'automne. Comme notre région est concernée directement par cette politique, nous souhaitons être invité.

Recevez, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Jean-Pierre Tremblay

JPT/jl

c. c. Messieurs Donald Turgeon, chef du Service des inventaires et du plan
Roger A. Tremblay, adjoint au directeur



Gilles Champagne
Président du conseil

Montréal, le 1^{er} juin 2000

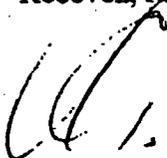
Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Gouvernement du Québec
700, boul. René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

Nous avons reçu il y a à peine quelques jours une invitation transmise par télécopieur qui invite plusieurs intervenants de l'industrie du transport maritime au Québec à faire valoir leurs opinions relativement à la préparation d'une politique en transport maritime et fluvial québécoise.

Nous venons maintenant de recevoir par courrier un document de consultation de plus de 30 pages. Vous comprendrez, Monsieur le Ministre qu'il nous est difficile de répondre à votre demande dans les circonstances étant donné le peu de temps qui nous est alloué, à peine quelques jours. D'autre part, beaucoup d'opinions sont discutées au sein de notre industrie par le biais des associations qui nous représentent, telles que la SODES et l'Association des armateurs canadiens. Conséquemment, il nous semble que le ministère devrait en premier lieu procéder à une consultation sérieuse avec les associations représentatives de nos intérêts. Par la suite, le ministère pourrait émettre les grands paramètres d'une politique maritime québécoise laquelle pourrait faire l'objet de discussions avec les associations et avec les intervenants. Dans les circonstances, il nous apparaît très difficile de participer à la rencontre du 6 juin prochain, à Montréal.

Recevez, Monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



GC :dt

C.c. SODES
Association des armateurs canadiens
Association des armateurs du Saint-Laurent



QIT-Fer et Titane inc.
1625, route Marie-Victorin
Tracy (Québec) J3R 1M6

QIT – Fer et Titane inc.

La Société

QIT-Fer et Titane inc. (QIT) est une entreprise minière et métallurgique qui a vu le jour au Québec en 1950 avec le début de l'exploitation du gisement d'ilménite du lac Tio, près de Havre-Saint-Pierre, et du complexe métallurgique de Sorel-Tracy. À ses installations de Sorel-Tracy, la Société traite l'ilménite pour en extraire les substances minérales utilisées dans la production de scorie de titane, de fonte et d'acier. Elle compte 1 900 employés.

Actionnaire

QIT est une filiale à part entière de Rio Tinto plc, la plus importante société minière au monde dont le siège social est à Londres, en Angleterre.

Installations de QIT

- Havre-Saint-Pierre : gisement minier et installations portuaires.
- Sorel-Tracy : complexe métallurgique et siège social.

Filiale

Les Poudres Métalliques du Québec limitée (QMP) est une filiale de QIT qui fabrique des poudres de fer et d'acier de qualité supérieure utilisées par l'industrie de la métallurgie des poudres. Les installations de cette filiale sont situées à proximité du complexe industriel de la Société à Sorel-Tracy.

Retombées économiques directes

- Chiffre d'affaires en 1999: 930 millions \$
- Investissement au Québec depuis 10 ans : 1.06 milliards \$
- Nombre de fournisseurs au Québec : 2500

Direction

Président : Terry F. Bowles
Vice-président Finances : Rolland G. Morier

Produits

Bioxyde (ou scorie) de titane (nom commercial : SORELSLAG ET UGS) : QIT est le principale producteur mondial de bioxyde de titane, produit dont on extrait les pigments de titane utilisés dans la fabrication des peintures, de plastiques, de teintures et de papiers.

Fonte en gueuses (SORELMETAL) : QIT est un chef de file mondial dans la fabrication de matière première destinée au marché de fonte à graphite sphéroïdale, de fonte grise et de fonte malléable.

Billetes d'acier (SORELSTEEL) : QIT transforme une partie de la fonte en billetes d'acier de qualité supérieure utilisées notamment dans la fabrication du fil machine.

Ilménite (SORELFLUX) : QIT vend une partie de son minerai sous forme d'ilménite, laquelle est utilisée dans les hauts-fourneaux comme fondant.

Poudres métalliques (ATOMET) : la filiale de QIT, Les Poudres Métalliques du Québec, utilise la fonte et l'acier pour produire des poudres de fer et d'acier utilisées principalement par l'industrie de l'automobile dans la fabrication de pièces mécaniques.

Matière première principale

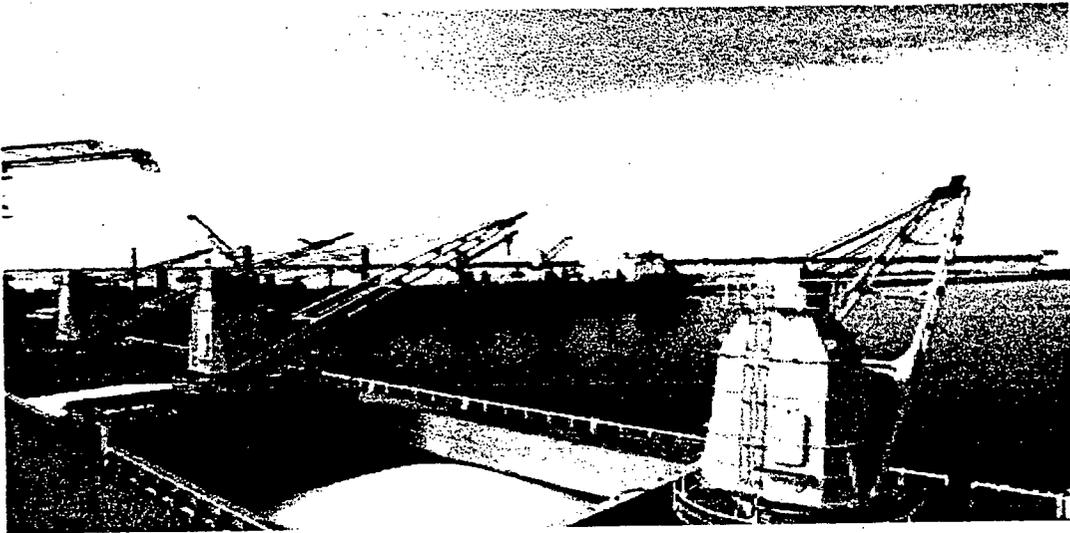
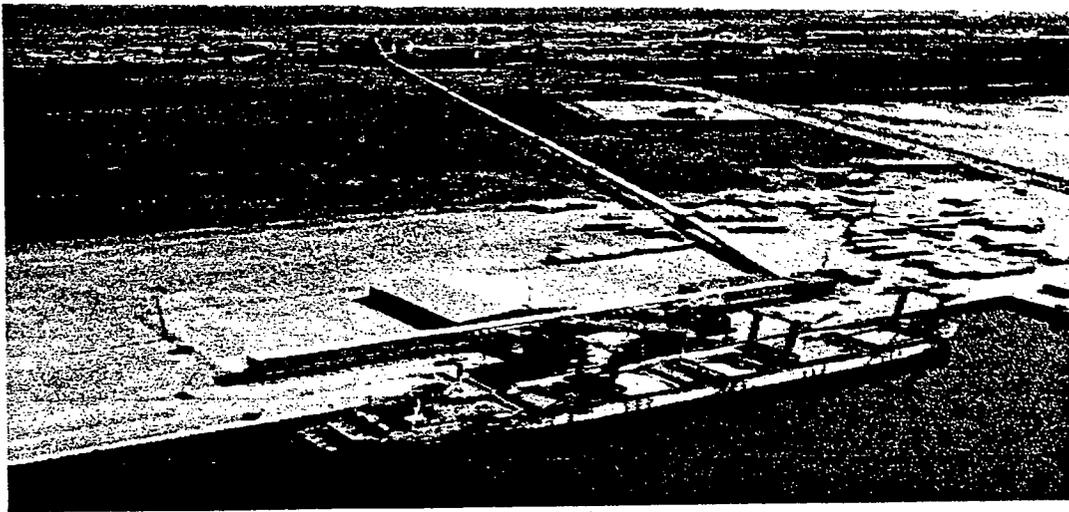
Minerai d'ilménite extrait de la mine du lac Tio près de Havre-Saint-Pierre : environ 3 millions de tonnes par année.

Capacité de production

- Scorie Sorelslag : 1 080 000 tonnes / année
- Scorie UGS : 200 000 tonnes / année
- Fonte : 900 000 tonnes / année
- Acier : 500 000 tonnes / année
- Poudres métalliques : 200 000 tonnes / année

Adresse :

QIT-Fer et Titane inc.
1625 route Marie-Victorin
Tracy (Québec)
J3R 1M6
Tél. : (450) 746-3000



POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Présentation et commentaires de la
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

juin 2000 215

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

**Présentation et commentaires
de la
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour**

Rencontre du 8 juin 2000

INTRODUCTION

« Le port de Bécancour est, mis à part le port de Montréal, celui qui a le plus grand potentiel sur le Saint-Laurent ». Nous partageons pleinement cet énoncé fait en 1996 par le rédacteur en chef du Lloyd d'Anvers ¹, principal journal maritime du marché commun européen.

Forte de cette appréciation, la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour est donc heureuse de participer à cette rencontre pour présenter son organisation et émettre ses commentaires, suggestions ou recommandations concernant la politique en transport maritime et fluvial québécoise.

Vous comprendrez qu'il s'agit d'une position préliminaire, notre brève analyse ne nous ayant pas permis d'approfondir tous les éléments contenus dans le document de consultation reçu.

Afin de respecter la période de temps qui nous est allouée, je débiterai immédiatement par la présentation de notre organisation, à si grand potentiel, pour terminer par nos commentaires sur le document de consultation.

LA SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE BÉCANCOUR

La Société a été créée en 1968. Elle est mandataire du gouvernement du Québec, et le ministre de l'Industrie et du Commerce est responsable de l'application de sa loi constitutive, révisée en 1990.

1 « Bécancour pourrait devenir le parc industriel maritime de l'Amérique du Nord », *Le Lloyd*, Bernard Van Den Bossche, Anvers, 31 juillet 1996

La Société a pour mission de développer et d'exploiter, dans un objectif d'autofinancement, lequel est atteint depuis l'exercice 1998-1999, un parc industriel et portuaire dans la Ville de Bécancour.

Elle assure son financement par la vente de terrains et de services dont les services portuaires, et grâce à une entente intervenue avec la Ville de Bécancour à titre de compensation pour l'entretien des infrastructures à caractère municipal.

Le parc industriel et portuaire de Bécancour est situé en bordure du fleuve Saint-Laurent, à mi-chemin entre Montréal et Québec. Il s'étend sur un territoire de plus de 6 900 hectares de terrain, dont 3 900 (56%) réservés à l'implantation d'entreprises industrielles et commerciales sont encore disponibles. Son potentiel est en effet encore énorme.

Une trentaine d'entreprises sont implantées dans le parc industriel, représentant un investissement commun de près de 3 milliards de dollars, créant quelque 2 800 emplois directs et générant une masse salariale annuelle de près de 140 millions de dollars. De ces trente (30) entreprises, huit (8) sont des succursales de multinationales venues de la Norvège (Norsk-Hydro Canada inc.), de la France (Aluminerie de Bécancour inc. et Elf Atochem), de l'Espagne (Petresa Canada inc.), des Etats-Unis (Aluminerie de Bécancour inc., PCI chimie Canada inc., Silicium Bécancour et Usine de tige Reynolds) et d'Autriche (VRD-Canada).

De plus, ces entreprises accordent des contrats de sous-traitance de plus de 100 millions de dollars dans des domaines aussi divers que le transport, l'usinage, l'instrumentation, le droit, le génie, la construction et l'entretien. Un emploi créé à Bécancour génère trois emplois additionnels; 1\$ dépensé dans le parc génère 3\$ au Québec.

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE BÉCANCOUR

Les installations portuaires de la Société sont situées sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Il s'agit du seul port commercial de la région 17 (Centre du Québec).

L'infrastructure portuaire a été réalisée en quatre phases : 1970, 1973, 1978 et 1983.

Les installations portuaires comptent cinq (5) postes d'amarrage et une rampe roulante (ro-ro). Quatorze (14) hectares d'aire d'entreposage pavée et éclairée sont disponibles avec une possibilité d'y ajouter soixante (60) hectares additionnels. Situé en aval du Lac Saint-Pierre, le port peut accueillir des bateaux transportant jusqu'à 55 000 tonnes de cargaison. Il est ouvert douze (12) mois par année et a une profondeur minimale de 10,67 m.

Il faut préciser que les installations portuaires ont été originalement conçues et construites en fonction des entreprises du parc industriel.

Pour l'année civile 1999, le volume transité au port de Bécancour a atteint 1,6 million de tonnes, en progression de 12% par rapport à 1998. Les statistiques des cinq (5) premiers mois de l'année annoncent elles aussi une croissance de 12%. Le port pourrait cependant doubler son achalandage avant d'être menacé d'un début de congestion.

La Société dessert de façon prioritaire les usagers du parc industriel et portuaire de Bécancour. D'ailleurs, environ 92% des marchandises manutentionnées étaient destinées ou en provenance d'entreprises opérant une usine dans le parc industriel. Il faut comprendre que le port constitue un facteur d'implantation industrielle important dans notre cas.

Afin de mieux exploiter le potentiel du port, dans son plan stratégique 2000-2003, la Société s'est fixée des objectifs de croissance ambitieux. Aussi, dans le but de maintenir un haut niveau de compétitivité, la Société a prévu améliorer les infrastructures portuaires en y assurant une desserte ferroviaire et des facilités d'entreposage. De plus, un projet visant l'implantation d'un terminal de vrac liquide est en gestation et devrait connaître un dénouement, nous l'espérons, dès cette année. Il nous faudra éventuellement aussi nous doter de facilités de terminal intermodal pour favoriser l'utilisation du transport maritime et du port de Bécancour.

Toutes ces améliorations procureront des avantages compétitifs aux entreprises existantes et aux entreprises souhaitant s'installer chez nous. Il en sera de même pour les entreprises désireuses d'utiliser le port de Bécancour. Tous ces efforts auraient de bien meilleures chances de succès si une promotion du Saint-Laurent était effectuée auprès de la communauté maritime desservant le nord-est et le cœur de l'Amérique du Nord. Notre société verrait d'un bon œil toute initiative bien structurée de promotion et serait disposée à y participer financièrement.

COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION

Nous venons en fait de nous introduire dans la deuxième partie de notre exposé, soit nos commentaires sur le document de consultation.

Le trafic maritime aux installations portuaires est relié directement aux activités industrielles des entreprises du parc industriel tout comme le trafic québécois l'est aux activités commerciales et industrielles du Québec, du Canada et d'une partie de l'est des Etats-Unis.

Dans le contexte de la libération du commerce international, le transport maritime est appelé à jouer un plus grand rôle dans l'avenir.

Cependant, la concurrence du transport ferroviaire et du camionnage est très forte, de même que la concurrence des ports de la côte atlantique. C'est pourquoi nous pensons qu'une politique maritime québécoise est si importante. Nous appuyons sans réserve le ministère des Transports lorsqu'il énonce entre autre qu'il entend reconnaître :

- ✓ Que le Saint-Laurent est un outil important de développement économique et social pour le Québec;

Nous serions porté à dire que c'est en fait un outil essentiel au développement économique.

- ✓ Que le système de transport maritime et ses connexions routières et ferroviaires jouent un rôle primordial;

En effet, nous devrions pouvoir compter sur un réseau de chemin de fer bien organisé et efficace qui garantirait notre compétitivité face aux ports de l'Atlantique.

- ✓ Et qu'un système de transport permettant un accès public des régions et de leurs entreprises au transport maritime constitue une composante essentielle de l'organisation des transports au Québec et de la nécessaire intermodalité entre toutes les formes de transport.

Cependant, pour arriver à prendre notre part du marché, il faut s'interroger sur l'équité des politiques de transport au Canada et au Québec. Par exemple, depuis 1996, le gouvernement fédéral impose des tarifs pour les services d'aide à la navigation, puis en 1997 des tarifs pour le dragage et en 1998, des tarifs pour le déglacage.

Cette structure tarifaire est provisoire en attendant que les questions à long terme reliées au transfert de responsabilité que la Garde côtière veut mettre de l'avant soient résolues. Il y a lieu de s'inquiéter de l'impact négatif des nouveaux coûts imposés à l'industrie maritime.

Il est essentiel que le gouvernement du Québec prenne les mesures nécessaires à l'accroissement du trafic maritime sur le Saint-Laurent.

Finalement, nous sommes également convaincus des avantages du transport maritime et fluvial sur le transport routier, que ce soit au niveau économique où tous prennent conscience de plus en plus des coûts découlant de l'entretien des routes et de ceux engendrés par la congestion du réseau routier, ou que ce soit au niveau environnemental où le bilan penche du côté du maritime. Dans les deux cas ces avantages devraient être pris en considération dans la politique de transport maritime et fluvial.

Nous comptons beaucoup sur cette nouvelle politique. Elle constituera une pierre d'assise permettant à notre port d'exploiter son énorme potentiel et aux autres ports du Québec d'atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés.

Monsieur le Ministre, merci de nous avoir offert cette opportunité.

LÉOPOLD GAGNON

Président du conseil d'administration

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

2000.06.07

sodes

Société de développement économique du Saint-Laurent
St. Lawrence Economic Development Council

Le 6 octobre 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



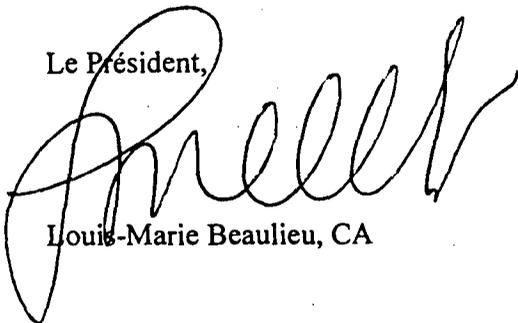
Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous remets, par la présente, le mémoire de la Sodes élaboré dans le cadre des consultations sur la Politique de transport maritime et fluvial du Québec. Le conseil d'administration de la Sodes vous le soumet, au nom de nos membres, qui représentent la communauté maritime du Saint-Laurent. Ce mémoire se veut une proposition d'orientations à donner à la politique, et non une liste de projets potentiels à développer. Ces projets, néanmoins ne manquent pas, et nous nous engageons à travailler avec vous et avec vos représentants, lorsque le projet de politique maritime nous sera soumis, afin de trouver les meilleurs moyens de développer le potentiel extraordinaire du Saint-Laurent comme moteur de notre économie.

Je suis à votre disposition pour discuter de cette question cruciale pour notre industrie, et pour le Québec tout entier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,



Louis-Marie Beaulieu, CA

Pièces jointes : Mémoire
Liste des membres de la Sodes



Société de développement économique du Saint-Laurent
St. Lawrence Economic Development Council

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
AU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS DU QUÉBEC,
JACQUES BARIL**

PAR

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

**DANS LE CADRE DES
CONSULTATIONS**

SUR LA

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL DU QUÉBEC

Le 6 octobre 2000

1- Introduction

La Sodes existe depuis maintenant quinze ans pour protéger et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Elle compte près d'une centaine de membres venant de tous les segments de la communauté maritime. On y trouve des armateurs internationaux et canadiens, des ports, des arrimeurs, des expéditeurs, des corporations de pilotage, des municipalités, des avocats, des assureurs, des entreprises de croisières, des agences maritimes, d'autres associations, des organismes de développement régional, des organismes gouvernementaux.

Au cours des ans, la Sodes s'est démarquée par son rôle de rassembleur des forces vives de la communauté maritime du Saint-Laurent. Elle oeuvre dans la plupart des aspects de la vie maritime qu'il s'agisse des services maritimes, du recouvrement des coûts de la Garde côtière, du transport des grains, des nouvelles réglementations, de dossiers comme l'environnement, le dragage, les assurances maritimes, les croisières internationales, les croisières excursions, la promotion, le développement du réseau portuaire, les niveaux d'eau, etc. Les différents secteurs de l'industrie maritime et des régions du Saint-Laurent y trouvent un point de ralliement. Elle est un représentant, un porte-parole et une courroie d'information pour ses membres, pour la communauté maritime et pour le Saint-Laurent économique en général.

2- Objectifs et principes de base du mémoire

Nous aimerions préciser d'emblée un certain nombre de principes de base en ce qui concerne la politique de transport maritime et le contenu du présent document.

La Sodes comme l'ensemble de la communauté maritime endosse entièrement le projet du gouvernement du Québec de se doter d'une politique de transport maritime et fluvial. En tant que représentante de la communauté maritime du Saint-Laurent, elle offre son entière collaboration au gouvernement du Québec pour élaborer et mettre en application cette politique. Une politique bien construite répondant aux besoins de l'industrie et du Saint-Laurent comme axe de développement représentera un formidable outil de croissance pour le gouvernement du Québec. L'industrie maritime génère des retombées économiques annuelles de 3,1 milliards de dollars et permet le maintien de 26 000 emplois directs et indirects. Pour les gouvernements, c'est une source de revenus se chiffrant à plusieurs centaines de millions de dollars. La valeur économique du Saint-Laurent est un atout pour l'ensemble du Québec.

Une politique maritime n'a pas besoin de couvrir tous les aspects de l'activité maritime. Elle devrait cibler les secteurs où elle peut apporter une contribution positive pour l'économie du Saint-Laurent, plus particulièrement ceux où le gouvernement du Québec détient une juridiction et des leviers d'intervention.

L'adoption d'une politique de transport maritime du Québec ne doit pas constituer une façon d'imposer de nouvelles réglementations ou de nouvelles charges aux utilisateurs qui en sont déjà saturés.

L'objectif principal de la politique maritime du Québec devrait être d'apporter un soutien accru à l'industrie du transport maritime au Québec en donnant une cohérence et une force renouvelées à l'ensemble des interventions du gouvernement du Québec, tout en s'assurant de répondre directement aux besoins de l'industrie maritime, qui agit comme outil de développement des expéditeurs situés le long du Saint-Laurent. Pour ce faire, le Québec doit se livrer à l'exercice d'inventorier l'ensemble des moyens et outils dont il dispose et l'ensemble des champs où il peut agir pour aider l'industrie maritime qui utilise le Saint-Laurent.

Le but principal de notre mémoire est d'identifier les besoins de l'industrie maritime du Québec auxquels une politique de transport maritime québécoise est susceptible de répondre en tout ou en partie. Une telle politique, bien qu'elle doive viser en premier lieu à développer un cadre propice au transport et à tous les éléments de la chaîne de transport, ne peut être développée sans tenir compte des liens qui existent entre les transporteurs et les expéditeurs. En outre, parce que la force d'une chaîne de transport se mesure à son maillon le plus faible, la politique doit s'assurer de ne délaisser aucun segment de l'industrie, par exemple chez les fournisseurs de services, au risque d'affaiblir l'ensemble du système.

Plusieurs des thèmes proposés sont fortement inspirés du document «Une vision claire pour l'avenir du système Saint-Laurent Grands Lacs» auquel la Sodes a étroitement contribué avec les autres associations maritimes de la région Saint-Laurent Grands Lacs au cours des derniers mois. L'avenir de l'industrie maritime y fait l'objet d'une réflexion approfondie et nombre des enjeux et besoins qui y sont exprimés peuvent être transposés et adaptés directement à une politique de transport maritime québécoise. Et ce, d'autant plus que les provinces y sont fortement sollicitées à travailler en partenariat avec l'industrie pour le bénéfice de la Voie navigable Grands Lacs Saint-Laurent.

3- Enjeux de l'industrie maritime et du Saint-Laurent et pistes d'action pour le gouvernement du Québec: la compétitivité à la base de tout le système

De l'avis de l'ensemble des intervenants, maintenir la compétitivité des entreprises maritimes du Saint-Laurent par rapport à celles d'autres routes maritimes concurrentes comme la façade atlantique, le Mississippi, les ports de la Côte ouest et même le port de Churchill représente le premier défi de notre industrie. Or, la compétitivité d'une route maritime et des entreprises qui essaient d'y attirer du trafic dépend d'un très grand nombre de facteurs. Les représentants de l'industrie maritime qui ont rencontré le ministre délégué aux Transports les 5, 6 et 8 juin dernier en ont soulevé un grand nombre. En simplifiant beaucoup on pourrait ramener l'ensemble du défi de la compétitivité à une question de coûts: plus on peut diminuer les coûts des produits et de leur transport, plus on peut maintenir et même améliorer le niveau de compétitivité d'une route de transport.

Ce mémoire contient un certain nombre des éléments soulevés lors des consultations faites par la Sodes auprès de ses membres ou lors des rencontres organisées par le ministre délégué aux

Transports du Québec. Tous ces éléments ont une influence directe ou indirecte sur les coûts inhérents au Saint-Laurent et, par conséquent, sur sa compétitivité. Cette liste n'est évidemment pas limitative. Elle correspond à une partie des besoins de l'industrie maritime québécoise et nous croyons que les éléments qu'elle contient sont ceux à partir desquels une politique maritime et fluviale des transports du Québec devrait travailler pour épauler l'industrie maritime dans sa quête d'une compétitivité accrue.

4- Coûts et «Just-in-time»

Au cours des dernières années, le transport en général a évolué de telle façon que les expéditeurs ont minimisé les stocks de marchandises qu'ils gardent en entrepôt. Les délais de livraison ont été considérablement écourtés et les modes de transport ont modifié leurs opérations pour se conformer à ce nouvel impératif, particulièrement du côté du camionnage dont la souplesse est bien adaptée à ce nouveau système. Bien que ce ne soit pas un phénomène limité au Québec, la déréglementation qui a marqué l'industrie du camionnage québécois à la fin des années 80, a considérablement encouragé ce développement. Le résultat qu'il nous faut aujourd'hui constater est que les entrepôts sont de plus en plus sur les routes et que c'est l'ensemble de la société qui paie pour leur maintien.

Ce problème a été maintes fois soulevé par des transporteurs et des expéditeurs qui sont devenus prisonniers du fait que leur capacité d'entreposage a été délaissée au profit d'une utilisation accrue de la souplesse du transport routier au niveau des délais. Toutefois, plusieurs ont aussi fait le constat que le système actuel pouvait entraîner une trop grande dépendance à l'égard d'un seul mode. En outre, pour avoir une équation complète, on doit considérer que l'avantage économique du camionnage vient en partie du fait que ce mode ne paie pas la pleine compensation des coûts qu'il entraîne pour la société et que, par conséquent, il y a une iniquité entre modes dont le camionnage a pu tirer profit en grugeant une part accrue du marché.

Ce constat ne doit toutefois pas servir à conclure à l'impossibilité pour le transport maritime de concurrencer le camionnage. Plusieurs expéditeurs ont mentionné que si les coûts étaient avantageux, ils pourraient revoir leurs politiques de transport de manière à recourir à d'autres modes, ce qui leur permettrait de conserver plusieurs options d'acheminement. La clef du succès réside en grande partie dans le développement d'options de transport maritime capables d'offrir un service constant à prix compétitif.

Pistes d'action

La question du just-in-time est irrémédiablement liée au coût du transport. Pour encourager l'utilisation du mode maritime il faut commencer par étudier en profondeur la situation actuelle qui fait prendre aux expéditeurs des décisions de transport basées en grande partie sur le just-in-time. Est-ce que toutes les marchandises sont bien adaptées à ce système? Est-il possible de proposer d'autres façons de faire qui avantageraient les expéditeurs et favoriseraient une diversification dans l'utilisation des modes? Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle de premier plan en participant à une analyse approfondie des causes, du fonctionnement et des

conséquences du système actuel en vue de permettre, par l'identification de projets et de pistes de développement, une diversification des options de transport.

5- Recouvrement des coûts et taxations

Dans l'ensemble des discussions qui ont eu cours sur le thème du recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne, les usagers du Saint-Laurent ont toujours attaché une grande importance à quelques principes qu'ils doivent faire valoir auprès des instances fédérales responsables des politiques et programmes de recouvrement:

Le niveau de recouvrement des coûts doit tenir compte en premier lieu de la nécessité de maintenir la compétitivité des entreprises canadiennes, qu'elles soient du Saint-Laurent ou d'ailleurs, qui doivent livrer une concurrence féroce à d'autres routes maritimes et à d'autres modes de transport. Ne pas respecter ce principe conduit à risquer que les gains réalisés en taxation soient effacés par les pertes de retombées économiques.

Les principes de recouvrement des coûts doivent se faire sur une base d'équité entre les régions du Canada car les régions maritimes sont en concurrence entre elles. Implanter un système de recouvrement différencié revient pour le gouvernement fédéral à favoriser une ou des régions au détriment des autres.

Le niveau actuel de recouvrement des coûts auprès de l'industrie maritime canadienne est trop élevé, ce qui affecte la compétitivité de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Les efforts de contrôle des coûts de la Garde côtière n'ont pas encore produit les résultats escomptés et n'ont pas donné lieu à des réductions dans la tarification des services aux usagers. L'industrie maritime a la certitude qu'il reste encore à la Garde côtière beaucoup de travail de rationalisation à faire et que les résultats de ces efforts devraient se traduire par une réduction des frais exigés des usagers.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle actif dans ce dossier en intervenant auprès du gouvernement fédéral en faveur du développement d'une politique de recouvrement des coûts qui tienne compte des principes énoncés ci-dessus. Ces interventions doivent se faire en concertation avec les usagers pour leur assurer un maximum d'impact auprès du gouvernement fédéral.

Le gouvernement du Québec peut aussi jouer un rôle positif en aidant l'industrie, par une analyse approfondie de la structure de coûts du transport maritime, à identifier les zones où il faut travailler pour diminuer les coûts du transport et ainsi accroître la compétitivité du Saint-Laurent.

6- Lien entre les politiques maritimes fédérale et provinciale

Outre les lois et règlements fédéraux s'appliquant au domaine maritime, le gouvernement du Canada a adopté en 1995 une politique maritime qui couvre certains aspects du secteur. En développant sa propre politique, le gouvernement du Québec doit entreprendre des consultations

avec le gouvernement fédéral pour s'assurer qu'il n'y aura pas de conflit entre les politiques du Québec et du Canada, ainsi qu'avec les lois et règlements de part et d'autre, ce qui ne ferait qu'affaiblir la situation de l'industrie maritime du Saint-Laurent.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec devrait entreprendre une revue des taxations, réglementations et programmes touchant le secteur maritime dans le but d'identifier tous les champs d'intervention que ce soit au plan des programmes, de la fiscalité ou de la réglementation où se trouvent des inadéquations ou des conflits entre les niveaux de gouvernement. En collaboration avec l'industrie maritime, ainsi qu'avec les instances gouvernementales concernées, dont le gouvernement de l'Ontario, il pourrait proposer une simplification et un allègement des réglementations existantes.

7- **Les chantiers navals**

Les armateurs étrangers et domestiques doivent pouvoir continuer de bénéficier d'une réelle possibilité de faire construire, réparer et entretenir des navires de toutes dimensions et de toutes catégories dans le Saint-Laurent. Mieux encore, les armateurs devraient pouvoir compter sur des services de grande qualité à des prix compétitifs.

Piste d'action

Le gouvernement du Québec devrait intervenir dans le secteur de la construction navale en améliorant les mesures de soutien déjà existantes, qui permettront à toutes les entreprises du secteur d'offrir des services à la fine pointe de la technologie et de la productivité.

8- **Recherche et technologie**

L'industrie maritime a tout intérêt à encourager la recherche dans le secteur des transports. Les nouvelles percées sont le carburant du progrès et de la compétitivité. Il existe au Québec des maisons d'enseignement universitaire qui font non seulement de l'enseignement mais aussi de la recherche dans le secteur des transports. Les champs de recherche actuellement privilégiés par ces institutions sont orientés vers l'intermodalité, et la recherche d'efficacité dans les ruptures de charge et l'écoulement des flux de transport.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec devrait accorder une priorité accrue aux maisons d'enseignement qui sont prêtes à développer la recherche et à établir des liens plus étroits avec l'industrie maritime.

Sans nier la pertinence de travailler à l'efficacité des liaisons intermodales, le gouvernement du Québec devrait encourager la recherche portant plus directement sur le transport maritime lui-même, que ce soit aux plans de la gestion maritime, de l'ingénierie, des systèmes de communications, du développement technologique, de la sécurité et de l'efficacité de la navigation.

Le gouvernement du Québec devrait appuyer la création d'une maîtrise en gestion du transport maritime et doter le système des moyens suffisants pour dispenser la formation, mettre sur pied des projets de recherche et améliorer le recrutement d'étudiants québécois dans ce champs d'expertise.

9- Formation de la main-d'œuvre

La formation de la main-d'œuvre maritime est l'un des secteurs où le gouvernement du Québec peut jouer un rôle d'une très grande utilité pour l'industrie maritime du Saint-Laurent car il détient la totalité des leviers juridictionnels nécessaires pour agir.

L'industrie maritime du Saint-Laurent fait face à de très sérieux problèmes de recrutement de main-d'oeuvre et de financement de la formation des marins et spécialistes maritimes. Ces derniers doivent non seulement détenir une formation poussée, dispendieuse et de longue durée mais, de plus, ils doivent constamment parfaire leur formation pour répondre aux nouvelles exigences réglementaires qui surgissent continuellement en raison des changements technologiques et des ententes internationales de plus en plus sévères auxquelles le Canada doit se conformer sur la sécurité maritime. La formation permanente est, pour l'industrie maritime, un enjeu considérable encore plus facile à comprendre quand on sait que la formation des officiers de marine exige un temps d'études aussi long que celui d'un médecin.

Il y a aujourd'hui pénurie de main-d'oeuvre maritime. Le problème est criant à tous les niveaux d'expertise mais particulièrement à ceux de la gestion maritime avancée et des gens de mer. Cette situation est appelée à s'aggraver d'autant plus que l'âge moyen de la main-d'oeuvre actuelle est assez élevé. Elle se complique davantage du fait que les marins ne peuvent être à la fois en mer et à l'école, ce qui exige des maisons d'enseignement qu'elles offrent des horaires et des conditions beaucoup plus souples qu'à l'ordinaire.

L'industrie maritime a grand besoin du support d'un système d'enseignement adapté à sa condition particulière. Le Québec méridional, habité par 80% de la population totale est traversé par une voie de navigation d'envergure mondiale. Pour cette raison géographique et historique, le Québec possède une tradition et une expertise maritime. Contrairement aux croyances cependant, le secteur maritime n'est plus un secteur traditionnel de « self-made men » mais une industrie moderne avec des emplois requérant une formation avancée et offrant des salaires bien au-dessus de la moyenne. C'est un domaine où le développement technologique prend une place de plus en plus grande et où, par conséquent, les besoins en formation sont considérables. Cette tradition et cette expertise sont une condition de la compétitivité des entreprises maritimes. Elles reposent sur l'excellence de la formation dispensée par nos écoles maritimes. Pour la préserver, il faudra

une prise de conscience sérieuse par les gouvernements de la nécessité de s'engager dans la consolidation de ces atouts. C'est tout le contraire qui s'est produit récemment alors que le gouvernement du Québec a plutôt voulu amorcer un retrait de la formation maritime.

À l'hiver 1999, devant la menace d'une réduction importante du financement des programmes de formation maritime par Emploi-Québec, une concertation regroupant différents segments de l'industrie maritime, armateurs syndicats, ministères, associations maritimes s'est instaurée. Son but est de dresser le bilan de la situation et établir les besoins de l'industrie en matière de formation et d'assurer l'arrimage de ces besoins avec les programmes offerts par le milieu de l'éducation. Ayant constaté qu'à long terme, cette tâche requerrait un travail de coordination de grande envergure, le Comité sur la formation du personnel naviguant, coordonné par l'Association des armateurs du Saint-Laurent, a officiellement déposé auprès d'Emploi-Québec et la Commission des partenaires une demande de création d'un comité sectoriel de la main-d'œuvre spécifique à l'industrie maritime. N'ayant pas obtenu la position d'Emploi-Québec, nous croyons que la politique maritime pourra donner l'occasion au gouvernement du Québec de prendre position.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec doit reconnaître, au sein de sa politique maritime et fluviale, que l'industrie maritime traverse une crise au chapitre de la main-d'œuvre et qu'il doit absolument intervenir pour aider l'industrie à résoudre cette crise.

Le gouvernement du Québec doit, par l'entremise d'Emploi Québec et du ministère des Transports, travailler en étroite collaboration avec les représentants de l'industrie, de la main-d'œuvre et des maisons d'enseignement pour identifier des solutions à long terme au problème de la disponibilité, de la compétence et du recrutement de la main-d'œuvre ainsi que du financement de la formation. Pour ce faire, le gouvernement doit appuyer la formation d'un comité sectoriel de la main d'œuvre pour l'industrie maritime sur lequel seront représentés, à part égales, les principaux groupes représentant l'industrie, tel que le prévoit le programme administré par Emploi Québec.

Le gouvernement du Québec doit, en collaboration avec l'industrie, travailler à la création d'une maîtrise en gestion du transport maritime pour assurer une relève locale dans un champ d'expertise, celui de la gestion maritime de haut niveau, où les entreprises ont des besoins sérieux à court et à long terme.

10- Promotion du Saint-Laurent et du transport maritime

Les expéditeurs et transporteurs du Saint-Laurent ont besoin de promotion et de visibilité commerciale, particulièrement à l'étranger, pour maintenir leur position concurrentielle et développer de nouveaux marchés, comme n'importe quel autre secteur d'activité économique.

Il se fait déjà un certain nombre d'activités promotionnelles de la part d'entreprises du Saint-Laurent et de la Voie maritime. Ces activités entraînent des discussions très poussées sur les avantages et les caractéristiques que peuvent offrir les entreprises du Saint-Laurent susceptibles d'attirer de nouveaux clients internationaux. En soi, le Saint-Laurent n'est pas un argument de vente à part entière. Ces sont les produits et les entreprises qui attirent les clients et, surtout, l'ensemble coût / qualité qui peut leur être offert. De plus, le Saint-Laurent peut difficilement faire l'objet d'une promotion isolée. Elle doit plutôt être associée à celle des autres secteurs économiques dont il est tributaire particulièrement du côté des entreprises expéditrices.

Ce sont donc les entreprises (arrimeurs, expéditeurs, ports et transporteurs) qui doivent être responsables de la promotion car elles seules peuvent répondre aux questions précises des clients. Le rôle du gouvernement du Québec doit être d'encourager et de soutenir les initiatives des entreprises commerciales mais pas d'être un agent direct de promotion.

Pistes d'action

Le gouvernement doit reconnaître la valeur du Saint-Laurent comme outil de développement économique et l'intégrer dans ses stratégies promotionnelles du Québec à l'étranger.

Le gouvernement du Québec doit faire mieux connaître sa volonté d'aider l'industrie maritime du Saint-Laurent dans son réseau de délégations commerciales en fournissant aux agents de promotion économique déjà en place toute l'information et les instructions nécessaires pour qu'ils puissent jouer un rôle d'intermédiaire plus dynamique pour les entreprises du Saint-Laurent et leurs clients potentiels.

Le gouvernement doit développer des outils comme l'amélioration des mesures fiscales existantes permettant d'encourager la promotion des entreprises du Saint-Laurent à l'étranger, par exemple au moyen de tournées commerciales ou de tout autre moyen adéquat.

11- Image de l'industrie maritime

L'industrie maritime du Saint-Laurent a des besoins de promotion très importants à l'intérieur même du Québec. L'image du transport maritime est souvent malmenée parce qu'associée à quelques catastrophes maritimes qui ont frappé les imaginations. Bien que les statistiques prouvent le contraire, le public continue de croire que le transport maritime représente une menace sérieuse pour l'environnement. À preuve, un sondage réalisé à l'automne 1999 pour le compte des Amis de la Vallée du Saint-Laurent démontre clairement l'image négative de notre industrie auprès du public.

Le problème d'image s'étend aussi à l'efficacité économique de l'industrie par rapport aux autres modes de transport puisque dans le même sondage, le public a répondu majoritairement que le navire est moins économique que le chemin de fer et la route.

Pour pouvoir compter à l'avenir sur l'appui du public dans ses projets de développement, l'industrie maritime doit véhiculer l'image d'un secteur respectueux de l'environnement, moderne, efficace et porteur d'avenir. Le gouvernement du Québec doit participer, en collaboration étroite avec l'industrie, à une campagne d'information soutenue visant à mieux informer le public des avantages environnementaux du transport maritime, ainsi que des retombées économiques qu'il génère pour le Québec.

12- Ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent

Depuis 1995, le gouvernement fédéral a entrepris un programme de cession et commercialisation consistant à transférer la propriété des ports régionaux qu'il possède à la grandeur du Canada, y compris ceux qui ont une vocation commerciale affirmée, à des groupes d'utilisateurs ou des entreprises locales. On en trouve près d'une dizaine au Québec. Bien qu'aucun transfert n'ait encore été effectué, outre des quais sans activité commerciale, le gouvernement fédéral continue de mettre beaucoup de pression pour accélérer le processus.

Le gouvernement du Québec a récemment décidé de se porter acquéreur des quais de traversiers qui étaient eux aussi propriété fédérale. Il est maintenant urgent et capital que le gouvernement du Québec se penche maintenant sur la situation des ports régionaux de marchandises car leur importance pour l'économie des régions est cruciale. La politique maritime et fluviale représente une occasion idéale de définir une vision d'avenir pour ces ports.

En décembre 1999, un groupe de sept ports régionaux composé de Sorel, Gros-Cacouna, Matane, Rimouski, Gaspé, Baie-Comeau et Pointe-au-Pic a adressé au gouvernement fédéral une requête officielle visant à dénouer l'impasse dans laquelle se trouvent les dossiers de transferts. Par la même occasion une demande d'appui à cette position a été transmise au gouvernement du Québec. Cette demande consistait à ouvrir la possibilité de n'effectuer qu'un transfert de la gestion des infrastructures portuaires à la communauté locale et régionale, sans en imposer l'acquisition. Cette situation est déjà celle qui prévaut dans les autres infrastructures maritimes détenues par le gouvernement fédéral, soit la Voie maritime du Saint-Laurent et les ports nationaux (APC). Elle se retrouve également dans certains aéroports canadiens dont un certain nombre au Québec. Le gouvernement fédéral a répondu par la négative à la demande des ports, préférant poursuivre sans modifications l'application de son programme de transfert. Pour sa part, le gouvernement du Québec n'a pas pris position et n'a pas répondu à la demande des ports régionaux. La politique maritime donne au gouvernement l'occasion de le faire.

La politique de transfert pose aux communautés locales des défis de financement la plupart du temps insurmontables. Ainsi, l'augmentation des charges que devraient assumer des propriétaires locaux après transfert des installations, par exemple au chapitre de la taxation municipale et des assurances, met toute possibilité de rentabilisation hors de portée dans un avenir prévisible. À cela il faut ajouter quantités d'autres dépenses comme la mise au niveau des exigences environnementales, alors que les possibilités de revenus sur la base des trafics anticipés ne permettent pas à la plupart d'entre eux d'envisager de rentabilité commerciale que ce soit à court ou à long terme. De plus, la perspective (en vertu d'une cause actuellement devant la Cour

d'appel) que les tribunaux accordent bientôt aux municipalités le pouvoir de porter la structure verticale des quais au rôle d'évaluation, accentue encore davantage la menace à la survie des ports régionaux, tout en étant extrêmement nuisible à la compétitivité des autres ports du Saint-Laurent.

Pistes d'action

Dans sa politique maritime et fluviale, le gouvernement du Québec doit reconnaître l'existence d'un réseau de ports régionaux commerciaux dans le Saint-Laurent, complémentaire au réseau des APC et essentiel aux économies régionales. Il doit supporter ce segment important de l'industrie maritime du Saint-Laurent reconnaissant ainsi l'importance économique de ces ports pour le Québec et l'économie des régions où ils sont situés.

Le ministre doit assumer pleinement sa responsabilité et son rôle de partenaire dans l'élaboration des stratégies concernant le réseau des ports régionaux du Saint-Laurent. Il doit s'engager à analyser, en collaboration avec les représentants des ports, toutes les options susceptibles de consolider l'avenir des ports, y compris celle de leur acquisition par le gouvernement du Québec, comme cela a été fait dans le cas des quais de traversiers.

Le groupe de ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent doit déposer un mémoire conjoint dans le cadre de la présente consultation sur une politique maritime et fluviale. Ce mémoire expose leur situation et leurs demandes de façon beaucoup plus détaillée. Ayant collaboré à la réflexion de ces ports, la Sodes appuie entièrement le contenu de leur mémoire.

13- Fiscalité municipale

Bien que contesté devant la Cour d'appel, un jugement récent de la Cour du Québec a confirmé la décision d'un tribunal administratif qui autorisait les municipalités à taxer les locataires occupants d'installations portuaires comme les quais, même à l'intérieur de territoires fédéraux. Si ce jugement est confirmé une nouvelle fois, cela conduira à l'imposition de frais supplémentaires très substantiels pour les locataires des ports de propriété fédérale. Les nouvelles charges fiscales, évaluées pour l'instant à plus de dix millions de dollars par année s'appliqueront dans tous les ports du Saint-Laurent, qu'ils soient ou non de propriété fédérale. En fait, par le jeu des répercussions, c'est l'ensemble de l'industrie qui sera affectée par ces changements fiscaux.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec (Transports et Affaires municipales) doit travailler de concert avec l'industrie pour trouver des solutions et éviter à tout prix que les clients des ports et opérateurs de terminaux ne soient aux prises avec une nouvelle taxe qui viendrait amoindrir leur position concurrentielle et même, dans certains cas, menacer carrément la poursuite de leurs activités dans les cas des ports avec des clients uniques ou en très petit nombre. La Sodes sera en mesure, d'ici quelques semaines, de présenter une demande de modification à la *Loi sur la fiscalité municipale*

pour que les usagers du transport maritime soient traités de la même façon que les usagers des autres modes de transport.

14- **Tourisme fluvial**

a) Les croisières excursions

À cause de la très courte saison d'activité, des fluctuations des clientèles touristiques, de la concurrence en forte croissance, des investissements qui sont requis pour se tenir à flot et des réglementations de plus en plus lourdes qu'il faut respecter, les entreprises de croisières-excursions du Québec éprouvent d'énormes difficultés à rentabiliser leurs opérations. Elles ont des besoins majeurs au chapitre de la commercialisation, de la promotion de leurs activités ainsi que du recrutement de la main-d'œuvre. La très grande dispersion des entreprises rend encore plus difficile de les regrouper pour unir leurs forces.

L'Association des croisières-excursions du Québec (ACEQ) est l'organisation qui regroupe et représente les entreprises de ce secteur d'activités au Québec. Malheureusement, à cause de leur très grande dispersion et du fait que la grande majorité des entreprises sont de très petite taille (parfois même un seul employé) et n'opèrent que quelques mois par année, il est très difficile de les rejoindre et d'obtenir qu'elles participent activement au développement de leur secteur. Ce facteur a toujours été un frein important au développement de l'industrie et de l'ACEQ. En fait, avec une quinzaine de membres seulement et compte tenu des cotisations qu'elle peut retirer, l'ACEQ ne pourrait tout simplement pas survivre comme association sans la Sodes pour lui fournir gratuitement des services de secrétariat et de coordination.

Pourtant, les besoins de représentation et de regroupement des membres vont en grandissant parce que les exigences au niveau de la sécurité et des normes d'opération imposées par les gouvernements, surtout Transports Canada, vont sans cesse en augmentant. De plus, l'intégration des entreprises à l'univers touristique pour qu'elles offrent aux clientèles un produit de plus en plus conforme aux exigences du tourisme moderne et qu'elles acceptent de s'adapter aux stratégies et standards de Tourisme Québec au plan de la qualité des services requiert des entreprises un niveau d'implication qu'elles ont beaucoup de mal à soutenir. L'industrie des croisières-excursions a donc grand besoin du support du gouvernement du Québec.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec devrait créer un forum de concertation avec les représentants de l'industrie des croisières-excursions afin d'identifier les moyens par lesquels il pourrait les aider à aplanir les difficultés qui empêchent les croisières-excursions de connaître un véritable essor. Parmi les premières pistes à explorer il y a la désignation du secteur des croisières-excursions comme attrait touristique principal dans les stratégies promotionnelles de Tourisme Québec vis-à-vis les clientèles étrangères.

De plus, il y a un besoin réel pour améliorer notre connaissance de cette industrie qui demeure encore aujourd'hui relativement insaisissable. L'étude réalisée en 1997 par l'Association des croisières-excursions du Québec n'est plus un reflet fidèle de la réalité et de toutes façons, elle ne couvrait pas tous les aspects de l'industrie. Une nouvelle étude, plus complète permettrait non seulement de mettre à jour nos connaissances sur les entreprises, les clientèles et les activités mais aussi sur les tendances et les besoins du secteur. Une telle étude constituerait un complément direct et utile à un forum de concertation industrie-gouvernement sur l'avenir de ce secteur.

Par la nature même de ses activités, l'industrie des croisières-excursions chevauche deux secteurs; celui des transports de passagers et celui du tourisme. Par conséquent, il est important que Tourisme Québec soit associé à toute démarche de réflexion sur l'avenir des croisières-excursions au Québec.

b) Les croisières internationales

Le secteur des croisières internationales dans le Saint-Laurent est en plein essor et représente des impacts économiques importants pour le secteur touristique. L'enjeu des prochaines années est d'attirer des croisières le printemps et l'été, de favoriser l'avènement de lignes régulières et de varier l'éventail des croisières offertes sur le fleuve.

Pistes d'action

Comme les retombées économiques de ce secteur d'activité vont en très grande partie au secteur touristique, le gouvernement du Québec, par l'entremise de Tourisme Québec, doit appuyer le secteur de soutien aux croisières internationales pour que le Saint-Laurent se positionne efficacement dans le milieu des croisières. Pour ce faire, le gouvernement devrait identifier l'Association des croisières du Saint-Laurent, qui regroupe tous les intervenants dans ce domaine, comme interlocuteur privilégié dans ce domaine.

15- Le transport maritime et l'environnement

a) Avantages du transport maritime

L'ensemble des recherches qui ont été réalisées sur le sujet, tant au Canada qu'à l'étranger, concluent que de tous les modes de transport de marchandises, le maritime est celui qui génère le moins d'impacts sur l'environnement. Plus les distances à parcourir sont importantes et plus les quantités de marchandises à transporter sont grandes, plus les avantages environnementaux du transport maritime deviennent évidents. La navigation sur le Saint-Laurent est reconnue comme très sécuritaire parce qu'elle est effectuée par des spécialistes et est encadrée par un système et des normes de sécurité très sévères. L'industrie maritime du Saint-Laurent est définitivement engagée, par l'amélioration constante de ses techniques de navigation et les mesures de prévention qui sont appliquées, vers un objectif de développement durable.

La Sodes et le gouvernement du Québec participent en ce moment avec d'autres partenaires maritimes dont le Comité de concertation Navigation du Plan d'action Saint-Laurent à la réalisation d'une étude comparative des impacts environnementaux des modes de transport dans le Saint-Laurent. Les résultats préliminaires démontrent que le transport maritime est de loin celui qui crée le moins d'impacts sur l'environnement dans la grande majorité des scénarios de transport qui ont été considérés. Les avantages du transport maritime sont particulièrement éloquents au chapitre des gaz à effet de serre pour lesquels le Canada a justement pris des engagements substantiels de réduction dans le cadre du protocole de Kyoto.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec doit prendre clairement position en faveur d'un système de transport aussi respectueux de l'environnement que possible et favoriser partout l'adoption des solutions de transport les plus appropriées en tenant compte non seulement des facteurs économiques mais aussi des coûts externes des modes, en incluant les impacts environnementaux, même si cela signifie encourager des transferts de marchandises vers des modes plus performants au plan environnemental au détriment des choix traditionnels.

Le gouvernement du Québec doit aider, par des études appropriées, à identifier les potentiels de transferts modaux existant au Québec dans le but d'encourager des projets en ce sens et progresser dans la poursuite d'une meilleure performance environnementale et du respect de ses engagements en matière d'émissions de GES.

Le gouvernement peut aussi agir en encourageant par des programmes et mesures appropriées l'avènement de transferts modaux, ce qui aiderait à réduire la sur-utilisation de certains axes routiers, coûteuse pour la société en général et risquée pour l'environnement. Des projets de liaison entre les villes de la Côte-Nord et Montréal ou Québec ou avec le réseau ferroviaire de la Rive-Sud au moyen de liens inter-rives constitueraient des expériences pilotes fort intéressantes dans cette direction. Le gouvernement pourrait susciter un partenariat et s'engager lui-même avec des industriels intéressés tant chez les expéditeurs que les transporteurs pour développer un tel service.

SODES Liste des Membres

Administration de pilotage des Laurentides
Agences Canada Maritime
Agences océaniques du Bas-Saint-Laurent
Algoma Tankers
Aluminerie Alouette
Aluminerie Lauralco
AON Reed Stenhouse
Association de l'industrie de l'aluminium
Association des armateurs du Saint-Laurent
Association des industries forestières du Québec
Association des pilotes maritimes du Canada
Association québécoise de l'industrie du nautisme

Banque Canadienne Impériale de Commerce
Banque de développement du Canada
Bateaux Alouette
Bateau-Mouche du Vieux Port
Bateliers de l'Écluse
Bouchard & Blanchette Marine
Bunge du Canada ltée

Canada Steamship Lines
Canadian Forest Navigation
Canadian Industrial Transport Association
Canbulk Shipping
Cerescorp
Chamber of Maritime Commerce
Château Frontenac
Ciment St-Laurent
Comm. du Port de Rimousi-est
Communauté urbaine de Québec
Compagnie d'Arrimage de Québec
Compagnie minière Québec Cartier
Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent
Corp. gestion Voie Maritime du Saint-Laurent
CLD de la région de Rivière-du-Loup
Complexe touristique de la Dam-en-Terre
Corporation portuaire de Gaspé
Croisières AML
Croisières Lachance
Croisières Marjolaine
Croisières Richelieu

DeMan Pilote
Dunton Rainville

Ecomertours Nord-Sud
Élévateurs de Trois-Rivières
Excursions maritimes de Charlevoix

Fednav

Gestion CTMA
Groupe Desgagnés
Groupe Dufour
Groupe Océan
Guilde de la marine marchande du Canada

IMTT-Québec
Institut maritime du Québec

Langlois Gaudreau
Logistec Corporation

MarinExec inc.

Oceanex Income Fund
Osborn & Lange

Pêches et Océans Canada
Pilotes du Saint-Laurent Central
Port de Montréal
Port de Québec
Port Saguenay
Port de Sept-Îles
Port de Trois-Rivières
Port de Valleyfield

QIT-Fer et Titane

Remorquage et Sauvetage McAllister
Robert Reford
Roche Ltée - Groupe Conseil

Seaway Marine Transport
Shipowners Assurance Management
Silos Port-Cartier
Société canadienne de sel
Société d'électrolyse et de chimie Alcan
Société des Traversiers du Québec
Société du parc ind. et portuaire de Bécancour
Somavrac
Sproule Castonguay Pollack
Stikeman Elliott

Transports Canada - Havres et ports
Transports Canada - Politiques
Traverse Saint-Siméon / Rivière-du-Loup
Trois-Rivières Remorqueurs

Ultramar

Ville de Baie-Comeau
Ville de Bécancour
Ville de Matane
Ville de Montréal
Ville de Port-Cartier
Ville de Québec

6 octobre 2000

sodes

Société de développement économique du Saint-Laurent
St. Lawrence Economic Development Council

Le 26 septembre 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports du Québec
700, Boul René-Levesque Est
29^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

020092
Ministère des Transports
CABINET DU MINISTRE

26 SEP. 2000

Date de réception

Monsieur le Ministre,

Veillez trouver ci-joint un mémoire préparé au nom du Groupe des Ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent, dont font partie les ports de Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane, Pointe-au-Pic, Rimouski et Sorel, dans le cadre des consultations sur la politique de transport maritime et fluvial du Québec.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Au nom du Groupe des Ports régionaux
commerciaux du Saint-Laurent,



Claude Mailloux
Directeur général adjoint
Sodes

P.j.

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
AU
MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS DU QUÉBEC**

SUR LA

**POLITIQUE DE TRANSPORT
MARITIME ET FLUVIAL DU QUÉBEC**

PAR

**LE GROUPE DES PORTS RÉGIONAUX COMMERCIAUX
DU SAINT-LAURENT**

Le 25 septembre 2000

Introduction

L'évolution du système portuaire du Saint-Laurent au cours des dernières années fait ressortir le vide dans lequel se trouvent les ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent. Alors que les APC et le réseau des quais et ports locaux ont vu leur statut et leur vocation consolidés au cours des dernières années en vertu de la Loi Maritime du Canada, les ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent ont eu à composer avec le programme de commercialisation et cession relevant de la Politique maritime de 1995, lequel s'est révélé particulièrement mal adapté à leur situation. Les ports en question ont donc entrepris une concertation qui leur a permis de mieux identifier leurs besoins et éventuellement de préciser leurs demandes aux deux paliers de gouvernement. La politique maritime et fluviale du Québec est une occasion idéale d'exposer au gouvernement du Québec et à la communauté maritime en général la situation des ports régionaux et les solutions que ces derniers proposent pour consolider leur avenir et leur rôle dans l'économie du Québec. Les ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent constituent un chapitre incontournable d'une éventuelle politique maritime et fluviale du Québec.

Bref retour en arrière

Les ports régionaux commerciaux du Québec, face au programme de commercialisation et cession, sont à la recherche d'un nouveau statut et se trouvent devant la nécessité de redéfinir leur vocation et leur avenir. Leurs difficultés ont été identifiées et analysées lors du colloque qui a eu lieu à Rivière-du-Loup en 1998 sur le thème de l'avenir des ports régionaux dans l'économie du Saint-Laurent. Cet événement organisé par la Sodes en collaboration avec Transports Québec, transports Canada et la compagnie terminaux portuaires du Québec a réuni une centaine de personnes des milieux économiques et portuaires des régions ainsi que des représentants de tous les segments de la vie maritime intéressés par l'avenir des ports régionaux.

Parmi les principales conclusions du colloque, on retrouve le fait que les ports en question avaient tout avantage à entreprendre une démarche de collaboration pour partager leurs difficultés et éventuellement pouvoir s'adresser aux gouvernements d'une voix unie. Ensuite, il a semblé évident que le programme de commercialisation et cession imposé par le gouvernement fédéral est inadapté pour ce groupe de ports, relativement peu nombreux, contrairement aux centaines de quais et petits ports locaux sans vocation commerciale. Enfin, il est aussi apparu clairement que le gouvernement du Québec avait un rôle à jouer dans le dossier des ports régionaux commerciaux même si la propriété et le contrôle sont assurés par le gouvernement fédéral.

À la suite du colloque de Rivière-du-Loup, une concertation s'est établie par le truchement de la Sodes, qui a joué un rôle de rassembleur au sein d'un groupe de sept ports. Ce sont Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane, Pointe-au-Pic, Sorel et Rimouski. Ce groupe de travail a pu ainsi échanger sur les situations respectives de chacun et faire avancer une réflexion indispensable sur les conditions du développement des ports régionaux. Cette réflexion a conduit à la fin de 1999 à l'élaboration d'un constat et d'une recommandation portant sur la situation des ports régionaux dans le cadre du programme de commercialisation et cession du gouvernement fédéral. Cette recommandation plaidait en faveur de l'ouverture d'une nouvelle option permettant le transfert de la gestion des ports sans obliger leur

acquisition par les comités de ports. Cette position a été transmise au gouvernement fédéral qui a répondu par la négative, préférant s'en tenir à la poursuite du programme de cession jusqu'à son échéance. Et ce, même si aucun des ports commerciaux visés n'a jusqu'à présent été transféré sur le Saint-Laurent. Pour fin d'information et d'appui, cette position a également été transmise au ministère des Transports du Québec en décembre 1999. Malheureusement, Transports Québec n'a pas jugé bon y répondre.

Au cours des derniers mois, la réflexion des ports régionaux s'est poursuivie en recherchant des pistes de solutions. Trois d'entre eux sont présentement en période de négociations avec Transports Canada. Cette période a également été ponctuée par le transfert de dix quais de traversiers dont le gouvernement du Québec a fait l'acquisition. Le gouvernement du Québec a ainsi fait la démonstration que quand le bien public le justifie, il est capable de prendre la relève du gouvernement fédéral dans des dossiers maritimes.

Un réseau d'infrastructures au service des économies régionales

Il apparaît clair pour la grande majorité des intervenants concernés que les ports régionaux du Saint-Laurent doivent être considérés comme un réseau d'infrastructures de transport indispensables à l'économie du Québec. Ces ports sont un outil de développement régional exceptionnel faisant partie du patrimoine industriel des régions. Ils sont au service des expéditeurs à qui ils offrent des options de transport remarquables et sont même, dans certains cas, la principale raison de leur implantation ou de leur maintien en région.

→ Les ports régionaux commerciaux du Québec manutentionnent près de 2,5 millions de tonnes (partie publique sujette au programme de transfert) de marchandises annuellement et permettent le maintien de centaines d'emplois. Ils sont un atout économique non seulement pour les industries et les régions qu'ils desservent mais aussi pour le Québec en entier. Par ailleurs, aucune région disposant d'un port commercial ne sera prête à envisager son abandon, même si dans l'état actuel du trafic, la rentabilité n'en est pas toujours assurée. Les régions savent très bien qu'elles se priveraient ainsi d'un outil de croissance économique irremplaçable, ce qui équivaldrait à réduire significativement leur potentiel de développement dans l'avenir. L'avenir des ports régionaux ne peut être vu uniquement dans une perspective commerciale de rentabilité car il est évidemment impossible de rendre profitable chacun des éléments d'infrastructure servant au transport des personnes et des marchandises. On ne demande pas aux routes d'être rentables. C'est l'intérêt économique général qui doit primer.

Les ports régionaux forment un réseau parce qu'ils complètent le réseau de base des APC, qui ne peuvent desservir qu'une partie du territoire, surtout les régions urbanisées et très industrialisées. Contrairement à la route et au rail, limités au marché nord-américain, les ports commerciaux et le transport maritime représentent une porte ouverte sur les marchés internationaux pour les régions. Songeons que sans industrie maritime, le Québec comme le Canada seraient condamnés à n'avoir d'échanges économiques qu'avec le reste de l'Amérique du Nord à cause de leur position enclavée entre les Etats-Unis et les territoires arctiques. Le réseau des ports régionaux permettent au Saint-Laurent d'offrir une diversité de destinations maritimes qui sont un atout non négligeables sur les marchés internationaux. Ils favorisent un acheminement parfois jusqu'à l'expéditeur même ce qui minimise l'utilisation de plusieurs modes.

Enjeux environnementaux

Dans le déploiement des enjeux liés au développement économique et social, le transport maritime est en excellente position pour représenter une solution aux défis environnementaux posés par le mouvement des marchandises. Toutes les études qui ont été consacrées à ce sujet au cours des dernières années démontrent que le navire est, par une marge très significative, le mode de transport qui présente le moins d'impacts et le moins de risques pour l'environnement. À l'heure où les gouvernements doivent définir leurs stratégies de développement durable en tenant compte, entre autres, des émissions de gaz à effet de serre produits par l'activité économique, le transport maritime constitue un instrument remarquable pour améliorer le bilan environnemental des économies. En s'associant au réseau des ports régionaux le gouvernement du Québec se donnerait accès à une solution environnementale fort utile pour élaborer ses propres stratégies de développement durable.

Les transferts de marchandises et de personnes vers les modes les moins polluants, dont le navire, font d'ailleurs partie des recommandations du Groupe de travail Transports sur les changements climatiques mis sur pied par le gouvernement du Québec pour le conseiller en matière de gaz à effet de serre.

De plus, il ne fait aucun doute que les ports occupent une place stratégique de premier ordre quand on considère la nécessité de trouver des solutions de rechange à l'utilisation des routes pour le transport des marchandises. Le recours exagéré au camionnage s'accompagne de risques élevés pour l'environnement et la sécurité du public sans compter le fardeau qu'il impose au budget du gouvernement en général. Le passage d'un seul camion détériore autant la route que celui de 40 000 voitures. Sur certaines routes du Québec, la situation atteint des proportions très inquiétantes qui imposent au gouvernement d'agir sans tarder. Celui-ci doit apprendre à maximiser les outils qu'il a à sa disposition et, dans un tel contexte, les ports représentent, en grande partie, une réponse logique à un problème criant.

• Partenariat

Le réseau des ports commerciaux du Saint-Laurent ne pourra se maintenir et prospérer sans l'établissement d'un partenariat avec le gouvernement du Québec. En tant que soutien au développement économique des régions, en collaboration avec leurs citoyens, le gouvernement du Québec doit jouer un rôle actif dans la définition de l'avenir des ports régionaux. Ce rôle pourra prendre diverses formes adaptées à chacun. Chaque port est dans une situation spécifique et les solutions qui leur permettront d'évoluer ne sont pas nécessairement les mêmes pour chacun. Il n'est pas exclu que l'acquisition par des entités locales puisse apparaître comme une solution intéressante pour certains des ports régionaux.

Cependant, même cette solution requerra l'implication du gouvernement du Québec à titre de partenaire pour aider à aplanir les embûches légales, économiques ou autre, pour participer à des projets de développement conjoint ou à tout le moins pour prendre part aux discussions sur la vocation à long terme des installations portuaires dans une région donnée. En fait, le gouvernement du Québec devra, en collaboration avec les représentants des ports et des régions concernées, envisager toutes les solutions possibles en vue d'identifier celles qui s'avèreront les plus appropriées pour sortir les ports de l'impasse dans laquelle ils sont à l'heure actuelle, y compris une éventuelle acquisition des infrastructures par la province.

Il en va du devoir du Québec, après avoir fait la sourde oreille pendant plusieurs années, de préciser franchement la place qu'il compte donner aux ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent dans sa politique maritime et fluviale.

Gestion portuaire locale et régionale

Quelle que soit la ou les solution (s) retenue(s) et le teneur des discussions qui y conduiront, les représentants des ports régionaux privilégient une gestion à participation locale fortement majoritaire des installations portuaires par opposition à une gestion centralisée comme celle que pratique Transports Canada comme actuel propriétaire des ports. Une gestion décentralisée apparaît comme une solution beaucoup plus avantageuse dans l'optique du développement portuaire car elle assure une connaissance précise des enjeux locaux et régionaux et une motivation réelle de voir les installations prospérer et profiter à l'essor économique régional.

Fiscalité municipale

Tous les ports régionaux du Saint-Laurent, comme d'ailleurs les APC, font face à une menace sérieuse pour leur avenir. Le colloque de Rivière-du-Loup avait déjà mis en lumière les dépenses additionnelles très importantes au chapitre de la fiscalité municipale que devraient assumer les ports une fois transférés. Dans certains cas, cette seule nouvelle dépense, et il y en a de nombreuses autres, est bien suffisante pour éliminer toute possibilité de rentabiliser des installations, à moins d'une augmentation majeure des trafics maritimes.

Pire encore, le problème de la fiscalité municipale prend désormais une ampleur sans précédent avec l'éventualité que les tribunaux tranchent bientôt en faveur du pouvoir municipal d'intégrer les quais (structure verticale) dans le rôle d'évaluation municipale. Et ce, même à l'intérieur des territoires fédéraux, dans les situations de locataires occupants, telles qu'on en rencontre fréquemment dans les ports régionaux (Re : cause entre le port de Montréal et la Ville de Montréal-Est devant la Cour d'appel du Québec). Il s'agit d'une menace très sérieuse pour les ports régionaux, indépendamment de ce qu'il adviendra d'eux dans le cadre du programme de cession du gouvernement fédéral. Le gouvernement du Québec aura nécessairement un rôle à jouer dans la recherche de solutions à ce problème puisqu'il s'agit d'une législation provinciale.

Recommandations

Que le gouvernement du Québec profite de la définition d'une nouvelle politique maritime et fluviale pour adopter une position sur l'avenir des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent.

Que le gouvernement du Québec reconnaisse l'existence d'un réseau de ports régionaux commerciaux dans le Saint-Laurent composé d'au moins sept ports, soit Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna, Matane, Pointe-au-Pic, Rimouski et Sorel, dont la vocation est complémentaire à celle des APC et dont l'existence est essentielle au développement économique des régions qu'ils desservent.

Que le gouvernement du Québec reconnaisse sa responsabilité, entre autres pour des raisons de développement économique et régional, vis à vis ce réseau et l'urgence de participer, en

partenariat avec eux, à l'établissement des conditions qui permettront la réalisation de leur potentiel économique.

Que le gouvernement du Québec s'engage à analyser toutes les solutions possibles, y compris leur acquisition, pour assurer la pérennité des infrastructures portuaires dans leurs régions respectives.

25 septembre 2000

N.B. Ce mémoire a été rédigé par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) au nom du Groupe des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent.



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande **Canadian Marine Officers Union**

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 9 août 2000

Gouvernement du Québec
A/S M. Jacques Baril, Ministre délégué aux Transports
700, boul. René Lévesque est, 29^{ième} étage
Québec (Québec)
G1R 5H1



RE : Politique maritime

Monsieur le Ministre,

Nous sommes très heureux de voir qu'enfin un gouvernement provincial pense implanter une politique maritime québécoise. Votre tâche comme je vous le disais lors d'une rencontre ultérieure sera ardue. Le syndicat que je représente vous assure de son étroite collaboration, nous avons l'expertise du milieu, nous sommes en place depuis 35 ans, et c'est le Syndicat des Officiers de la Marine Marchande qui représente le plus d'officiers brevetés au Québec.

À l'aube du millénaire, il est grand temps d'agir nous sommes en retard de 133 ans. Il est utopique de penser qu'une politique maritime puisse s'établir rapidement, mais l'effort en vaut sans doute notre admiration. J'ai très bien lu votre document consultatif de mai 2000. Les études dans ce document sont utiles, mais peuvent nous induire en erreur. Notre fleuve est unique, nous sommes le cœur de l'Amérique, que seraient Toronto, Windsor, Détroit, Chicago, Cleveland, Buffalo, Milwaukee, sans notre fleuve. Historiquement, le fleuve est associé à l'Atlantique et aux Grands Lacs comme un pouce, un index à une main.

.../2

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

2/...

L'industrie maritime a joué un rôle clef dans notre économie, en transportant des quantités importantes de marchandises en vrac pour usage domestique ainsi que des produits destinés à l'exportation. Établir une politique maritime québécoise lorsqu'au Canada nous n'en n'avons même pas une défendable, en effet combien de navires avec Pavillon Canadien sillonnent les mers du monde ? L'avenir de l'industrie maritime est précaire et ses milliers d'emplois sont en péril.

Depuis plusieurs années, notre flotte domestique diminue.

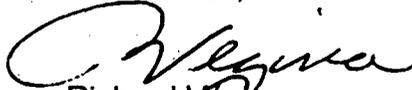
Les priorités sont :

1. La construction navale à remettre sur pied.
2. L'aide aux armateurs québécois à établir, ils en ont assez des surcharges délestées par le fédéral.
3. L'établissement d'une politique protectionniste, (ex. un Jone's Act québécois).

Ces trois (3) items sont les pré-requis pour une concertation du milieu maritime.

Je ne parle pas de formation, je sais que d'autres intervenants le feront, mais tout de même je sais que nous formons la crème des officiers maritimes dans le monde entier. Il ne reste plus qu'à les faire travailler sous pavillon québécois.

Bien à vous,


Richard Yezina
Président

RV/sj



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande **Canadian Marine Officers Union**

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 9 août 2000

Gouvernement du Québec
A/S M. Jacques Baril, Ministre délégué aux Transports
700, boul. René Lévesque est, 29^{ième} étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

RE : Politique maritime

Monsieur le Ministre,
Je joins à mon mémoire une demande de licence de cabotage en eaux domestiques.

Lisez attentivement la lettre s'y rattachant venant de monsieur Louis Forget (il participait à la réunion du 8 juin à Québec).

Vous comprendrez mieux maintenant pourquoi les vrais marins sont en colère contre les expéditeurs du milieu. Si vous n'écoutez que ces gens, jamais nous n'arriverons à la création d'une politique maritime québécoise. Ces compagnies n'ont jamais fait d'efforts pour se créer une flotte minimum de navires.

Je vous suggère fortement de ne faire une réunion qu'avec des gens du milieu, armateurs et personnels navigants qui n'ont qu'un seul but soit de naviguer en territoire québécois.

Veuillez agréer mes salutations les plus distinguées.

Bien à vous,


Richard Vézina
Président
RV/sj
p.j.

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Destinataire/To	+15143548368
A l'attention de/Attention	CANADIAN MARINE OFFICERS UNION
Expéditeur/From	OTC/CTA
N° de télécopieur/FAX	819-953-5686

Nombre de pages/Pages	: 10 (cette page comprise/including this page).
-----------------------	---

Office
des transports
du Canada



Canadian
Transportation
Agency

À : Liste ci-jointe
TO: Distribution List

2000-08-02

**AVIS DE DEMANDE DE LICENCE DE CABOTAGE
NOTICE OF COASTING TRADE LICENCE APPLICATION**

Le demandeur a déposé une demande auprès de l'Agence des douanes et du revenu du Canada afin de permettre à un navire étranger de se livrer au cabotage dans les eaux canadiennes

The applicant has applied to the Canada Customs and Revenue Agency to obtain a licence for a foreign ship to engage in the coasting trade in Canadian waters.

Pour qu'une licence soit émise l'Office des transports du Canada doit, en vertu de la *Loi sur le cabotage*, déterminer qu'il n'existe aucun navire canadien ou de navire non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour être affecté à l'activité proposée dans la demande.

For a licence to be issued the Canadian Transportation Agency under the *Coasting Trade Act* must determine that there is no Canadian ship or non-duty paid ship that is suitable and available to perform the activity described in the application.

Veuillez informer l'Office si vous disposez d'un navire canadien ou d'un navire non dédouané adapté et disponible pour effectuer l'activité proposée, ou si vous êtes au courant de l'existence d'un tel navire.

Please advise the Agency if you have, or if you are aware of anyone who may have, a suitable Canadian ship or non-duty paid ship available to perform the proposed activity.

DESCRIPTION DE LA DEMANDE / DETAILS OF APPLICATION

DOSSIER N° : W9125/U2/00-1

FILE NO.: W9125/U2/00-1

DEMANDEUR :
Ultramar Ltée

APPLICANT:
Ultramar Ltd.

Adresse :
2200 avenue McGill Collège
Montréal (Québec)
H3A 3L3

Address:
2200 McGill College Avenue
Montréal, Quebec
H3A 3L3

Téléphone : (514) 499-6442
Télécopieur : (514) 499-6432

Phone : (514) 499-6442
Fax : (514) 499-6432

Ottawa (Ontario) K1A 0N9
www.cta-otc.gc.ca

Ottawa Ontario K1A 0N9
www.cta-otc.gc.ca

Canada

NAVIRES :

Nom : «CAP JEAN», «CAP GEORGE», «CAP ROMUALD» ou «CAP LAURENT»

Type : Pétrolier

Pavillon : Libérien

VESSELS:

Name: "CAP JEAN", "CAP GEORGE", "CAP ROMUALD" or "CAP LAURENT"

Type: Tanker

Flag: Liberian

ACTIVITÉ OU SERVICE PROPOSÉ / PROPOSED ACTVITY OR SERVICE

L'un ou l'autre des navires sera utilisé, au besoin, pour effectuer des livraisons d'approximativement 130,000 tonnes métriques de pétrole brut par voyage de Point Tupper (Nouvelle-Écosse) à St-Romuald (Québec).

Either one of these vessels will be used, on a requirement basis, to transport approximately 130,000 metric tonnes of crude oil per voyage from Point Tupper, Nova Scotia to St-Romuald, Quebec.

Des renseignements supplémentaires qui ont été fournis par le demandeur sont annexés à la présente.

Additional information submitted by the applicant is herewith attached.

Période : Commenant le 1er décembre 2000 et se terminant le 31 mai 2001.

Period: Commencing on December 1, 2000 and ending May 31, 2001.

DÉLAIS DE RÉPONSES / DEADLINE FOR RESPONSE

Les répondants à cet avis doivent faire parvenir leur réponse au plus tard à 17 h (heure de l'Est), le 14 août 2000.

Persons responding to this notice are required to do so by 5:00 p.m. (Eastern Time), August 14, 2000.

Veillez préciser le nom de tout navire ainsi que tous les détails relatifs à celui-ci, et la date à laquelle le navire serait disponible, s'il s'agit d'une offre de navire

Please set out the name(s), full particulars of the vessel(s) and, in the case of an offer, the date of availability of the vessel.

COMMENTAIRES DU DEMANDEUR / APPLICANT'S COMMENTS

Le demandeur peut faire part à l'Office de ses commentaires relatifs à toute réponse et en signifier copie aux répondants, au plus tard à 17 h (heure de l'Est), le 18 août 2000.

The applicant may file his comments to the Agency with respect to any response and copy them to the respondents by 5:00 p.m. (Eastern Time), August 18, 2000.

**RÉPONSE AUX COMMENTAIRES DU DEMANDEUR /
RESPONSE TO APPLICANT'S COMMENTS**

Les répondants pourront répondre aux commentaires du demandeur, au plus tard à 17 h (heure de l'Est), le 24 août 2000.

Respondents may submit responses to the applicant's comments by 5:00 p.m. (Eastern Time), August 24, 2000.

REMARQUE / NOTE

Toute correspondance doit être signifiée au demandeur et concurremment transmise à la soussignée à l'adresse ou au numéro de télécopieur ci-après :

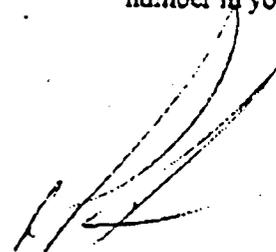
All correspondence should be forwarded to the applicant and concurrently to the undersigned at the address/fax number set out below:

Téléphone : (819) 997-8354
Télécopieur : (819) 953-5686

Phone : (819) 997-8354
Fax: (819) 953-5686

VEUILLEZ indiquer le numéro de référence susmentionné dans votre réponse.

PLEASE refer to the above-mentioned file number in your reply.



Danielle Pilon

Gestionnaire, Plaintes et enquêtes maritimes /
Manager, Marine Complaints and Investigations

c.c. : Ultramar Ltée
Syndicat canadien des officiers de la marine marchande
Gilde de la marine marchande du Canada
L'Association des armateurs canadiens
Conseil des Affaires Maritimes
Syndicat international des marins canadiens
Agence des douanes et du revenu du Canada

c.c.: Ultramar Ltd.
Canadian Marine Officers' Union
Canadian Merchant Service Guild
Canadian Shipowners Association
Council of Maritime Affairs
Seafarers' International Union of Canada
Canada Customs and Revenue Agency

DEMANDE DE LICENCE DE CABOTAGE/
COASTING TRADE LICENCE APPLICATION

NAVIRE/VESSEL: CAP JEAN/CAP LAURENT/CAP ROMUALD/CAP GEORGE

DOSSIER NO./FILE NO.: W9125/U2/00-1

	PERSONNE CONTACT PERSON *****	TÉLÉPHONE PHONE *****	TELECOPIEUR/FAX *****
ALGOMA TANKERS	C. CALVERT	(905) 687-7875	(905) 687-7840
CANADIAN ULTRAMAR	A. FERNANDEZ	(514) 499-6165	(514) 499-6191
CANARCTIC SHIPPING	G. CAMERON	(514) 878-6571	(514) 878-6586
CANSHIP UGLAND	A. BELL	(709) 782-3355	(709) 782-0225
COASTAL SHIPPING.	D. WHITE	(709) 896-2421	(709) 896-5028
DESGAGNES CITERNE	R. DESGAGNES	(418) 692-1000	(418) 692-6044
KENT LINE LIMITED	R. GODDARD	(506) 632-1666	(506) 633-5527
RIGEL SHIPPING	B. RITCHIE	(506) 533-9000	(506) 533-9010
TRANSP. DESGAGNES.	R. DESGAGNES	(418) 692-1000	(418) 692-6044

Ultramar



Montreal, August 1, 2000

Canadian Transportation Agency
C/O Mrs. Danielle Pilon
15, Eddy street
Hull (Quebec)
K1A 0N9

REQUEST FOR SIX MONTHS FOREIGN FLAG VESSEL ADMISSION TO THE CANADIAN COASTING TRADE OF CANADA

Dear Mrs. Pilon,

Our letter is to provide you with all the information needed to support our application for vessel admission to the Coasting Trade of Canada. This waiver, if used, would allow Ultramar Ltd. to take advantage, when the opportunity arises next winter, of using very large crude carrier (VLCC - 2 million barrels) and other crude tanker, to bring crude oil from North Sea and/or North Africa, store the product at Point Tupper, N.S. and use one of our foreign flag vessel (*Cap Jean, Cap Laurent, Cap Romuald and/or Cap George* (1 million barrels crude carrier)) to make safe and efficient delivery at our Saint-Romuald, P.Q. refinery. We may never use the waiver, or use it only on a few occasions, but the delivery of such waiver will allow us to plan in advance and seize opportunities as they arise, while ensuring that we use double hulled, modern vessels that are ice strengthened in order to maximize safety.

INTRODUCTION

The Coasting Trade Act provides shippers access to the international fleet when there are no Canadian or non-duty paid ships suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application. The suitability of Canadian vessels has historically been defined as follows:

- Technical suitability, i.e. the ship's technical characteristics (e.g. carrying capacity, speed, draft, etc.) and its equipment.
- Commercial suitability, i.e. impact on a related business or community.
- Economic suitability, i.e. relative costs of the foreign and potential Canadian ship.

This document supports the attached application for a six months Licence (December 1, 2000 to May 31, 2001).

1. A PROFILE OF ULTRAMAR IN CANADA

Ultramar Ltd., a wholly owned subsidiary of Ultramar Diamond Shamrock Corporation, is one of eastern Canada's largest independent petroleum refining and marketing companies. Operating in Eastern Canada and New England, the company sells over 275,000 barrels per day of refined petroleum products.

2200 McGill College Avenue, Montreal (Quebec) H3A 3L3 Tel.514-499-6442 Fax.514-499-6432

Ultramar owns and operates a 160,000 barrel per day refinery in Saint-Romuald, near Quebec City. It markets gasoline and diesel fuel through a network of approximately 1,300 outlets and sells heating oil to over 250,000 households. Headquartered in Montreal, Ultramar has over 3,200 direct employees. Its distribution and retail network supports over 10,000 jobs, making the company one of Eastern Canada's major employers.

1.1. A Long-standing Marine Transporter

Ultramar is one of the east coast's most significant marine operators. Its Saint-Romuald refinery, which generally runs light crude oils from the North Sea and North Africa, receives its entire crude supply by ship at its deep-water dock. Marine voyages to Saint-Romuald average 50-75 per year, delivering from 80,000 to 150,000 tonnes (500,000 to 1,000,000 barrels) per voyage.

Refined products are then transported from the refinery by railroad tank cars, coastal ships and trucks to a distribution network of approximately 50 bulk storage facilities and 22 marine terminals throughout Eastern Canada. Ultramar's coasting trade is carried out under Canadian flag, excepting unusual circumstances. Ultramar favours the use of double hulled, double bottom, ice strengthened vessels of recent construction in order to maximize safety and efficacy.

1.2. Ultramar's Commitment to Safety and Environmental Protection

After more than 35 years of operation, Ultramar has been responsible for no major environmental incident or accident that threatened the safety of its personnel or the Canadian public. It enjoys one of the best environmental and safety records in the industry. It is a record that Ultramar has earned and of which it is justifiably proud.

As a petroleum-based company, Ultramar is fully cognizant of the potentially devastating impact that an oil spill could have on the environment. With approximately three-quarters of its marine traffic occurring along the St. Lawrence, Ultramar is also well aware and respectful of the environmental sensitivity of the river and believes that strong measures must be put in place by all operators to provide a high level of protection to this Canadian waterway and its bird, fish and mammal population.

Ultramar's Environmental Protection Policy establishes environmental protection as a priority within Ultramar and is a preoccupation of its employees. Ultramar insists on and provides necessary training, appropriate tools and equipment to ensure that this priority is effectively implemented. The company has worked closely with the Canadian Coast Guard and petroleum associations to take appropriate and practical preventive and responsive steps. Whether a vessel is in transit or at the company's dock and regardless of who appears to be responsible for the incident, Ultramar will take immediate action to carry out containment, recovery and appropriate remedial action in the event of a spill.

Ultramar takes these commitments very seriously. The company has invested heavily in its prevention policy, including the use of double-hulled, double-bottomed ice-strengthened tankers, the installation of 2,000 feet of containment boom at the Saint-Romuald refinery dock, and the on-site location of two work-boats, a Boston Whaler and a floating platform for quick deployment to protect the nearby marina.

This application for a Coasting Trade Licence is wholly consistent with Ultramar's commitment to safety and environmental protection.

1.3. *The Importance of an Efficient Shipping System*

Ultramar operates in a highly competitive international industry where even the smallest fluctuation in costs has a major impact on the company's margins. For the past decade, declining margins have led to considerable downsizing and job losses, and refineries and service stations were and still are being closed across the industry.

Ultramar's entire supply of crude oil supplied to the Saint-Romuald refinery and a significant portion of the company's refined product are distributed by marine. Shipping costs are therefore a very important business factor for the company. Ultramar's competitiveness is largely determined by its ability to minimize the costs of transportation without sacrificing safety. When combined with additional, uncontrollable costs such as coping with Canada's harsh climate, Ultramar has difficulty supporting a marine sector that is inflexible, costly and inefficient while trying to compete in the Atlantic Basin.

2. COASTING TRADE LICENCE APPLICATION

2.1. *Specifics of the Application*

See Appendix (Form C-47).

2.2. *Rationale*

Since marine transportation is the lifeblood of Ultramar's Saint-Romuald refinery, the company is completely familiar with every available ship or combination of ships capable of transporting crude oil from the North Sea and North Africa to the Saint-Romuald refinery. The most cost effective transportation system is to use 150,000 tonnes ship to deliver crude to our refinery.

Ultramar could, if opportunities arise, store crude oil at Point Tupper, N.S. and would like to move it to its Quebec refinery using the *Cup Jean*, *Cup Laurent*, *Cup Romuald* and/or the *Cup George*. Our request is to obtain a Trade Licence in order to move the product should these opportunities arise next winter.

We know from recent experience that, there are very few, if any, suitable Canadian crude carriers which meet Ultramar's coasting (i.e. Point Tupper to Saint-Romuald) requirements in terms of size, safety or environmental protection. Actually, due to the Erika incident and an increased awareness of the potential environmental impact of such an incident, there has been a significant change to the fleet of vessels now available in the Atlantic Basin. In fact, we forecast that there will be very few vessels (apart from Ultramar's chartered vessels) available to deliver crude oil to Quebec during the ice season.

Lacking a Canadian alternative, Ultramar pays a premium to contract the best ships available in the world for the difficult and hazardous St. Lawrence waters. The quality of these ships far exceeds the standards required of Canadian registered ships. The net result is:

- The environmental sensitivity of the St. Lawrence is protected to the greatest extent practical;
- The risk of winter crude oil shortages, as experienced in recent years due to harsh weather and ice conditions, is reduced; and the risk of a refinery slowdown and heating oil shortages in mid-winter is reduced;
- Ultramar's Saint-Romuald facilities and its 300 direct jobs are maintained;

- The Point Tupper facilities and associated jobs are maintained, along with increased economic activity in the region, increased government tax revenues and additional pilot trade;
- Canadian ship owners are free to pursue their business in the transportation of other commodities such as petroleum products where they are clearly competitive.

2.3. Technical

The key features of the *Cap Jean*, *Cap Laurent*, *Cap Romuald* and/or *Cap George* make them particularly suitable for crude oil coasting on the St. Lawrence. There are very few, if any, Canadian flag vessels which share the following characteristics:

- Build in 1998 and 1999 for our specific use and climate condition ;
- Double-hulled and ice-strengthened ;
- 147,440 tonnes DWT capacity ;
- 81,148 tonnes GRT;
- Crude oil washing ;
- Inert gas system ;
- Vapor recovery system ;
- Segregated ballast tank.

2.4. Commercial

Aside from the Hibernia Canadian flag shuttle tankers, the only crude carriers registered in Canada which have been brought to the CTA's attention in the past are fairly small compared to the *Cap Jean*, *Cap Laurent*, *Cap Romuald* and/or *Cap George* as well, they are several years older and do not meet our requirements in terms of safety or environmental protection.

Use of these vessels would pose two difficulties for Ultramar:

- Ultramar would incur a significant economic penalty if it shipped crude oil from Point Tupper to Saint-Romuald in smaller vessels ;
- Ultramar would run much greater environmental risks using single-hulled, single-bottomed and non-ice strengthened vessels instead of the *Cap Jean*, *Cap Laurent*, *Cap Romuald* and/or *Cap George*.

These Canadian flag carriers are clearly not a feasible alternative.

The St. Romuald refinery sits at the heart of an industrial complex on the South Shore of the St. Lawrence that employs an average 300 people directly and more than 200 indirectly. It supplies refined petroleum products throughout Québec, Ontario and Atlantic Canada. It is also an important exporter of products to New England.

Ultramar has invested more than \$800 million over the last ten years in the St. Romuald facility, making it one of the most technologically efficient and internationally competitive refineries in Canada. Ultramar's strategic plan calls for continued investments over the next 2-3 years in the refinery in order to compete in the Atlantic Basin against large and efficient European, American, Caribbean and other international refineries, some of which enjoy enviable cost structures with lower labour costs and fewer environmental requirements. As part of these investments, on April 17, we announced a ten-year charter agreement with Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd. for a fifth Suezmax tanker to transport the additional volumes to our refinery. Like the four other crude oil tankers chartered by Ultramar, this vessel will be ice strengthened and double hulled. Then on May 1, we announced a \$58 million expansion of the Saint-Romuald refinery from 160,000 to 190,000 barrels per day. The refinery expansion and the purchase of

Aug-02-2000 03:22pm

From-CON TRANSPORTATION AGENCY

+8139535388

T-511 P.002/005 F-795

additional volumes of lighter, low-sulphur crude oil will allow Ultramar to meet the first stage of Environment Canada's proposed new standards for cleaner gasoline about one year ahead of schedule, in mid-year 2001.

Since crude oil shipping costs constitute a significant percentage of St. Romuald's costs, it is absolutely essential that Ultramar maintain a competitive freight cost, weather and safety permitting. For voyage between Point Tupper and our Saint-Romuald refinery, large double-bulled, double-bottomed ice strengthened crude carriers are clearly the preferred option for cost and safety reasons.

We know from previous request, that there are very few ships, if any, that can really accommodate our needs. If there were any other Canadian ships with equivalent capacity and safety features, they could compete for Ultramar's business.

2.5. Economic

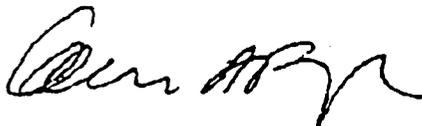
Ultramar pays a transportation premium of approximately 20-40 per cent to enhance the safety of the ship and its cargo and to afford maximum environmental protection of the St. Lawrence at a level above and beyond government regulations. Ultramar accepts this as part of the price of doing business. However, Ultramar would find it unacceptable to be forced into significantly higher costs (as noted in Section 2.4) and significantly less safety and environmental protection if compelled to use inferior quality Canadian flag ships.

3. CONCLUSION

This Licence application would bring substantial social and economic benefits to Ultramar and it would also ensure the best practical environmental protection of the St. Lawrence river and its bird, fish and mammal habitat. Lastly, it would not cause hardship to Canadian ship owners since most of them do not have suitable ships to replace the foreign flag vessels we would use. As we are already preparing for the next winter season and planning our operations accordingly, we would appreciate a prompt review of our application.

Please do not hesitate to contact the undersigned, should any further information be required.

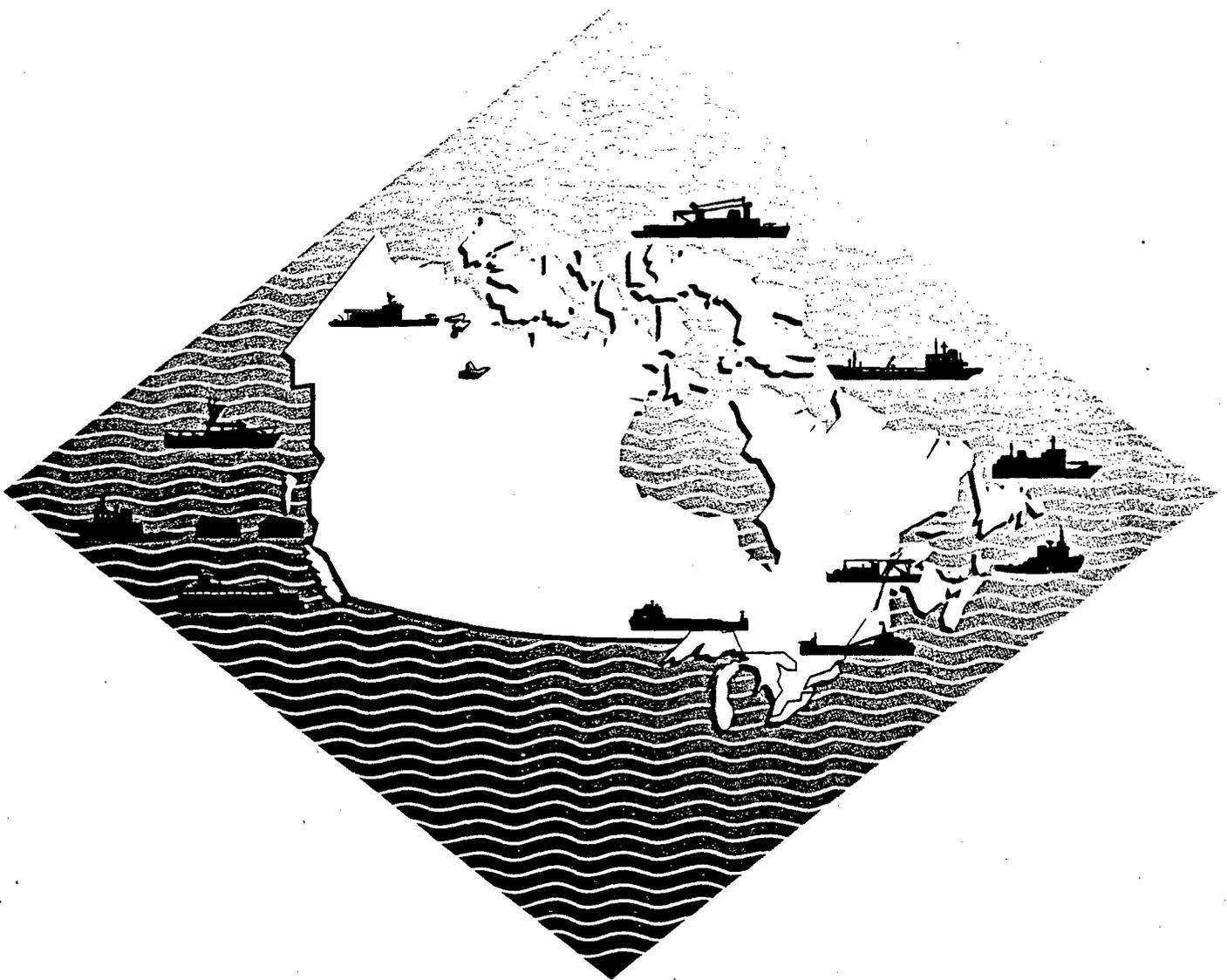
Yours truly,



Louis Forget
Vice-president,
Public and Government Affairs

Encl.

**Étude des ressources humaines
dans l'industrie canadienne
du transport maritime**



EMPLOYMENT AND IMMIGRATION CANADA
Labour Market Outlook and Sectoral Analysis
Liaison Group
140 Promenade du Portage
Place du Portage, Phase IV, 8th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0J9

EMPLOI ET IMMIGRATION CANADA
Perspectives du marché du travail et analyse
sectorielle
Groupe de liaison
140, Promenade du Portage
Place du Portage, Phase IV, 8e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0J9

For copies of the detailed report "**Human Resources Study of the Canadian Marine Transportation Industry**" please complete the following:

Number of copies: English ____ French ____

Mail to: Name _____
 Title _____
 Organization _____
 Address _____
 City _____
 Province _____
 Postal Code _____

Pour obtenir des exemplaires du rapport intitulé **Études des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transports maritime**, remplissez le bond de commande suivant:

Nombre de copies: En anglais ____ En français ____

Envoyer à: Nom _____
 Titre _____
 Organisation _____
 Adresse _____
 Ville _____
 Province _____
 Code postal _____

Étude des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transport maritime

Rapport de projet

Dirigé par :

L'industrie canadienne du transport maritime
Comité directeur de l'étude sur les ressources humaines

Préparé par :

Peat Marwick Stevenson & Kellog
Conseiller en gestion

Décembre 1992

Remerciements

Le Comité directeur de l'étude des ressources humaines dans l'industrie canadienne du transport maritime désire communiquer son appréciation à ceux et celles dont le temps et les énergies ont contribué au succès de cette étude.

Parmi les activités qui ont été nécessaires à son élaboration, notons la cueillette de données, la préparation de questionnaires ainsi que la tenue d'entrevues et d'innombrables rencontres.

Le Comité directeur a pris la responsabilité d'imprégner une direction et d'obtenir un consensus quant au processus de l'étude et aux activités d'analyse s'y rattachant, tout autant qu'aux conclusions et aux recommandations qui en ont découlé.

Le présent rapport tente de cerner les éléments-clés qui ont été relevés et se veut un geste d'importance capitale à l'égard d'une résolution d'un certain nombre de problèmes de ressources humaines auxquels fait face cette industrie.

C'est avec reconnaissance que nous soulignons l'incalculable contribution des nombreuses personnes et organisations représentant l'industrie du transport maritime à l'échelle du Canada et dont la participation volontaire a donné lieu à cette étude.

Finalement, le Comité directeur tient à souligner la contribution toute particulière d'Emploi et Immigration Canada, qui a joué un rôle d'importance majeure en parrainant cette étude, de même que celle de l'équipe responsable des projets au sein de la firme Peat Marwick Stevenson & Kellogg, qui a été chargée de l'élaboration du rapport.

Le Comité directeur
de l'étude des ressources humaines
dans l'industrie canadienne
du transport maritime

Table des matières

Sommaire à l'intention de la direction	v
A. Contexte de l'étude	v
B. L'industrie canadienne du transport maritime	vi
C. Équipage	ix
D. Le défi de la relève	x
E. Besoins liés à la formation	xi
F. Perspectives d'avenir	xii
G. Stratégie de mise en oeuvre	xiv
1. L'industrie maritime au Canada	1
A. Structure de l'industrie	1
B. Importance de l'industrie	2
C. Facteurs affectant l'industrie du transport maritime	9
D. Implications pour l'industrie	19
2. Profil des ressources humaines	21
A. Résultats de l'enquête sur l'étude des ressources humaines dans l'industrie maritime	21
B. Profil d'âge dans l'industrie maritime	23
C. Âge et taux de retraite prévus des officiers supérieurs de pont	25

Table des matières

D.	Âge et taux de retraite prévus des officiers mécaniciens de navire	30
E.	Âge et taux de retraite prévus des employés autres que les officiers supérieurs	36
F.	Représentation féminine dans l'industrie canadienne du transport maritime	41
G.	Sommaire	41
3.	S'attaquer au défi du remplacement	45
A.	Licences en navigation	45
B.	Programmes d'apprentissage et d'instruction des cadets	49
C.	Service en mer	51
D.	Proposition de stratégie d'avancement	52
E.	Stratégie de recrutement	54
F.	Autres mesures requises à court terme	55
4.	Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie	57
A.	Formation en matière de réglementation	57
B.	Formation liée à la technologie	59
C.	Formation en gestion	60
D.	Autres besoins de formation	62
E.	Besoins de formation prévus	62
F.	Contenu des cours et enseignement	67

5. Stratégie nationale de formation	73
A. Programmes de formation des entreprises	73
B. Stratégie de collaboration	76
C. Financement de la formation	77
D. Objectifs à long terme	84
6. Stratégie de mise en oeuvre	89
A. Structure organisationnelle	90
B. Fonctions de la commission	91
C. Pouvoirs de la commission	92
D. Objectifs de la commission	93
E. Initiatives de l'industrie	94
Annexe A : Membres du comité directeur	97
Annexe B : Participants à l'enquête	99
Annexe C : Personnes interrogées	106
Annexe D : Renseignements sur la formation	111

Sommaire à l'intention de la direction

La présente étude a été entreprise à un moment où le Canada était en période de récession. Au terme d'une décennie difficile caractérisée par une rentabilité moindre, la rationalisation des opérations, la réduction de la main-d'oeuvre et l'adoption de nouveaux règlements, l'industrie maritime jouait toujours, malgré tout, un rôle majeur dans l'économie canadienne.

Le présent rapport porte sur les tendances économiques dans l'industrie canadienne du transport maritime et sur les implications qui en découlent pour les employés à bord des navires. On y discute du besoin de remplacer les officiers supérieurs qui prennent leur retraite — question relativement complexe, qui met en jeu à la fois la formation scolaire et le service en mer. Le rapport traite aussi du besoin de dispenser au personnel breveté et non breveté une formation visant le règlement, les techniques et la gestion, de façon coordonnée et efficiente.

A. Contexte de l'étude

Au cours de la dernière décennie, l'industrie canadienne du transport maritime a fait face à divers changements touchant la réglementation, l'économie et la technologie. Bon nombre de ces changements ont eu et continueront à avoir des répercussions sur le nombre de personnes à l'emploi de l'industrie ainsi que sur les compétences dont ces personnes ont besoin.

À la lumière d'un tel constat, les représentants de l'industrie ont communiqué avec Emploi et Immigration Canada (EIC) pour demander qu'on les aide à aborder les défis liés aux ressources humaines qui se posent à eux. Des fonds de recherche ont été approuvés, et on a créé un comité directeur, formé de représentants des transporteurs maritimes, de l'industrie et des associations professionnelles, des syndicats et des ministères fédéraux. (La liste des membres du comité se trouve à l'annexe A.)

Les objectifs de l'étude étaient les suivants :

- en arriver à une vision claire des questions critiques qui ont des conséquences sur l'industrie;

Sommaire à l'intention de la direction

- déterminer et analyser les tendances liées à l'utilisation de la technologie dans les professions du secteur du transport maritime et déterminer les implications qu'aura le progrès technologique sur les compétences nécessaires à l'industrie;
- élaborer un profil du nombre et des genres de personnes à l'emploi de l'industrie du transport maritime et examiner en détail les questions qui touchent l'offre de main-d'oeuvre présente et future dans l'industrie, comme les besoins prévus de formation en navigation, en gestion et en techniques et normes de sécurité;
- cataloguer les outils ou programmes de formation auxquels l'industrie a accès à l'heure actuelle, déterminer la mesure dans laquelle ils répondent aux besoins présents et à venir de l'industrie et évaluer l'efficacité des systèmes de formation; et
- déterminer et examiner d'autres questions-clés auxquelles fait face l'industrie canadienne du transport maritime en ce qui a trait aux ressources humaines.

Bien que l'étude ait surtout porté sur la formation et sur les questions connexes, elle a aussi donné lieu à un examen des questions liées à la planification des ressources humaines, comme l'estimation du nombre de personnes employées dans l'industrie, à une analyse des facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur le succès de la stratégie de formation proposée, comme le recrutement et la planification de carrière.

B. L'industrie canadienne du transport maritime

Aux fins de la présente étude, l'industrie maritime canadienne est composée d'un certain nombre de sous-secteurs distincts : celui des vraquiers, utilisés sur les Grands Lacs, sur la voie maritime du Saint-Laurent et le long des côtes pour transporter des marchandises; l'industrie des traversiers et des transbordeurs; l'industrie du remorquage maritime, dont les services spécialisés de remorqueurs et de chalands assurent le transport des marchandises le long de la côte Ouest et sur le fleuve Mackenzie; les administrations de pilotage de tout le Canada; la flotte publique; et les flottes de pêche pilotées par des officiers de pont et des officiers mécaniciens de navires brevetés.

D'après les données de Statistique Canada, l'industrie maritime employait plus de 23 000 personnes en 1988 et en 1989, dont plus de 14 500 membres d'équipage. Une enquête menée dans le cadre de la présente étude permet d'estimer qu'en 1991, 15 000 membres d'équipage travaillaient sur des transporteurs établis au Canada, ce qui laisse supposer que l'industrie continue à offrir de l'emploi à un grand nombre de Canadiens.

L'importance du secteur maritime peut aussi se mesurer par son apport financier à l'économie canadienne, par le volume de produits déplacés et par le nombre de passagers transportés. En 1988 et encore en 1989, l'industrie maritime a réalisé des recettes de plus de 2,3 milliards de dollars. Les travailleurs de l'industrie ont touché 976 millions de dollars en salaires et en avantages sociaux en 1989, contre 924 millions de dollars en 1988.

En 1989, 301 millions de tonnes de fret ont été transportées par voie maritime. Il s'agit là d'un volume supérieur à celui du transport par camion ou par chemin de fer. La même année, 27,9 millions de passagers interurbains ont également opté pour des moyens de transport maritimes, soit plus que pour tout autre moyen de transport.

Malgré l'importance de la contribution du secteur maritime à la santé de l'économie canadienne, les transporteurs maritimes ont des ennuis financiers depuis un certain temps. En 1988 et aussi en 1989, les coûts d'exploitation totaux des transporteurs maritimes établis au Canada dépassaient leurs revenus d'exploitation totaux. Cela s'explique par plusieurs facteurs, y compris la situation économique générale, l'absence d'une politique gouvernementale coordonnée et globale sur le transport et l'augmentation des tarifs gouvernementaux.

La baisse générale de la demande de produits comme le minerai de fer, la houille et les pâtes et papier, tous transportés par voie maritime, a eu des répercussions marquées sur la santé économique de l'industrie canadienne. La baisse de la demande de marchandises (qui représentaient 37 p. 100 du

* Ces chiffres ne comprennent pas les travailleurs à bord des navires de pêche.

Sommaire à l'intention de la direction

tonnage déplacé par voie maritime en 1989) n'a pu que resserrer la concurrence que se livrent les différents moyens de transport pour le déplacement d'autres produits, comme le blé.

L'absence d'une politique gouvernementale sur le transport et l'affectation de subventions gouvernementales ont donné lieu à des inégalités entre les différents moyens de transport. Par exemple, les transports maritimes ne sont pas mentionnés dans la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et ne sont couverts que de façon restreinte dans le Programme de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Ces deux programmes offrent des subventions au transport par chemin de fer et par camion dans la région Atlantique, ce qui leur confère un avantage concurrentiel par rapport au transport maritime. La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* offre des subventions aux chemins de fer, contribuant ainsi à détourner le transport des céréales des voies d'acheminement de l'est du pays, via les ports de la région de l'Est et des Grands Lacs, au profit de la région de l'Ouest. Les subventions gouvernementales aux chemins de fer rendent le transport ferroviaire moins onéreux que ne l'est le transport maritime.

En gonflant les coûts d'exploitation des entreprises de transport maritime, l'augmentation des tarifs gouvernementaux a également contribué à la baisse des bénéfices. Ces tarifs gouvernementaux comprennent les péages de la voie maritime, les frais de pilotage et ceux de la Garde côtière, les droits de port et les frais de magasinage. Les augmentations des tarifs gouvernementaux sont survenues au moment même où les conditions du marché entraînaient une baisse des revenus.

La baisse des activités sur les marchés intérieurs et mondiaux et les politiques et tarifs gouvernementaux ont eu des conséquences différentes sur les divers secteurs de l'industrie du transport maritime. Les entrevues, les résultats de l'enquête et les prévisions sur l'industrie qui ont été rendues publiques indiquent qu'en général, l'activité maritime dans le centre du Canada (c.-à-d., sur les Grands Lacs et sur la voie maritime du Saint-Laurent) a diminué au cours de la dernière décennie, sans grand espoir de retour au niveau d'il y a dix ans. Les perspectives pour l'industrie des traversiers et des transbordeurs des deux côtes sont meilleures, en raison de la bonne santé de l'industrie touristique. La demande de services de pilotage sur la côte Ouest est également forte, car le trafic international et celui des paquebots de croisière y sont en hausse. À long terme, on prévoit une croissance modeste du secteur du remorquage sur la côte Ouest, au rythme de la

croissance économique globale. Sur la côte de l'Atlantique, les activités de remorquage et de pilotage devraient rester à leur niveau actuel, et l'industrie de la pêche devrait s'affaiblir.

La demande visant les navires du gouvernement dépend très peu du niveau de l'activité commerciale. On prévoit cependant une diminution du secteur de la flotte publique. La Garde côtière canadienne a annoncé un plan de refonte de la flotte qui mènera à des équipages réduits et à la mise hors-service de dix navires.

C. Équipage

Par rapport au profil de l'ensemble de la main-d'oeuvre canadienne, l'âge moyen des employés du transport maritime est à la hausse. Une enquête au sein de l'industrie a révélé que 37 p. 100 des membres d'équipage ont plus de 45 ans. Le taux de retraite prévu de l'équipage des navires est comparable à celui de la moyenne des autres industries canadiennes; normalement, cela ne poserait pas de problème, étant donné la baisse marginale prévue de la demande de services.

Toutefois, l'analyse poussée des données révèle qu'un certain nombre de secteurs de l'industrie feront bientôt face à d'importantes pénuries d'officiers supérieurs de pont et d'officiers mécaniciens de navire qualifiés. Les taux de retraite prévus pour les officiers de ces catégories sont alarmants. Les données indiquent un taux de retraite global de 15 p. 100 pour les officiers supérieurs de pont d'ici 1995. Parmi les officiers qui détiennent une licence de capitaine au long cours, le taux de retraite prévu d'ici 1995 est de 16 p. 100 dans l'ensemble. Le taux de retraite prévu pour les mécaniciens de navire de première classe est le plus inquiétant : 23 p. 100 d'entre eux prendront leur retraite dans l'ensemble du Canada (40 p. 100 dans l'Ouest).

Fondée sur un âge de retraite de 65 ans, l'analyse ne tient pas compte des démissions, des congédiements ou des retraites anticipées. Dans certaines compagnies, l'âge de la retraite est moins avancé, ce qui bien entendu fait augmenter le pourcentage des retraités et rend le problème de la relève d'autant plus difficile à résoudre.

La relève des officiers supérieurs ne pouvant être assurée uniquement par le recrutement, l'industrie maritime du Canada fait face au défi imminent de l'entretien de la flotte actuelle.

D. Le défi de la relève

Pour devenir un officier supérieur de la marine marchande qualifié, il faut avoir reçu une formation scolaire et accompli un service en mer, posséder les compétences et la motivation nécessaires et avoir trouvé des occasions d'emploi. De façon réaliste, il faut aussi avoir exercé le métier de huit à dix ans.

À l'heure actuelle, quatre programmes d'études maritimes pour les cadets sont offerts dans les établissements d'enseignement canadiens. La Garde côtière canadienne (GCC) offre aussi un programme de cadet. L'enseignement étant de juridiction provinciale, chacun de ces programmes est différent en ce qui a trait aux cours offerts, au niveau de détail de la matière abordée et à son étendue. Cependant, chaque programme répond aux exigences de contenu de base. Pour assurer des normes minimales continues, le comité directeur préconise laisser à la Garde côtière canadienne la responsabilité d'établir les exigences de base, d'élaborer les examens et d'accréditer les établissements d'enseignement.

Cependant, les représentants de l'industrie ont aussi mentionné le besoin de réviser certaines des exigences liées aux cours menant à la reconnaissance professionnelle de manière à ce qu'elles reflètent les besoins précis du Canada. Dans certains cas, les cours couvrent des domaines qui peuvent être perçus comme démodés dans le contexte actuel; dans d'autres cas, les sujets et la technologie abordés dépassent largement les besoins des grands secteurs de l'industrie maritime. Le comité directeur recommande donc la mise en place de comités d'élaboration de programmes de cours qui réviseront et mettront à jour la matière des cours menant à la reconnaissance professionnelle et visant la formation réglementaire.

Bien que la modification des cours et du système d'examens puisse être utile, le principal obstacle à l'obtention d'un nombre suffisant d'officiers supérieurs qualifiés est la difficulté d'assurer que les personnes compétentes et intéressées à progresser aient l'occasion d'accomplir le service en mer nécessaire pour passer les examens d'accréditation de niveau suivant. Dans la plupart des cas, on pourrait s'en assurer en mettant en place un nombre limité de postes de perfectionnement professionnel, à divers niveaux. Les employés qui participeraient à de tels programmes occuperaient l'un de ces postes jusqu'à ce qu'ils aient accompli le service en mer exigé.

Le programme pour le perfectionnement professionnel serait ouvert à tous les employés désireux de soumettre leur candidature, pourvu qu'ils répondent aux critères de base approuvés par les syndicats et le patronat de l'entreprise ou du secteur visé. Les candidats pourraient être des matelots ou des gradés aussi bien que des employés déjà brevetés.

À mesure que les employés actuels accéderont à des postes supérieurs, il y aura un besoin continu de recruter de nouveaux candidats pour l'industrie. Quel que soit le nombre de nouvelles recrues nécessaires dans chaque région, l'industrie maritime ne pourra se permettre de manquer d'employés ayant la capacité d'accéder à des postes de niveau supérieur. Pour éviter cet écueil, le comité directeur recommande que l'on établisse des normes de recrutement propres à chaque secteur; il recommande en outre que l'on s'efforce d'améliorer l'image de l'industrie afin d'attirer les nouveaux venus sur le marché du travail.

E. Besoins liés à la formation

La nécessité d'assurer la relève des officiers supérieurs de la marine marchande qui prennent leur retraite stimulera la demande de stages en classe, mais les changements de réglementation auront des répercussions tout aussi grandes sur la demande de formation au cours des prochaines années. L'adhésion du Canada à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) se traduira par une formation supplémentaire pour la plupart des équipages de navires.

La demande visera aussi la formation associée à la sécurité et aux questions environnementales et, dans une moindre mesure, la formation associée au progrès technologique. Des facteurs comme les coûts d'amortissement liés aux navires, la valeur de leurs cargaisons et les faibles marges dont disposent les transporteurs maritimes soulèvent tous un besoin de se concentrer davantage sur les compétences de gestion des officiers. En dernier lieu, il ne faudrait pas oublier les besoins du personnel non breveté. Il faut améliorer le contenu des cours et harmoniser, à l'échelle du pays, la formation des électriciens, des manoeuvres de tunnel, des soudeurs et des cuisiniers de navires.

La prestation d'une formation dans de tels domaines tirerait profit d'une collaboration et d'une coordination accrues entre armateurs et marins, la Garde côtière du Canada et les établissements de formation.

F. Perspectives d'avenir

L'efficacité à long terme de la formation maritime au Canada dépend de la reconnaissance, par les employeurs de l'industrie, de l'importance que revêt la formation des employés, des ressources qu'il faut y consacrer et de l'efficacité avec laquelle on doit utiliser les fonds de formation.

De nombreux transporteurs maritimes consacrent des sommes considérables à la formation; malgré cela, la formation maritime est surtout financée par les gouvernements fédéral et provinciaux. Or, le financement gouvernemental n'est ni axé vers les besoins ni coordonné.

Le financement provincial sert surtout à appuyer les collèges communautaires qui dispensent une formation maritime. Les fonds fédéraux, quant à eux, visent à soutenir les exigences fédérales au regard de la reconnaissance professionnelle et de la formation réglementaire, à soulager les problèmes de chômage et à stimuler le développement économique régional. Faute d'un cadre stratégique pour l'industrie maritime, il est difficile de vérifier si les fonds fédéraux sont dépensés judicieusement.

Pour changer de cap, le comité directeur recommande, dans un premier temps, l'élaboration d'une politique gouvernementale claire pour l'industrie. Une telle politique devrait reconnaître l'importance du secteur maritime au sein de l'économie nationale, de par son impact direct sur l'économie et de par le rôle qu'il joue dans le transport des marchandises issues de nombreux autres secteurs. La politique devrait préciser les mesures que prendra le gouvernement pour encourager la santé et la viabilité de l'industrie maritime, étant donné son importance.

Dans un deuxième temps, le financement fédéral devrait appuyer les objectifs stratégiques définis dans la politique gouvernementale sur l'industrie maritime. De plus, les fonds devraient être répartis selon les besoins régionaux de l'industrie.

La présente étude a démontré que l'Ouest canadien était la région où les besoins de recyclage seront les plus prononcés au cours de la prochaine décennie. Les taux de retraite et l'accroissement de la demande à long terme prévus dans l'Ouest alourdiront la tâche du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique, des transporteurs maritimes et des établissements de formation. Il faudrait élaborer une solution nationale, fondée sur les besoins des employeurs et de l'industrie, afin d'assurer la répartition équitable des fonds de recyclage dans l'ensemble du pays.

Les fonds devraient également être accordés selon une nouvelle répartition. La contribution gouvernementale n'est pas dépensée de la manière la plus efficiente possible, du fait notamment que les sources de formation maritime soient trop nombreuses à se partager le financement. Au terme d'une réduction des sources de formation maritime, les établissements d'enseignement seraient moins nombreux, mais mieux équipés.

Par ailleurs, aucune agence n'est responsable à elle seule de la distribution des fonds de formation. En vue de rationaliser les efforts de formation maritime, il serait utile de créer une Commission nationale sur la formation maritime, composée d'intervenants de l'industrie et chargée de réviser les exigences de formation et de coordonner la répartition des fonds de formation. Avant de prendre quelque décision que ce soit en matière d'allocation des sommes destinées à la formation, la commission devrait sans doute en discuter avec les provinces qui offrent déjà une formation dans le domaine.

De telles discussions devraient non seulement examiner la rationalisation des établissements de formation maritime de tout le Canada, mais aussi le besoin d'une licence de niveau universitaire dans le domaine des études maritimes. Il n'est ni nécessaire, ni souhaitable que tous les navigateurs aient une licence. Il importe plutôt que l'industrie maritime, dans tous ses aspects, puisse profiter du fait que certaines personnes reçoivent un enseignement de niveau universitaire dans le domaine de la marine. C'est dans une telle optique que l'on devrait choisir un établissement d'enseignement canadien pour le promouvoir en tant que centre d'excellence maritime et lui donner les moyens d'instruire une partie des marins canadiens, question de les stimuler et de leur présenter le défi d'aider l'industrie maritime canadienne à devenir prospère.

L'engagement de l'industrie envers la formation devrait quant à lui se traduire par un appui à la Commission nationale sur la formation maritime.

G. Stratégie de mise en oeuvre

Un personnel pour service en mer qualifié et compétent est l'un des atouts majeurs de l'industrie du transport maritime. L'investissement dans la formation a pour principal avantage visible de fournir une main-d'oeuvre qualifiée. Si l'on veut réussir à gouverner et à gérer un navire de façon sécuritaire, quel que soit le genre ou la catégorie d'embarcation, il est essentiel que les officiers, matelots et gradés soient en mesure de s'acquitter de leurs tâches avec compétence et efficacité. Toute ressource en temps ou en argent allouée à la formation du personnel marin et sédentaire afin de lui permettre d'atteindre le niveau de compétence nécessaire constitue donc un investissement réel.

À l'heure actuelle, la formation des marins à l'échelle du pays manque d'unité et d'objectifs cohérents, aucune agence n'étant responsable de la coordination des ressources économiques. Par conséquent, les fonds disponibles ne sont pas utilisés le plus avantageusement possible lorsqu'il s'agit de la formation du personnel marin.

On pense pouvoir réaliser des gains importants au chapitre du développement et de l'amélioration de l'enseignement et de la formation grâce à la mise en place d'une organisation officielle qui représenterait l'industrie, les autorités chargées de la réglementation et les autres responsables de l'enseignement et de la formation maritimes.

L'organisation préconisée aurait pour nom la «Commission nationale sur la formation maritime». La commission serait une organisation centrale vouée à l'élaboration et à la prestation de la formation et de l'enseignement connexe destinés aux marins.

Recommandation

1. Le comité directeur recommande que le Conseil canadien sur la formation maritime soit remplacé par une Commission nationale sur la formation maritime au service de l'industrie dans tout le Canada. La commission devrait assurer la mise en oeuvre des recommandations contenues dans le présent rapport. Elle se composerait de représentants des divers secteurs et régions de l'industrie maritime canadienne.

Elle tiendrait lieu de tribune et servirait à assurer que l'industrie maritime se tienne au fait des progrès au niveau national et international dans le domaine de la formation industrielle; elle veillerait de plus à ce que ses opinions et ses besoins soient communiqués tout aussi clairement que le sont ceux d'autres industries.

Dans leur ensemble, les membres de la commission devraient représenter les divers secteurs de l'industrie maritime canadienne. La commission se composerait de représentants provenant en nombre égal des organisations d'employeurs et de marins; sa présidence serait «neutre». Les représentants des employeurs et des marins seraient nommés par leur organisation respective.

Des représentants d'Emploi et Immigration Canada et de la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne auraient le droit d'assister à toute réunion de la commission en qualité de conseillers et d'évaluateurs. Les établissements d'enseignement pourraient aussi être représentés, selon les besoins de la commission.

La Commission nationale sur la formation maritime serait un organisme de décision responsable de l'examen et de l'approbation tant des recommandations présentées par les sections spécialisées que des propositions des groupes de travail et autres organismes. Elle assurerait la liaison avec les organisations de l'industrie et de l'extérieur qui se soucient des questions d'enseignement et de formation. Enfin, pour les questions liées à la formation, elle traiterait avec les gouvernements fédéral et provinciaux et avec la toute nouvelle Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre.

Sommaire à l'intention de la direction

Les recommandations détaillées du comité directeur répondent aux objectifs ci-dessus.

Recommandations

2. La commission devrait mettre en place des comités qui traiteront de questions de formation particulières. Chaque comité serait composé de représentants patronaux et syndicaux dotés de compétences dans le domaine visé ainsi que de représentants de l'organe de réglementation, soit la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Les établissements d'enseignement pourraient être priés de siéger aux comités à titre consultatif. Chaque comité comprendrait de six à huit membres au plus.

3. La Commission nationale sur la formation maritime devrait coordonner la mise en place de comités d'élaboration de programmes de cours chargés de réviser et de mettre à jour le contenu des cours menant soit à la reconnaissance professionnelle, soit à la prestation d'une formation réglementaire ou d'une formation continue. Les recommandations de la commission seraient ensuite présentées à la Garde côtière canadienne.

4. La direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne devrait mettre à jour le syllabus et le contenu des cours visant la reconnaissance professionnelle des officiers, de concert avec l'industrie, représentée par la Commission nationale sur la formation maritime.

5. La direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne devrait continuer à jouer un rôle d'examen, de vérification et d'accréditation afin d'assurer le respect des normes nationales.

6. Pour assurer la répartition équitable des fonds de recyclage dans tout le pays, la Commission nationale sur la formation maritime, de concert avec EIC, devrait élaborer un mécanisme à partir d'une formule nationale liée aux besoins cernés pour chaque région.

7. Les établissements d'enseignement qui offrent une formation dans le domaine maritime devraient tous exiger que leurs instructeurs obtiennent au moins un crédit en techniques d'enseignement des adultes.

8. La Commission nationale sur la formation maritime devrait amorcer le processus visant à rationaliser la prestation de la formation dans le domaine maritime au Canada.

9. À titre individuel, les entreprises ou associations industrielles devraient mettre en place un programme de perfectionnement professionnel global pour régler le problème des pénuries présentes et possibles pour certains postes. Le programme de perfectionnement professionnel devrait couvrir à la fois les exigences scolaires et le service en mer, pour les postes de premier échelon jusqu'à ceux pour lesquels il faut des licences MM, CNI, ON1 ou des certificats de transporteur de première classe.

- le programme de perfectionnement professionnel ne réduira pas les exigences de reconnaissance professionnelle visant la scolarité ou le service en mer établies par la Garde côtière canadienne;
- le programme de perfectionnement professionnel créera un nombre limité de postes. Ce nombre sera déterminé chaque année selon les besoins précis de la région;
- l'accès au programme devrait être fonction de critères convenus;
- le programme serait ouvert à des candidats de tout niveau.

Sommaire à l'intention de la direction

10. L'industrie maritime devrait élaborer des normes de recrutement pour chaque secteur, comme l'industrie de la pêche, celle des traversiers et transbordeurs, celle des remorqueurs, et ainsi de suite.

Le comité directeur est d'avis qu'une Commission nationale sur la formation maritime possédant des pouvoirs de décision fera office de tribune où tous les intervenants de l'industrie pourront collaborer à l'élaboration et à la prestation de la formation dans le domaine maritime.

Chapitre 1

L'industrie maritime au Canada

La présente étude a été entreprise à un moment où le Canada était en période de récession. Au terme d'une décennie difficile caractérisée par une rentabilité moindre, la rationalisation des opérations, la réduction de la main-d'oeuvre et l'adoption de nouveaux règlements, l'industrie maritime jouait toujours, malgré tout, un rôle majeur dans l'économie canadienne.

D'après les données de Statistique Canada, l'industrie maritime employait plus de 23 000 personnes en 1988 et en 1989, dont plus de 14 500¹ membres d'équipage. Une enquête menée dans le cadre de la présente étude a estimé qu'en 1991, 15 000 membres d'équipage travaillaient sur des transporteurs établis au Canada, ce qui laisse supposer que l'industrie se débrouille bien, même par ces temps difficiles. C'est en étant concurrentielle qu'elle y parvient. En 1989, l'année la plus récente pour laquelle les données sont disponibles, l'industrie maritime a véhiculé plus de passagers interurbains que ne l'a fait tout autre moyen de transport. Elle a également transporté plus de marchandises que le train ou le camion.

Avec l'appui du gouvernement et l'engagement du patronat et des syndicats de l'industrie à collaborer à part égale, on peut prévoir un avenir prometteur et concurrentiel pour l'industrie.

A. Structure de l'industrie

Aux fins de la présente étude, l'industrie maritime canadienne est composée d'un certain nombre de sous-secteurs distincts :

LES VRAQUIERS - Les navires de cette catégorie évoluent principalement sur la voie maritime du Saint-Laurent, sur les Grands Lacs et le long des côtes. Les vraquiers transportent des matières premières telles que la houille, le minerai de fer, les céréales et les produits calcaires et pétroliers.

¹ Ces chiffres ne comprennent pas les travailleurs à bord des navires de pêche.

LES TRAVERSIERS ET LES TRANSBORDEURS - Cette catégorie de navires comprend essentiellement les gros traversiers et transbordeurs exploités par le gouvernement sur les côtes Est et Ouest. Elle comprend également les traversiers et les transbordeurs privés et publics de l'intérieur du pays subventionnés par les gouvernements provinciaux ainsi que les transbordeurs liés au transport ferroviaire.

L'INDUSTRIE DU REMORQUAGE MARITIME - Font partie de cette catégorie les remorqueurs et les chalands spécialisés qui desservent l'industrie des produits forestiers de la côte Ouest et assurent le transport des marchandises sur le fleuve Mackenzie ainsi que tous les autres types d'embarcations faisant du remorquage maritime.

L'INDUSTRIE DES SERVICES DE PILOTAGE - Ce groupe est constitué des diverses administrations de pilotage du Canada.

LA FLOTTE PUBLIQUE - La flotte publique est constituée de navires exploités par la Garde côtière canadienne et par les ministères des Pêches et Océans, des Travaux publics et de la Défense nationale.

LA FLOTTE DE PÊCHE - Les navires de pêche de tout le Canada sont inclus dans cette catégorie, en raison des compétences qu'il faut pour naviguer, manoeuvrer et gérer les navires de grand tonnage. Les navires de pêche de plus de 100 tonneaux de jauge brute au registre (JBR)² doivent être pilotés par des officiers de pont et des officiers mécaniciens de navire brevetés.

B. Importance de l'industrie

Il existe diverses façons d'évaluer l'importance de l'industrie du transport maritime au Canada : on peut examiner le nombre de navires appartenant à des transporteurs établis au Canada et exploités par eux, le nombre d'employés, la contribution de l'industrie à l'économie canadienne, la valeur et le volume des marchandises transportées ou le nombre de passagers accueillis.

2 La limite sera bientôt réduite de 100 à 60 tonneaux.

Le nombre de navires appartenant à des transporteurs établis au Canada et exploités par eux est en baisse depuis 1987, comme le montrent les chiffres qui figurent à la pièce 1 ci-dessous.

Pièce 1				
Nombre de navires appartenant à des transporteurs établis au Canada et exploités par eux				
	1986	1987	1988	1989
Tous les transporteurs	1 843	2 001	1 907	1 873

Source : Statistique Canada, catalogue 54-205, "Le transport maritime au Canada".

Les chiffres de la pièce 1 comprennent tous les navires de plus de quinze tonneaux (JBR). Par conséquent, ils n'indiquent pas clairement l'évolution de la flotte des navires de grand tonnage (c.-à-d., ceux de plus de 20 000 tonneaux [JBR]).

Nous savons que, par souci de réduire leurs coûts et d'améliorer l'efficacité de leurs services, les transporteurs maritimes ont consolidé les opérations des vraquiers (c'est le cas de Upper Lakes Shipping et d'Algoma Central, de la Canadian Steamship Lines et de Misener and Richardson). Pour des raisons similaires, les transporteurs de la région Atlantique se sont aussi vus dans l'obligation de consolider leurs opérations (c'est le cas d'Atlantic Container Express, d'Atlantic Searoute Limited et de Newterm Ltd.). Au cours de la dernière décennie, le nombre de navires commerciaux en activité dans la flotte de l'Association des armateurs canadiens (AAC) a affiché une baisse régulière, passant de 176 en 1979 à 119 en 1991.

La baisse du nombre de navires en activité explique partiellement la réduction correspondante du nombre de personnes employées directement par l'industrie. La pièce 2 de la page suivante indique le nombre d'employés à bord de navires, navires de pêche exclus. Ce sont ces employés qui font surtout l'objet de notre étude.

L'industrie maritime au Canada

Plèce 2 Main-d'oeuvre qualifiée de l'industrie maritime, par groupe professionnel				
	1971	1981	1986	1989
Officiers de pont	4 985	5 830	5 680	3 087
Officiers mécaniciens de navire	3 045	2 940	3 120	1 470
Équipage de pont de navire	5 805	6 815	5 670	5 261
Équipage des machines et de la chaufferie de navire	1 535	1 410	1 110	1 189
Autres professions du transport maritime	3 615	2 905	3 035	1 905
Équipage maritime à contrat	s.o.	s.o.	s.o.	1 229
Transporteurs pour le compte d'autrui (catégorie 2)	s.o.	s.o.	s.o.	492
TOTAL	18 985	19 900	18 615	14 633*
* Les données de 1971, 1981 et 1986 proviennent de Statistique Canada, catalogue 54-205, "Le transport maritime au Canada". Les données de 1989 sont inédites.				

La baisse du nombre d'officiers de pont et d'officiers mécaniciens de navire entre 1986 et 1989 peut s'expliquer en partie par la récession et par la consolidation de la flotte des navires de grand tonnage. Il serait également bon de préciser qu'en 1989, Statistique Canada a changé sa manière de présenter ses données. La limite de 500 000 dollars eu égard au revenu brut ou aux dépenses (par opposition à la limite de 250 000 dollars qui s'appliquait en 1988) a eu pour effet d'éliminer plusieurs entreprises de l'échantillon. De plus, les chiffres pour 1989 ne tiennent pas compte d'au moins cinq entreprises dont on sait qu'elles répondent aux critères d'inclusion, mais qui n'ont pas répondu au questionnaire. Par conséquent, on peut raisonnablement supposer que les chiffres pour 1989 sont quelque peu inférieurs à la réalité.

En 1989, outre les équipages de navires, l'industrie du transport maritime a employé 8 951 personnes dans d'autres fonctions, comme celles de débardeur, d'employé d'entrepôt et de personnel de bureau et administratif. L'effectif total s'est donc élevé à 23 584 travailleurs. Ces personnes ont touché un total de 827 millions de dollars en salaires, en plus de 149 millions de dollars à titre d'avantages sociaux.

En 1989, les transporteurs établis au Canada ont réalisé des recettes liées au transport maritime de 2,3 milliards de dollars. La valeur au livre initiale des navires et du reste de la flotte dépassait 2,8 milliards de dollars.

Le nombre d'emplois liés au transport maritime au Canada dépasse largement celui des personnes directement à l'emploi des transporteurs établis au pays. Par exemple, 37 000 emplois sont générés par le système portuaire canadien dans quinze grands ports. En 1989, les recettes commerciales générées par le système portuaire canadien s'élevaient à 5,7 milliards de dollars. Le revenu personnel représentait 3,2 milliards de dollars, et les recettes fiscales totales, 1,2 milliard de dollars. Plus de 366 000 emplois canadiens sont liés aux industries qui utilisent les installations portuaires pour le transport maritime de leurs marchandises.

Les secteurs commerciaux de l'industrie maritime jouent un rôle important dans le transport de la marchandise tout comme dans celui des passagers.

1. Trafic des marchandises

En 1988, les moyens de transport maritimes ont déplacé 320 millions de tonnes de fret. Ce volume était supérieur aux quantités transportées par chemin de fer et dépassait légèrement celles transportées par camion. La pièce 3 de la page suivante indique la répartition du trafic de marchandises au Canada, selon le moyen de transport, pour les années 1985, 1988 et 1989.

Quoiqu'il y ait eu une augmentation appréciable (20 p. 100) du trafic des marchandises transportées par bateau entre 1985 et 1988, il y a eu une baisse de 6 p. 100 entre 1988 et 1989. En 1989, la part du trafic des marchandises par bateau au Canada était de 26 p. 100.

Pièce 3				
Trafic des marchandises au Canada, selon le moyen de transport, en 1985, 1988 et 1989				
Moyen de transport	Millions de tonnes			Pourcentage du total 1989
	1985	1988	1989	
Bateau	266	320	301	26
Pipeline	297	320	319	27
Camion	305	320	298	26
Chemin de fer	251	270	247	21
TOTAL	1 119	1 230	1 165	100
<p>Source 1 : Transport Canada. Direction générale de l'Analyse économique. Direction des Statistiques et prévisions maritimes et de surface. Tendances et prévisions maritimes 1988-2000, "Aperçu", vol. 1, TP8170E, Ottawa, avril 1989.</p> <p>Source 2 : Statistique Canada, catalogue 55-201, "Transport du pétrole par pipelines".</p> <p>Source 3 : Statistique Canada, catalogue 53-222, "Le camionnage au Canada".</p> <p>Source 4 : Base de données de Reebie Associates sur le transport.</p> <p>Source 5 : Statistique Canada, catalogue 52-216, "Le transport ferroviaire au Canada".</p>				

Le tonnage maritime peut être divisé entre le trafic domestique et le trafic international, comme l'indique la pièce 4. Les tendances qui ressortent de la pièce 3 se retrouvent à la pièce 4. Quoiqu'il y ait eu une augmentation de 20 p. 100 du trafic maritime canadien entre 1985 et 1988, il y a eu une baisse de 9 p. 100 entre 1988 et 1990.

Dans la pièce 4, l'expression «Commerce américain des Grands Lacs» désigne le commerce maritime sur les Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis, dans l'une ou l'autre direction. «Autre commerce américain» fait

Pièce 4 Trafic maritime au Canada, 1985, 1988 et 1990				
Genre de commerce	Millions de tonnes			Pourcentage du total 1990
	1985	1988	1990	
Commerce intérieur	62	70	60	21
Commerce américain des Grands Lacs	39	44	39	13
Autre commerce américain	31	40	37	13
Commerce extérieur	134	166	156	53
TOTAL	266	320	292	100
Source : Transport Canada. Direction générale de l'Analyse économique. Direction des Statistiques et prévisions maritimes et de surface. Tendances et prévisions maritimes 1988-2000, "Aperçu", vol. 1, TP8170E, Ottawa, avril 1989.				

référence au commerce maritime entre le Canada et les États-Unis sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. «Commerce extérieur» s'applique au commerce maritime entre le Canada et les pays autres que les États-Unis.

D'après la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le commerce maritime intérieur doit se faire par navires battant pavillon canadien avec un équipage canadien³. Le commerce entre le Canada et les États-Unis peut se faire par navires immatriculés dans l'un ou l'autre des deux pays. Les transporteurs canadiens déplacent la majeure partie du tonnage transporté entre les deux nations. Ceci est vrai surtout sur les Grands Lacs, où les vraquiers canadiens encourent généralement des frais d'opération moindres. Sur la côte Ouest, le règlement américain relativement aux équipages est moins sévère, et bon nombre de transporteurs américains ont des équipages moins nombreux que les remorqueurs canadiens de même tonnage. En général, les propriétaires

3 Les exceptions à cette règle générale sont rares.

de remorqueurs américains de la côte Ouest semblent détenir un avantage sur les remorqueurs immatriculés au Canada en ce qui a trait aux coûts d'exploitation.

La grande majorité de la navigation extérieure s'effectue par navires immatriculés ailleurs qu'au Canada. Les navires immatriculés au Canada assurent environ 35 à 50 p. 100 du trafic maritime total qui s'effectue en eaux canadiennes.

En 1989, les principaux produits de base du tonnage intérieur étaient les billes et billots (14 p. 100 du total pour l'intérieur), le minerai de fer (12 p. 100), le bois à pâte (11 p. 100), le mazout (10 p. 100), le blé (9 p. 100), les produits calcaires (7 p. 100) et l'essence (6 p. 100). Les proportions des produits de base peuvent varier considérablement d'une année à l'autre. Par exemple, le blé occupe le premier rang certaines années, alors qu'il est classé cinquième en 1989.

Sur le plan régional, les activités intérieures se répartissent de la manière décrite au tableau de la pièce 5 à la page suivante. Alors que la pièce 3 faisait référence aux flux de trafic, les chiffres qui apparaissent ici représentent les marchandises chargées et déchargées dans l'ensemble des ports canadiens.

La pièce 5 reflète la baisse de la demande, résultat du ralentissement général de l'économie canadienne. Entre 1985 et 1988, il y a eu une augmentation de 13 p. 100 du tonnage intérieur chargé et déchargé dans les ports canadiens. De 1988 à 1990, le tonnage chargé et déchargé a décliné de 14 p. 100. La région du Pacifique a connu la baisse la plus importante (près de 30 p. 100).

2. Trafic des passagers

Le transport maritime occupe la première place au Canada en termes de nombre de passagers véhiculés par transporteur ordinaire pour des voyages interurbains. La pièce 6 présente le nombre total des passagers transportés, selon le moyen de transport, en 1985, 1988 et 1989. Le transport maritime représentait 42 p. 100 du total. Ce chiffre reflète une augmentation de 14 p. 100 entre 1985 et 1988 et de 8 p. 100 entre 1988 et 1989.

Le trafic maritime des passagers est particulièrement important sur les côtes Ouest et Est. La B.C. Ferry Corporation a transporté près de vingt millions de passagers au cours de l'année d'exploitation 1990-1991, principalement entre la vallée du bas Fraser et le sud de l'île de Vancouver. De plus, les

Pièce 5				
Aperçu régional des activités de navigation à l'intérieur du pays				
Région	Millions de tonnes			Pourcentage du total 1990
	1985	1988	1990	
Atlantique	12,8	13,3	13,4	11
Saint-Laurent	30,9	33,8	33,8	28
Grands Lacs	37,5	40,9	37,1	31
Pacifique	42,3	52,0	36,5	30
TOTAL	123,5	140,0	120,8	100
Source : Statistique Canada, catalogue 54-205, "Le transport maritime au Canada", 1989.				

traversiers sous l'administration du ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique ont transporté plus de quatre millions de passagers en 1990.

Sur la côte Est, Marine Atlantic a transporté 2,6 millions de passagers en 1990, alors que Northumberland Ferries en a transporté à peu près un demi-million. Le trafic des passagers sur le fleuve Saint-Laurent, sur les Grands Lacs et sur d'autres cours d'eau représente une part relativement faible du trafic total des passagers par voie maritime.

C. Facteurs affectant l'industrie du transport maritime

Malgré l'importance de la contribution du secteur maritime au bien-être économique du Canada, les transporteurs maritimes éprouvent des difficultés financières depuis quelque temps déjà. Nombre de raisons expliquent cette situation, dont le climat économique général, la réglementation gouvernementale et l'absence d'une politique de transport

Pièce 6				
Répartition, selon le moyen de transport, des déplacements interurbains de passagers au Canada en 1985, 1988 et 1989				
Moyen de transport	Millions de passagers			Pourcentage du total 1989
	1985	1988	1989	
Bateau	22,7	25,8	27,9	42
Avion	13,3	15,3	14,9	23
Autobus	23,3	18,2	17,2	26
Chemin de fer	7,0	6,4	6,0	9
TOTAL	66,3	65,7	66,0	100
<p>Remarque 1 : Le tableau ci-dessus vise les transporteurs ordinaires seulement. En 1988, le nombre de passagers interurbains transportés par voiture de tourisme était estimé à 296,4 millions.</p> <p>Remarque 2 : Le nombre total de passagers maritimes, y compris les passagers de bateaux d'excursion, était de 30,8 millions.</p> <p>Sources : - Statistique Canada, catalogue 54-205, "Le transport maritime au Canada". - Statistique Canada, catalogue 51-204, "Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur". - Statistique Canada, catalogue 53-215, "Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain". - Statistique Canada, catalogue 52-216, "Le transport ferroviaire au Canada".</p>				

gouvernementale coordonnée et globale. Dernièrement, l'influence compensatoire de la technologie a contribué à augmenter la productivité. On s'attend toutefois à ce que la technologie n'exerce qu'une influence limitée sur le secteur, tout au moins au cours des prochaines années.

1. Climat économique

Les bouleversements et la baisse des activités sur les marchés mondiaux en général ont eu un impact sur l'industrie du transport maritime au Canada. Les principaux facteurs qui ont mené à la contraction des activités maritimes au Canada varient selon les secteurs; ils comprennent : le déplacement du trafic des céréales vers les ports de la côte Ouest; la baisse de la demande de minerai de fer attribuable à la chute de la production d'acier et de la consommation de houille; le ralentissement de la demande de bois d'oeuvre et de la demande des pâtes et papiers; et les quotas de pêche réduits imposés par le gouvernement.

L'augmentation des tarifs gouvernementaux a également contribué à la chute des bénéfices. Entre 1985 et 1989, les frais liés aux péages de la voie maritime, au pilotage et à la Garde côtière ainsi que les droits de port et les frais de magasinage ont augmenté de 16,5 p. 100 pour la flotte de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. L'augmentation des tarifs a eu un effet compensatoire sur les efforts déployés par les armateurs pour réduire les coûts d'exploitation. Les augmentations des tarifs gouvernementaux sont survenues au moment même où les conditions du marché entraînaient une baisse des revenus. Pour 1988 et 1989, les coûts d'exploitation totaux ont dépassé les revenus d'exploitation. En 1989, le revenu total d'exploitation était de 2,3 milliards de dollars, alors que les coûts totaux d'exploitation étaient de 2,9 milliards.

Selon les prévisions détaillées élaborées par Transport Canada⁴, on s'attend à ce que la demande future pour le transport maritime demeure stable jusqu'en 1995. Le tonnage canadien devrait connaître un taux de croissance d'à peine 0,6 p. 100 par année. Jusqu'à maintenant, les changements observés se sont révélés négatifs; en fait, les flux canadiens n'ont toujours pas dépassé le tonnage total enregistré en 1983. On estime que les déplacements totaux de navires devraient être les mêmes en 1995 qu'en 1988.

Les paragraphes qui suivent traitent des changements prévus (ou de l'absence de changements), selon le secteur de l'industrie et le domaine précis d'exploitation. Les opinions exprimées sont tirées d'entrevues avec des représentants de l'industrie, de prévisions qui ont été rendues publiques

4 Transport Canada. Direction générale de l'Analyse économique. Direction des Statistiques et prévisions maritimes et de surface. Tendances et prévisions maritimes 1988-2000, "Aperçu", vol. 1, TP8170E, Ottawa, avril 1989.

ainsi que de renseignements obtenus dans le cadre de l'enquête menée aux fins de la présente étude. (La liste des personnes interrogées se trouve à l'annexe B du rapport).

Vraquiers

Plusieurs circonstances majeures, pour la plupart indépendantes de la volonté des entreprises de transport, continueront à freiner la croissance du trafic maritime au Canada central. Tout d'abord, les règlements et politiques gouvernementaux, y compris les péages de la voie maritime et autres tarifs, et la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* continueront à favoriser les exportations de céréales via les ports de la côte Ouest plutôt que par la voie maritime du Saint-Laurent. Par ailleurs, les pays côtiers du Pacifique continueront sans doute à occuper une part grandissante des marchés canadiens d'exportation de céréales, ce qui jouera en faveur de la livraison par la côte Ouest. Enfin, l'industrie nord-américaine de l'acier continuera à vivre des moments difficiles. Selon les résultats d'une importante conférence sur l'industrie de l'acier tenue à Montréal en septembre 1991, la production et l'emploi dans cette industrie poursuivront leur déclin, ce qui continuera à avoir des effets néfastes sur la demande de houille transportée par la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Traversiers

Les perspectives pour l'industrie des traversiers et des transbordeurs sont meilleures que pour les autres secteurs. La B.C. Ferries et Marine Atlantic mettent toutes deux en oeuvre de nouveaux programmes de construction navale. (À l'inverse, il n'y a eu aucune nouvelle construction navale en rapport avec la flotte de vraquiers des Grands Lacs depuis 1985, et on n'anticipe la construction d'aucun nouveau navire dans un avenir prévisible.) On s'attend à ce que le trafic de la B.C. Ferries connaisse une croissance modérée dans un avenir immédiat. Le trafic dans la région Atlantique demeurera vraisemblablement stable, les nouvelles constructions servant à remplacer les navires actuels. Soulignons que de nombreuses

entreprises de traversiers, y compris la B.C. Ferries et Marine Atlantic, reçoivent des subventions destinées à leur permettre de continuer à faire face aux exigences que leur impose la loi.

Remorqueurs

Dans l'industrie des remorqueurs et des chalands, on déplace des produits forestiers (billes, bois à pâte, papier et produits chimiques) et d'autres produits, tels que les agrégats (sable, gravier, etc.), par remorquage direct et au moyen de chalands. L'industrie canadienne du remorquage s'exerce en grande partie sur la côte Ouest et sur la voie maritime du Mackenzie. Au cours des prochaines années, on s'attend à ce que le tonnage et les déplacements de navires restent à leurs niveaux actuels. À long terme, il y a lieu d'espérer une croissance modeste, de pair avec la croissance économique générale. L'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique dépend dans une large mesure des fluctuations de l'industrie forestière de la province; les facteurs-clés qui affectent cette dernière sont les mises en chantier aux États-Unis, les autres constructions et la demande de papier journal et de papier. L'activité des remorqueurs dans l'Arctique de l'ouest a diminué considérablement au cours des dernières années. Dans un avenir prévisible, l'activité dans l'Arctique demeurera restreinte. Les remorqueurs qui évoluent dans le centre du Canada sont davantage affectés aux services portuaires et au sauvetage maritime. Le pronostic n'est pas favorable pour ce secteur, en raison de la baisse de la fréquence des appels provenant de navires requérant assistance pour manoeuvrer, du nombre des travaux de sauvetage et de la demande de dragage. Selon les cadres rencontrés en entrevue au cours de la présente étude, on peut certainement s'attendre à une diminution de l'ordre de 50 p. 100 dans ce sous-secteur au cours des cinq prochaines années. Sur la côte Atlantique, on prévoit que les activités de remorquage maritime se poursuivront sans changement.

Services de pilotage

La demande de services de pilotage dépend des activités maritimes internationales et intérieures. Sur la côte Ouest, où il y aura accroissement du trafic international et du trafic des paquebots de croisière, la demande de pilotes devrait s'accroître quelque peu. Ce n'est pas le cas sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, où le nombre total des voyages en mer (et par conséquent la demande de pilotes) a diminué de façon régulière. Selon l'Administration de pilotage des Laurentides, les activités des navires sur le fleuve Saint-Laurent resteront probablement à leur niveau actuel. Il y aura une certaine demande de nouveaux pilotes pour remplacer ceux qui prennent leur retraite, la moyenne d'âge des pilotes dans ce secteur étant d'environ soixante ans. Dans la région Atlantique, les besoins futurs demeureront essentiellement les mêmes.

Flotte publique

La demande visant les navires du gouvernement et leur équipage dépend très peu du niveau de l'activité commerciale. La Garde côtière canadienne a annoncé une refonte de la flotte qui aura pour effet la réduction des effectifs du personnel navigant et la mise hors service de dix navires. Ces changements s'ajoutent au retrait de six des navires de la flotte depuis 1983-1984.

Flotte de pêche

Tout dernièrement l'industrie de la pêche dans la région Atlantique a connu des revers en raison de diverses circonstances. Tout d'abord, les quotas imposés par le gouvernement sur le total des prises admissibles ont été considérablement réduits au cours des dernières années, ce qui a restreint les activités des navires et la demande de marins. Par exemple, la flotte combinée des deux plus importantes entreprises de pêche au large est passée de 119 navires, au milieu des années 1980, à 79 en 1991 — une réduction du tiers. D'autre part, des facteurs naturels, comme l'augmentation radicale du nombre d'icebergs en 1991, peuvent entraîner des

baisses majeures dans les réserves de poisson et dans les activités des navires. Enfin, de nombreux propriétaires exploitants éprouvent de sérieuses difficultés financières ou sont au bord de la faillite. En général, on ne s'attend pas à ce que les activités futures dans le secteur de la pêche dépassent les niveaux actuels; en fait, elles pourraient même ralentir.

2. Absence d'une politique de transport globale

La politique actuelle du gouvernement en matière de transport n'est pas assez globale, et elle ne traite pas de la même façon les divers moyens de transport. Cela découle notamment du fait que certains moyens de transport soient régis par des règlements provinciaux (c'est le cas des transporteurs routiers), alors que d'autres sont sous juridiction fédérale (c'est le cas des transports maritimes, ferroviaires et aériens). Autre raison : les subventions gouvernementales, aspect important de la politique du transport, ont créé des inégalités entre les différents moyens de transport.

D'une grande complexité, la question des subventions aux moyens de transport ne fait pas l'objet de la présente étude. Cependant, bon nombre d'exemples indiquent que ces subventions ont contribué au déclin financier et à l'affaiblissement commercial des transporteurs de l'intérieur du pays. Par exemple, les moyens de transport maritimes ne sont pas inclus dans la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et sont très peu mentionnés dans le *Programme de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique*. Ces programmes fournissent des subventions au transport ferroviaire et aux transporteurs routiers de la région Atlantique.

Le transport maritime rivalise principalement avec le transport ferroviaire, qui, pour diverses raisons, reçoit des subventions importantes. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest établit une subvention ferroviaire qui touche actuellement l'industrie maritime de façon marquée. La structure de cette loi a eu pour effet de fausser le coût réel du transport des céréales entre les ports des côtes Est et Ouest, contribuant ainsi à détourner les mouvements de céréales des voies d'acheminement de l'est du pays, via les ports de la région de l'Est et des Grands Lacs, au profit de la région de l'Ouest.

Tous les membres du comité directeur conviennent que l'industrie maritime du Canada bénéficierait grandement d'un soutien prononcé de la part du gouvernement fédéral. Ils réclament que l'on énonce une politique

gouvernementale claire face à l'industrie. Une telle politique devrait reconnaître l'importance du secteur maritime au sein de l'économie nationale, de par son impact direct sur l'économie et de par le rôle qu'il joue dans le transport des marchandises issues de nombreux autres secteurs.

3. Changements dans la réglementation

L'industrie du transport maritime au Canada est fortement réglementée. Le principal corps législatif est la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne, qui élabore et applique des normes visant à faire respecter les mesures de sécurité en eaux canadiennes. Bon nombre de ces normes résultent de l'adhésion du Canada à l'Organisation maritime internationale (OMI). Les normes de l'OMI visent principalement le commerce international en haute mer. Malgré son littoral très étendu, le Canada s'implique à peine, de manière directe, dans le commerce en haute mer (en termes de navires de haute mer immatriculés au Canada).

Non seulement le Canada est-il dépourvu d'une flotte de haute mer, mais il souffre également de l'absence d'une politique gouvernementale claire en ce qui a trait au rôle présent et futur que pourrait jouer l'industrie maritime. Faut d'une telle politique, il semble que la Garde côtière canadienne adopte à l'occasion une perspective internationale et applique aux secteurs du commerce côtier de l'industrie canadienne des conventions propres au commerce international.

L'entente maritime internationale la plus récente signée par le Canada est la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78). Cette entente exigera une formation accrue pour presque tous les membres d'équipages. Par exemple, à partir du 6 février 1993, la STCW exigera :

- des certificats de compétence continue tous les cinq ans pour les officiers brevetés;
- une licence de quart en haute (pour les navires de plus de 100 tonneaux [JBR]);
- des certificats de pétrolier pour les maîtres d'équipage, les ingénieurs en chef, les officiers en chef et les autres officiers de quart et seconds mécaniciens ainsi que pour certaines classes de matelots;

- des certificats de transporteur de produits chimiques pour les maîtres d'équipage, les ingénieurs en chef, les officiers en chef et les autres officiers de quart et seconds mécaniciens ainsi que pour certaines classes de matelots; et
- des licences pour certaines classes de matelots affectés aux machines et aux ponts.

Les armateurs et les employés ont exprimé leur inquiétude face à la date de mise en oeuvre de la nouvelle réglementation et aux coûts supplémentaires connexes au titre de la formation des équipages des navires.

Le besoin de certificats de compétence continue a été l'objet principal de certains des commentaires des armateurs et des employés. De tels certificats exigent que les détenteurs actuels de licences qui ont été accrédités avant que certains cours ne deviennent obligatoires reçoivent une formation d'appoint pour valider leurs licences.

Selon certains employeurs, la Garde côtière canadienne a continuellement reporté, au cours des deux dernières années, l'entrée en vigueur du nouveau règlement. Par conséquent, certains employeurs préfèrent attendre la suite des événements plutôt que d'insister sur une formation qui pourrait ne pas devenir obligatoire.

En raison de la confusion qui semble régner au chapitre de la date d'entrée en vigueur du règlement et des exigences connexes, armateurs et employés réclament avec insistance de pouvoir jouir de leurs droits acquis en ce qui a trait aux compétences actuelles des officiers et des membres d'équipage. Autrement dit, ils désirent que les employés soient exemptés de devoir acquérir une formation supplémentaire tant qu'ils demeurent dans leur poste actuel. Ils accepteraient en retour que les nouveaux employés et les personnes promues soient tenus de se conformer au règlement révisé de la GCC. Le débat repose sur la conviction voulant que la grande majorité des marins canadiens aient déjà fait la preuve de leur compétence dans des postes précis du simple fait qu'ils naviguent sans incident, parfois pendant deux décennies et plus. À ce sujet, la GCC juge qu'elle se doit, en qualité de signataire de la STCW, d'appliquer les exigences découlant de la convention à tous les marins canadiens, sans exception.

Quoique les législateurs et l'industrie continuent à avoir des opinions divergentes, la question du besoin de formation en matière de sécurité soulève très peu d'opposition. La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille relève les exigences visant la formation sur les fonctions d'urgence en mer.

On remarque dans l'industrie une tendance générale vers des normes améliorées de santé et de sécurité. Ceci est notamment le résultat d'accidents maritimes graves qui se sont produits au Canada (p. ex., Hudson Transport et Cartiercliffe Hall) et ailleurs dans le monde (Townsend Ferries et Exxon Valdez). L'adoption de normes de santé et de sécurité plus sévères est également due à l'inauguration du Conseil consultatif de la sécurité maritime, établi par Transport Canada pour fournir et recueillir de l'information sur les lois et règlements maritimes actuels et futurs.

Bien que la Garde côtière canadienne soit responsable de la majorité des règlements qui régissent l'industrie du transport maritime au Canada, les nouveaux règlements émis par divers autres organismes gouvernementaux représentent un fardeau administratif grandissant pour l'industrie maritime. À la suite de récentes directives de Revenu Canada, il a fallu modifier le système de paye du personnel de bord; la tribune sur les questions de santé et de sécurité professionnelle à bord des navires, autrefois régie par la loi maritime traditionnelle, fait l'objet d'un nouveau règlement en vertu du Code du travail du Canada⁵; les formules et formalités douanières deviennent de plus en plus complexes; les armateurs doivent suivre de très près les pratiques environnementales; et le respect des lois traitant de l'usage de la drogue est récemment devenu une exigence réglementaire. Bien que la portée de tels efforts gouvernementaux soit sans contredit justifiée, il ne fait aucun doute que l'ensemble de ces tâches administratives continuent à ajouter au coût d'exploitation des entreprises.

5 Certaines entreprises font exception à la règle : par exemple, en ce qui a trait aux questions de santé et de sécurité au travail, la B.C. Ferry Corporation est régie par le bureau d'indemnisation des accidents du travail de la Colombie-Britannique.

4. Progrès technologique

Au cours de la dernière décennie, le progrès technologique a contribué à accroître la productivité des navires et à réduire les effectifs d'équipage dans certains secteurs. Par exemple, la technologie des navires à auto-déchargement a amélioré le rendement des activités de manutention des marchandises sèches en vrac. Cependant, plusieurs années se sont écoulées depuis la dernière conversion d'un vraquier en un navire à auto-déchargement, et aucun navire à auto-déchargement n'a été construit depuis bon nombre d'années. De plus, même la demande de navires à auto-déchargement (pourtant forte autrefois) a baissé, certains navires à auto-déchargement ayant été retirés de la flotte en 1991.

Même si des technologies nouvelles sont mises au point dans l'industrie maritime, elles ne sont introduites au Canada que très lentement, résultat direct de la stagnation de nombreux secteurs de l'industrie et de leur santé financière précaire. En général, au cours des prochaines années, le progrès technologique aura sur l'industrie une influence plus limitée que la nouvelle réglementation.

D. Implications pour l'industrie

La conjoncture économique difficile, le faible soutien que témoigne le gouvernement fédéral envers l'industrie maritime et la réglementation poussée qui pourrait devenir nécessaire, mais qui n'en demeure pas moins coûteuse — autant de facteurs qui ont contribué à la réduction du nombre de transporteurs maritimes et à la fusion de certaines entreprises au cours des dernières années. Les transporteurs maritimes ont fait divers efforts pour réduire leurs coûts d'exploitation et accroître leur efficacité.

L'introduction de la technologie de pointe a permis à certains secteurs de l'industrie de réduire leur effectif d'équipage. Cependant, dans d'autres secteurs (p. ex., celui des remorqueurs), le règlement gouvernemental exige des niveaux d'effectifs plus élevés que ceux stipulés par le règlement américain.

En général, le personnel navigant employé par l'industrie a diminué en nombre entre 1986 et 1988; l'effectif est demeuré relativement stable de 1988 à 1989.

Quoique les membres d'équipage nécessaires à l'industrie continuent à être moins nombreux qu'il y a dix ans, les exigences imposées par la réglementation, le besoin continu d'assurer l'efficience des opérations et la présence d'équipement de pointe à bord des navires semblent tous indiquer qu'il faudrait dispenser une formation supplémentaire aux membres d'équipage actuels tout en s'assurant que les nouveaux venus sur le marché du travail possèdent des compétences techniques poussées.

Chapitre 2

Profil des ressources humaines

Il n'existe que très peu d'information sur les ressources humaines employées par l'industrie maritime canadienne. Une enquête menée par l'industrie dans le cadre de la présente étude a fourni des renseignements extrêmement utiles, qui ont servi à établir des profils d'âge, des taux de retraite et des prévisions visant les besoins en formation. Un tel profil des employés actuels de l'industrie servira de base à l'élaboration de projets visant à satisfaire les besoins futurs.

Lorsqu'on analyse le profil des ressources humaines de l'industrie, il est important de garder à l'esprit le pronostic d'ensemble pour la demande future de services maritimes. On s'attend à ce que la demande de services dans la région Atlantique demeure plus ou moins inchangée, exception faite de la flotte de pêche, qui pourrait diminuer. Dans le centre du pays (en Ontario et au Québec), il semble que les occasions d'accroître les services au-delà de leur niveau actuel seront limitées, alors que dans la région de l'Ouest, la demande de services pourrait augmenter quelque peu.

A. Résultats de l'enquête sur l'étude des ressources humaines dans l'industrie maritime

Un questionnaire d'enquête a été distribué à environ 200 transporteurs maritimes et autres organismes, y compris la flotte gouvernementale. Cinquante-quatre organisations, employant près de 75 p. 100 des marins canadiens, ont répondu⁶. L'échantillon comptait 11 058 membres d'équipage employés au Canada en 1991. Leur répartition régionale est présentée à la pièce 7 de la page suivante. Cette répartition a été élaborée en fonction des lieux d'attache des employés, lesquels peuvent être différents de la région où l'employeur a établi son siège social.

6 La liste des 54 organisations se trouve à l'annexe B. Les noms des personnes rencontrées en entrevue au cours de l'étude apparaissent à l'annexe C.

Pièce 7 Membres d'équipage par région - Échantillon des résultats de l'enquête	
Région Atlantique	4 637
Québec	1 858
Ontario	1 665
Région de l'Ouest	2 898
TOTAL	11 058
Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991	

Afin de déterminer le pourcentage de la population totale représenté par notre enquête, nous avons obtenu des renseignements de sources diverses, comme les associations de l'industrie, le *Greenwood's Guide to the Great Lakes*, les représentants de l'industrie qui n'avaient pas répondu à notre questionnaire et les représentants des ministères provinciaux des transports. Ces renseignements nous ont servi à élaborer un «facteur multiplicateur», c'est-à-dire un chiffre que nous avons utilisé pour multiplier les résultats de notre enquête selon le secteur et la région afin d'en arriver à une vue d'ensemble du nombre total des membres d'équipage employés à bord de navires au Canada en 1991.

Les résultats figurent à la pièce 8 de la page suivante. Les navires de pêche n'y apparaissent pas. Nous n'avons pas pu déterminer des facteurs indépendants pour le Québec et pour l'Ontario, de sorte que ces deux provinces ont été incluses dans la région du Centre du pays.

Ces résultats sont cohérents avec ceux de l'enquête de Statistique Canada, laquelle indiquait un total de 14 633 membres d'équipage employés à bord de navires établis au Canada en 1989.

Pièce 8				
Estimés produits par PMS&K des membres d'équipage en activité, d'après les résultats de l'enquête de 1991, selon le secteur et la région				
	Atlantique	Centre	Ouest	TOTAL
Remorqueurs	390	534	1 709	2 633
Traversiers	2 069	1 152	2 088	5 309
Cargos	381	2 289	s.o.	2 670
Cargaisons générales	182	80	s.o.	262
Gouvernement	1 921	851	626	3 398
Pilotage	56	290	139	485
Ports	s.o.	31	32	63
Divers	246	s.o.	27	273
TOTAUX	5 245	5 227	4 621	15 093

B. Profil d'âge de l'industrie maritime

Les résultats de notre enquête ont fourni des données concrètes à partir desquelles nous avons pu procéder à une analyse d'âge. Comme le taux de réponse à l'enquête a été très élevé (il représentait près de 75 p. 100 de la population totale), nous avons supposé que le profil d'âge des employés au service des organismes interrogés était représentatif du profil d'âge de la population totale des employés de l'industrie maritime. Quoique notre enquête ait saisi un échantillon de 11 058 membres d'équipage, nous n'avons reçu d'indications de la répartition selon l'âge que pour 10 854 employés.

À la page suivante, la pièce 9 présente une répartition par âge et par groupe de professions dans tout le Canada.

Pièce 9 Profil d'âge - Toutes professions, Canada					
Âge/Catégorie	Ponts	Machines	Stewards	Autres	TOTAL
Moins de 30 ans	975	486	731	34	2 226
31 à 44 ans	2 320	1 280	987	56	4 643
45 à 54 ans	1 170	755	491	17	2 433
Plus de 55 ans	649	522	369	12	1 552
TOTAUX	5 114	3 043	2 578	119	10 854

Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991

Il n'y a pas de différences importantes entre le profil d'âge des employés selon la région et pour l'ensemble du Canada. La région de l'Ouest du Canada compte un nombre légèrement supérieur d'employés de plus de 55 ans que les autres régions : 16 p. 100 des employés y ont plus de 55 ans, alors que la moyenne nationale est de 14,3 p. 100 et que le niveau le plus bas — 12 p. 100 — est observé dans la région Atlantique. Ceci ne fait que souligner la nécessité, pour toutes les régions d'aborder rapidement le problème des retraites imminentes.

Les personnes interrogées lors de l'enquête ont dit s'attendre à ce que 6,6 p. 100 du personnel de pont, 14,3 p. 100 du personnel des machines et 9,5 p. 100 des stewards prennent leur retraite d'ici 1995. On estime qu'au total, le nombre de retraites sera de 1 023. D'ici la fin de la décennie, on peut s'attendre à ce que ce nombre soit au moins deux fois plus élevé.

L'analyse ne tient pas compte des démissions, des congédiements ou des retraites anticipées.

Lorsqu'on examine en détail les groupes professionnels-clés, les problèmes causés par le vieillissement de la main-d'oeuvre semblent plus graves.

C. Âge et taux de retraite prévus des officiers supérieurs de pont

Depuis déjà quelques années, l'industrie maritime canadienne reconnaît qu'il y aura une pénurie d'officiers supérieurs de pont qualifiés avant la fin du siècle. L'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs (ACAGL) et certaines grandes entreprises comme la B.C. Ferries et Marine Atlantic ont analysé l'âge de leur personnel et établi des prévisions conservatrices du nombre d'officiers brevetés nécessaires. L'étude de l'ACAGL, qui date de 1988, prévoyait un taux de retraite de 10 p. 100 pour les officiers supérieurs de pont d'ici 1993. L'analyse ne tenait pas compte des démissions, des congédiements ou des retraites anticipées, mais prévoyait quand même des pénuries. Les résultats de notre enquête, qui apparaissent à la pièce 10 de la page suivante, indiquent un taux de retraite potentiel de 15 p. 100 pour les officiers supérieurs de pont d'ici 1995. Les résultats de l'enquête de l'ACAGL et ceux de la nôtre ne sont pas incohérents; la situation s'est tout simplement aggravée avec le temps.

Le taux de retraite prévu des détenteurs de licences CN1 est particulièrement inquiétant.

La pièce 11 indique la répartition des officiers supérieurs de pont, selon le groupe d'âge et la région. Ce profil d'âge porte à croire que le taux de retraite continuera à être élevé au cours de la prochaine décennie, car près de 50 p. 100 des officiers supérieurs de pont ont plus de 45 ans. Ce détail est important, puisqu'il annonce des difficultés éventuelles à assurer la relève des postes d'officiers supérieurs de pont. Les personnes de plus de 45 ans sont moins susceptibles de retourner aux études pour obtenir des licences de niveau supérieur. Les membres de ce groupe d'âge trouvent les études très ardues; ils ont souvent abandonné tout espoir de progresser dans la carrière de leur choix et sont rarement prêts à s'installer ailleurs. Ces trois facteurs compliqueront le défi auquel l'industrie aura à faire face. On trouvera plus loin une analyse des résultats par région.

1. Région Atlantique

Les données indiquent que le plus important groupe d'officiers supérieurs de pont est celui des 31 à 44 ans. Quoique les taux de retraite prévus pour la région Atlantique soient inférieurs à la moyenne nationale, il y a quand même lieu de s'inquiéter; en effet, les détenteurs de licences MM et ON1

Profil des ressources humaines

Pièce 10 Retraites prévues d'ici 1995 - Officiers supérieurs de pont								
	MM	ON1	ON2	CN1	CN2	CE	MMW*	TOTAL
Atlantique	20	14	17	1	0	9	0	61
Québec	6	10	5	2	4	0	2	29
Ontario	3	6	3	12	5	0	2	31
Ouest	4	9	3	47	0	10	4	77
Retraites totales d'ici 1995	33	39	28	62	9	19	8	198
Population totale de l'enquête	204	286	257	284	69	187	43	1 330
Taux de retraite prévu	16 %	14 %	11 %	22 %	13 %	10 %	19 %	15 %
<p>* MM : capitaines au long cours; ON : navigation hauturière; CN : navigation côtière; CE : visas de capitaine; MMW : capitaines de navire d'eaux secondaires. Les détenteurs de certificats de l'"ancien" système, tels ceux de "capitaine au grand cabotage" et de "capacité de capitaine au long cours" ont été inclus dans ces chiffres, selon le cas.</p> <p>Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991</p>								

seront peu nombreux dans un avenir rapproché, si l'on en croit l'hypothèse voulant que la demande de ces licences demeure relativement constante, comme le laisse croire l'analyse de l'industrie. Le taux de retraite prévu est de 22 p. 100 pour les détenteurs de licences MM; il est de 11 p. 100 pour les détenteurs de licences ON1, de 14 p. 100 pour les détenteurs de licences ON2 et de 12 p. 100 pour ceux qui détiennent un visa de capitaine (CE). Selon les pronostics, la situation pourrait devenir très grave d'ici la fin du siècle.

Pièce 11 Répartition des officiers supérieurs de pont selon l'âge								
	MM	ON1	ON2	CN1	CN2	CE	MMW*	TOTAL
Région Atlantique								
30 ans et moins	0	13	50	3	4	5	0	75
31 à 44 ans	42	44	49	32	0	41	0	208
45 à 54 ans	32	49	13	12	1	20	0	127
55 ans et plus	18	23	9	8	0	8	0	66
Région TOTAL	92	129	121	55	5	74	0	476
Québec								
30 et moins	2	7	20	1	2	0	0	32
31 à 44 ans	20	28	26	17	7	6	4	108
45 à 54 ans	9	10	13	14	2	1	3	52
55 ans et plus	10	12	9	2	5	0	2	40
Région TOTAL	41	57	68	34	16	7	9	232
Suite à la page suivante								

Profil des ressources humaines

Pièce 11 (Suite)								
	MM	ON1	ON2	CN1	CN2	CE	MMW*	TOTAL
Ontario								
30 ans et moins	0	1	14	7	7	1	5	35
31 à 44 ans	12	21	18	27	15	8	6	107
45 à 54 ans	5	11	3	17	3	1	0	40
55 ans et plus	6	12	4	18	7	0	2	49
Région TOTAL	23	45	39	69	32	10	13	231
Région de l'Ouest								
30 ans et moins	0	1	3	0	2	2	0	8
31 à 44 ans	18	16	12	23	11	39	10	129
45 à 54 ans	22	27	12	52	3	36	9	161
55 et plus	8	11	2	51	0	19	2	93
Région TOTAL	48	55	29	126	16	96	21	391
TOTAL	204	286	257	284	69	187	43	1 330
<p>* MM : capitaines au long cours; ON : navigation hauturière; CN : navigation côtière; CE : visas de capitaine; MMW : capitaines de navire d'eaux secondaires. Les détenteurs de certificats de l'"ancien" système, tels ceux de "capitaine au grand cabotage" et de "capacité de capitaine au long cours" ont été inclus dans ces chiffres, selon le cas.</p>								
<p>Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991</p>								

2. Québec

Ici encore, les données indiquent que le plus important groupe d'officiers supérieurs de pont est celui des 31 à 44 ans. Cependant, le nombre d'employés dans le groupe des plus de 55 ans signale des problèmes éventuels pour trois catégories, ce qui de fait a été corroboré par les données sur les retraites prévues. Les personnes interrogées ont dit s'attendre à ce que 15 p. 100 des détenteurs de licences MM prennent leur retraite d'ici 1995, tout comme 18 p. 100 des officiers brevetés ON1, 25 p. 100 des officiers brevetés ON2 et 22 p. 100 des officiers brevetés CE. Ces chiffres sont très inquiétants, bien qu'on ne s'attende pas à ce que la demande prévue de services maritimes dans le centre du Canada s'accroisse de façon importante; elle pourrait même diminuer. Il y a lieu de craindre que les prévisions jusqu'en 2001 ne soient encore plus alarmantes.

3. Ontario

Les données indiquent que le plus important groupe d'officiers supérieurs de pont est celui des 31 à 44 ans. Les personnes interrogées ont dit s'attendre à ce que 13 p. 100 des détenteurs de licences MM, 13 p. 100 des détenteurs de licences ON1, 8 p. 100 des détenteurs de licences ON2, 17 p. 100 des détenteurs de licences CN1, 15 p. 100 des détenteurs de licences CN2 et 15 p. 100 des détenteurs de licences MMW prennent leur retraite d'ici 1995. Quoique ces taux de retraite soient plus bas que les moyennes nationales, ils peuvent quand même poser problème pour l'industrie de l'Ontario, encore que la demande prévue de services doive rester stable ou ne diminuer que de peu. Le fait que 39 p. 100 des employés aient plus de 45 ans laisse également craindre qu'il sera difficile de leur trouver des remplaçants.

4. Région de l'Ouest du Canada

Le profil d'âge pour la région de l'Ouest du Canada est le plus inquiétant de tous, principalement en raison de l'accroissement prévu de la demande. Soixante-cinq pour cent des officiers supérieurs de pont ont plus de 45 ans. On ne compte pratiquement pas de détenteurs de licences MM ou CN1 de moins de 30 ans. Les pronostics pour la catégorie CN1, qui représente le groupe professionnel le plus important, sont extrêmement inquiétants. Plus de 40 p. 100 de l'effectif de cette catégorie a plus de 55 ans, et on peut s'attendre à ce que ces personnes prennent leur retraite au cours de la décennie.

Lorsqu'on incorpore au scénario les retraites prévues d'ici 1995, les perspectives immédiates deviennent alarmantes.

Les deux groupes dont l'évolution future est la plus critique sont les détenteurs de licences CN1 et ON1. Pour les quatre prochaines années, les taux de retraite prévus pour ces deux groupes sont respectivement de 37 p. 100 et de 16 p. 100.

La plus grande organisation de la côte Ouest à répondre au questionnaire d'enquête, la B.C. Ferries, a mené sa propre planification détaillée des ressources humaines pour les postes de maître d'équipage et de second officier pour l'été 1990. Les données obtenues ont étayé les résultats de notre enquête. À l'époque, la B.C. Ferries prévoyait une pénurie de dix postes de maître d'équipage. L'entreprise a également souligné, outre le problème général des pénuries, qu'il était très difficile de trouver du personnel qualifié pour travailler dans les régions éloignées ou moins peuplées. La situation s'aggravera sûrement lorsque les employés âgés, surtout ceux qui détiennent des licences CN1, prendront leur retraite.

La B.C. Ferries a également constaté qu'il n'y avait pas de pénurie générale de candidats pour occuper les postes de second officier. Cependant, le recrutement d'employés qualifiés pour le travail en région éloignée posait problème.

Lorsque la demande est supérieure à l'offre, les entreprises peuvent s'attendre à ce que les employés qualifiés choisissent les lieux de travail les plus désirables et refusent les postes en région éloignée.

D. Âge et taux de retraite prévus des officiers mécaniciens de navire

Le profil d'âge et les taux de retraite prévus pour les officiers mécaniciens de navire constituent une préoccupation majeure pour l'industrie canadienne du transport maritime. Selon nos données, on peut s'attendre à ce qu'environ 16 p. 100 de tous les officiers mécaniciens de navire prennent leur retraite au cours des quatre prochaines années. Le taux de retraite prévu pour les mécaniciens de navire de première classe est des plus problématiques, s'échelonnant de manière globale à 23 p. 100 dans tout le Canada, allant de 40 p. 100 dans l'Ouest à 7 p. 100 dans la région Atlantique.

Ces données ne sont pas contraires aux résultats des analyses effectuées en 1988 par l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs (ACAGL). Depuis que ces analyses ont été faites, le Syndicat canadien des officiers de la marine marchande a abaissé l'âge de la retraite de 62,5 à 60 ans. En 1988, l'ACAGL prévoyait un taux d'attrition de 22 p. 100 pour les officiers mécaniciens de navire d'ici 1993, signe d'une situation très inquiétante. En 1991, nous sommes en mesure de confirmer que la situation demeure inquiétante, et qu'elle l'est davantage dans l'Ouest du Canada en raison des besoins qu'entraînera la demande prévue.

Les paragraphes qui suivent présentent une analyse détaillée de l'âge et des taux de retraite prévus pour les officiers mécaniciens de navire dans l'ensemble du Canada et selon la région.

Le profil d'âge de l'ensemble des officiers mécaniciens de navire (pièce 12) n'est guère différent de celui des officiers supérieurs de pont. Le groupe des 31 à 44 ans compte le plus grand nombre d'employés (42 p. 100). Dix-neuf pour cent de tous les officiers mécaniciens de navire ont plus de 55 ans, et 45 p. 100 plus de 45 ans. Signes éloquentes de l'existence de problèmes majeurs, 63 p. 100 des officiers de première classe et 43 p. 100 des officiers de deuxième classe ont plus de 45 ans. Comme un grand nombre de ces officiers auront atteint l'âge de la retraite à 60 ans, la relève sera extrêmement difficile à assurer au cours de la prochaine décennie.

Pièce 12					
Officiers mécaniciens de navire -					
Profil d'âge dans l'ensemble du Canada					
	1^o classe	2^o classe	3^o classe	4^o classe	TOTAL
Moins de 30 ans	7	55	64	118	244
31 à 44 ans	117	187	218	238	760
45 à 54 ans	105	103	130	129	467
Plus de 55 ans	103	76	95	68	342
TOTAL	332	421	507	553	1 813
Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson et Kellogg, 1991.					

Profil des ressources humaines

Le profil de retraite pour les officiers mécaniciens de navire apporte une dimension nouvelle à la situation. La pièce 13 indique le nombre de retraites prévues d'ici 1995 pour chaque classe d'officiers mécaniciens de navire.

Pièce 13 Officiers mécaniciens de navire - Profil pour l'ensemble du Canada d'ici 1995					
	1^e classe	2^e classe	3^e classe	4^e classe	TOTAL
Atlantique	8	12	33	18	71
Québec	14	16	29	14	73
Ontario	7	8	8	12	35
Ouest	49	32	15	18	114
Total des retraites prévues	78	68	85	62	293
Taux de retraite prévu	23 %	16 %	17 %	11 %	16 %

Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991

Le problème ne se limite pas au très fort taux de retraite des officiers mécaniciens de navire de première et de deuxième classe, mais s'étend à la relève éventuelle. Les mécaniciens de navire de deuxième classe constituent la source naturelle de remplaçants pour les mécaniciens de navire de première classe, et les mécaniciens de navire de troisième classe pourraient logiquement remplacer ceux de deuxième classe. Cependant, si l'on enlève les retraites, au-delà de 30 p. 100 des mécaniciens de navire de deuxième classe et 33 p. 100 des mécaniciens de navire de troisième classe auront plus

de 45 ans en 1995. Trente-six pour cent des mécaniciens de navire de quatrième classe auront plus de 45 ans. Il est peu probable que les personnes de plus de 45 ans retournent en classe pour obtenir une licence de niveau supérieur.

La pièce 14 de la page suivante indique la répartition des officiers mécaniciens de navire selon l'âge et la région; elle est suivie d'une analyse des résultats par région.

Pièce 14					
Officiers mécaniciens de navire					
	1^e classe	2^e classe	3^e classe	4^e classe	TOTAL
Profil d'âge, région Atlantique					
30 ans et moins	4	24	33	44	105
31 à 44 ans	42	54	86	96	278
45 à 54 ans	50	29	75	61	215
55 ans et plus	17	11	40	24	92
Région TOTAL	113	118	234	225	690
Profil d'âge, région du Québec					
30 ans et moins	0	15	12	17	44
31 à 44 ans	23	37	68	22	150
45 à 54 ans	11	25	32	14	82
55 ans et plus	13	13	28	15	69
Région TOTAL	47	90	140	68	345
Suite à la page suivante					

Profil des ressources humaines

Pièce 14 (suite)					
	1 ^o classe	2 ^o classe	3 ^o classe	4 ^o classe	TOTAL
Profil d'âge, région de l'Ontario					
30 ans et moins	3	7	9	35	54
31 à 44 ans	19	30	27	19	95
45 à 54 ans	9	8	15	10	42
55 ans et plus	17	14	17	13	61
Région TOTAL	48	59	68	77	252
Profil d'âge, région de l'Ouest					
30 ans et moins	0	9	10	22	41
31 à 44 ans	33	66	37	101	237
45 à 54 ans	35	41	8	44	128
55 ans et plus	56	38	10	16	120
Région TOTAL	124	154	65	183	526
TOTAL	332	421	507	553	1 813
Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991					

1. Région Atlantique

Le plus important groupe d'officiers mécaniciens de navire est celui des 31 à 44 ans. Cependant, 44,5 p. 100 des officiers ont plus de 45 ans. Au cours de la décennie, on peut s'attendre à ce que la majorité de ces personnes prennent leur retraite.

Si on retient un âge de retraite de 65 ans, les taux de retraite prévus dans les provinces Atlantiques sont inférieurs à la moyenne nationale; seuls 7 p. 100 des mécaniciens de navire de première classe, 10 p. 100 de ceux de deuxième

classe et 14 p. 100 de ceux de troisième classe atteindront l'âge de la retraite d'ici l'an 2000. Cependant, Marine Atlantic (le plus important employeur maritime de la région) fixe l'âge de la retraite à 55 ans. Par conséquent, les taux de retraite réels pour la région Atlantique seront considérablement plus élevés. L'entreprise s'attend à ce qu'un problème de retraite particulièrement aigu se pose chez les mécaniciens de navire de première et de deuxième classe qui naviguent sur les voies maritimes en direction de l'Île-du-Prince-Édouard.

Autre mise en garde : si l'on enlève les retraites, plus de 40 p. 100 des mécaniciens de navire de troisième classe auront plus de 45 ans d'ici 1995. Ces personnes peuvent causer d'importants goulots d'étranglement dans la dotation des postes libérés par les retraités des deuxième et première classes.

2. Québec

Le plus important groupe d'officiers mécaniciens de navire est celui des 31 à 44 ans. Cependant, une fois de plus, le pourcentage des employés de plus de 45 ans est extrêmement élevé (44 p. 100).

Le profil d'âge des mécaniciens de navire de première classe témoigne également d'un risque de problème majeur. Aucun de ces mécaniciens n'a moins de 30 ans, et environ la moitié atteindront l'âge de la retraite au cours de la prochaine décennie.

Les taux de retraite connus pour les quatre prochaines années sont de 30 p. 100 pour les mécaniciens de navire de première classe, de 18 p. 100 pour ceux de deuxième classe, de 21 p. 100 pour ceux de troisième classe et de 21 p. 100 pour ceux de quatrième classe. Étant donné ces taux de retraite et l'âge des remplaçants éventuels, il sera difficile de trouver suffisamment de mécaniciens de navire qualifiés à court terme.

3. Ontario

Dans l'ensemble, lorsqu'on ne considère que les taux de retraite, la situation en Ontario n'est pas aussi inquiétante qu'à l'échelon national. Les taux connus sont de 15 p. 100 pour les mécaniciens de navire de première classe, de 14 p. 100 pour ceux de deuxième classe, de 12 p. 100 pour ceux de troisième classe et de 16 p. 100 pour ceux de quatrième classe. Cependant, lorsqu'on examine la relève éventuelle, la situation n'est pas rose. Par exemple, si l'on enlève les retraites connues, le pourcentage de mécaniciens de navire de

troisième classe âgés de plus de 45 ans s'élève à 40 p. 100. Comme indiqué précédemment, la plupart de ces personnes ne retourneront probablement pas aux études pour obtenir des licences de niveau supérieur.

4. Région de l'Ouest

Les statistiques pour la région de l'Ouest sont les moins bonnes de tout le pays. Les taux connus de retraite sont de 40 p. 100 pour les mécaniciens de navire de première classe, de 21 p. 100 pour ceux de deuxième classe, de 23 p. 100 pour ceux de troisième classe et de 10 p. 100 pour ceux de quatrième classe. Idéalement, le taux de retraite le plus élevé devrait s'appliquer aux mécaniciens de navire de quatrième classe. Ici, c'est l'inverse qui se produit.

Si l'on prend l'échantillon d'enquête comme indicateur d'ensemble, les goulots d'étranglement causés par les officiers mécaniciens de navire de plus de 45 ans sont également extrêmement serrés pour les mécaniciens de navire de deuxième classe. Par exemple, si l'on enlève les retraites connues, plus de 39 p. 100 des mécaniciens de navire de deuxième classe ont plus de 45 ans⁷. Seule lueur d'espoir : si l'on enlève les retraites connues, à peine 6 p. 100 des mécaniciens de navire de troisième classe ont plus de 45 ans. Étant donné la demande prévue pour l'Ouest du Canada, la situation y est très grave.

E. Âge et taux de retraite prévus des employés autres que les officiers supérieurs

Parmi les employés autres que les officiers supérieurs de pont et des machines, on compte de nombreuses catégories différentes de personnel. Certains, tels que les seconds de quart et les matelots brevetés, détiennent des licences. D'autres, comme les officiers-radio, les graisseurs, les caissiers et les préposés à l'entretien, n'en détiennent pas. Plus de 70 appellations d'emploi différentes ont été désignées par les personnes interrogées lors de

7 Selon les données de la pièce 14, 51 p. 100 des mécaniciens de navire de deuxième classe ont plus de 45 ans (79 sur 154). Le nombre de personnes dont on prévoit la retraite d'ici 1994 a été soustrait de ce chiffre. Des mécaniciens de navire de deuxième classe qui restent, 39 p. 100 ont plus de 45 ans. C'est ce que signifie l'expression "si l'on enlève les retraites connues".

l'enquête, ce qui a quelque peu alourdi l'analyse des données. Nous avons compilé les données selon la région, la catégorie et l'âge afin de fournir au lecteur une vue d'ensemble du profil d'âge des employés autres que les officiers supérieurs. La pièce 15 présente ces données.

Pièce 15 Répartition des employés autres que les officiers supérieurs, selon l'âge					
Âge	Équipage de pont	Équipage des machines	Stewards	Autres services	TOTAL
Région Atlantique					
30 ans et moins	414	91	239	34	778
31 à 44 ans	620	172	513	54	1,359
45 à 54 ans	294	79	275	15	663
55 ans et plus	126	70	162	10	368
Région TOTAL	1 454	412	1 189	113	3 168
Québec					
30 ans et moins	96	32	37	0	165
31 à 44 ans	348	139	118	0	605
45 à 54 ans	165	62	63	0	290
55 ans et plus	103	37	29	0	169
Région TOTAL	712	270	247	0	1,229
Suite à la page suivante					

Profil des ressources humaines

Pièce 15 (Suite)					
Âge	Équipage de pont	Équipage des machines	Stewards	Autres services	TOTAL
Ontario					
30 ans et moins	184	66	111	0	361
31 à 44 ans	347	119	98	0	564
45 à 54 ans	132	99	51	0	282
55 ans et plus	56	64	46	0	166
Région TOTAL	719	348	306	0	1 373
Région de l'Ouest					
30 ans et moins	132	53	345	0	530
31 à 44 ans	460	93	261	2	816
45 à 54 ans	211	48	102	2	363
55 ans et plus	117	11	132	2	262
Région TOTAL	920	205	840	6	1 971
TOTAUX	3 805	1 235	2 582	119	7 741
Source : Enquête menée par Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991					

Suit une analyse des résultats selon la région. Pour chaque région, nous avons souligné les catégories d'emploi affichant les taux de retraite prévus les plus élevés.

1. Région Atlantique

Les données indiquent que 9 p. 100 des employés de pont autres que les officiers supérieurs ont plus de 55 ans. Au sein de ce groupe, les employés possédant une licence de second de quart affichent le taux de retraite prévu le plus élevé (15,6 p. 100) pour la période allant jusqu'à 1995. Ces employés pourraient être considérés comme les remplaçants éventuels des officiers supérieurs de pont. Le fait que 15,6 p. 100 d'entre eux atteindront l'âge de la retraite au cours des prochaines années ne fera que compliquer à souhait la dotation des postes supérieurs.

Selon les résultats de l'enquête, 17 p. 100 de l'équipage des machines (à l'exception des officiers supérieurs) et 14 p. 100 des stewards ont plus de 55 ans. Le personnel des machines affiche le taux de retraite prévu le plus élevé (17 p. 100). Encore une fois, ceci compliquera la recherche de personnes à qui on pourra dispenser une formation et confier des postes supérieurs dans l'équipe des machines.

2. Québec

Au Québec, 14 p. 100 du personnel de pont et de l'équipage des machines, exception faite des officiers supérieurs, ont plus de 55 ans. Parmi le personnel de pont, on s'attend à ce que 17 p. 100 des employés détenant une licence de second de quart prennent leur retraite d'ici 1995. Encore une fois, ceci tarira la relève pour les postes supérieurs d'équipage de pont.

Il est également intéressant de noter que 11 p. 100 des matelots brevetés atteindront l'âge de la retraite d'ici 1995.

En ce qui a trait aux professions de la salle des machines, les taux de retraite prévus des adjoints aux machines et des matelots et gradés des machines réduiront le besoin de remplacement pour les postes d'officiers supérieurs. On s'attend à ce que 13 p. 100 des adjoints aux machines et 29 p. 100 des matelots et gradés des machines prennent leur retraite d'ici 1995. Par exemple, le taux de retraite prévus pour les mécaniciens de navire de quatrième classe au Québec est de 21 p. 100. S'il est exact que les matelots et gradés des machines et les adjoints aux machines constituent la relève pour les mécaniciens de navire de quatrième classe, 38 p. 100 des matelots et gradés et des adjoints devront alors être remplacés d'ici 1995.

Profil des ressources humaines

Au Québec, 12 p. 100 des employés dans la catégorie des stewards ont plus de 55 ans.

3. Ontario

En Ontario, le nombre d'employés de pont de plus de 55 ans est relativement faible. Huit pour cent des employés autres que les officiers supérieurs ont plus de 55 ans. Le taux de retraite prévu pour les employés détenant une licence de second de quart est également faible (6 p. 100).

En ce qui a trait aux professions de la salle des machines, 18 p. 100 des employés, exception faite des officiers supérieurs, ont plus de 55 ans. Le taux de retraite pour les adjoints aux machines est également relativement élevé (14 p. 100). Par comparaison, le taux de retraite pour les mécaniciens de navire de quatrième classe est de 16 p. 100. Le personnel susceptible de remplacer les mécaniciens de navire de quatrième classe sera réduit de façon substantielle, compte tenu du nombre de matelots et de gradés qui prendront leur retraite.

Dans la catégorie des stewards, 15 p. 100 des employés ont plus de 55 ans.

4. Région de l'Ouest

Dans la région de l'Ouest, 13 p. 100 du personnel de pont, 5 p. 100 de l'équipage des machines et 16 p. 100 des stewards, exception faite des officiers supérieurs, ont plus de 55 ans.

Les taux de retraite prévus du personnel sont faibles. On s'attend à ce que 8,5 p. 100 des seconds de quart prennent leur retraite d'ici 1995. Ce groupe affiche un bon profil d'âge, 58,5 p. 100 des employés étant âgés de 31 à 44 ans. Ceci soulagera quelque peu le problème du remplacement des officiers supérieurs de pont.

Le taux de retraite prévu pour les matelots brevetés est de 21 p. 100, contre 8 p. 100 pour les graisseurs.

F. Représentation féminine dans l'industrie canadienne du transport maritime

Les hommes représentent 92 p. 100 des employés à bord des navires. Cependant, il semble que le nombre de femmes employées par l'industrie soit en hausse. Le profil d'âge de l'industrie montre que les femmes de moins de 30 ans représentent un peu plus de 16 p. 100 de la population totale, alors qu'elles ne représentent que 3 p. 100 de l'effectif total des plus de 55 ans.

La majorité des femmes (84 p. 100) occupent des postes dans la catégorie des stewards.

Certains progrès encourageants ont été réalisés du côté des postes non traditionnels. En tout, 17 femmes sont établies dans des postes d'officier supérieur de pont dans l'ensemble du Canada, et 39 femmes occupent des postes d'officiers mécaniciens de navire. C'est au Québec que les entreprises de transport maritime emploient le plus grand nombre de femmes dans des postes non traditionnels. L'Institut maritime du Québec s'est efforcé de recruter des femmes pour la formation au niveau d'officier.

Étant donné le besoin d'assurer la relève pour les postes d'officier supérieur de pont et d'officiers mécaniciens de navire, l'industrie devrait poursuivre et accroître ses efforts en vue d'intéresser les femmes et les autres groupes non traditionnels à de tels emplois. L'expérience du Québec pourrait servir de modèle au reste du pays.

G. Sommaire

L'enquête sur les ressources humaines dans l'industrie du transport maritime a révélé que 37 p. 100 des membres d'équipage ont plus de 45 ans. L'enquête a également étayé les impressions recueillies en cours d'entrevue selon lesquelles l'industrie aurait prochainement à faire face à des pénuries importantes d'officiers supérieurs de pont et d'officiers mécaniciens de navire qualifiés. Dans ces catégories, les taux de retraite prévus des officiers sont alarmants. Les données indiquent un taux de retraite global de 15 p. 100 pour les officiers supérieurs de pont d'ici 1995. Dans l'ensemble, parmi les officiers détenant une licence de capitaine au long cours, le taux de retraite prévu est de 32 p. 100. Les données concernant les officiers mécaniciens de navire sont comparables, puisqu'on prévoit que 16 p. 100 de tous les officiers prendront leur retraite d'ici 1995. Le taux de retraite pour les mécaniciens

Profil des ressources humaines

de navire de première classe est des plus problématiques, avec un taux d'ensemble de 23 p. 100 pour tout le Canada, allant de 40 p. 100 dans l'Ouest du pays à 7 p. 100 dans la région Atlantique.

La situation s'aggrave lorsqu'on prend en considération la répartition selon l'âge des employés autres que les officiers supérieurs. Plus de 30 p. 100 des employés non brevetés et des officiers subalternes faisant partie du personnel de pont ont plus de 45 ans. Au Québec et dans l'Ouest du pays, les pourcentages sont respectivement de 38 p. 100 et de 36 p. 100. En ce qui a trait aux professions de la salle des machines, la situation est plus grave encore. Trente-huit pour cent des employés de la catégorie des mécaniciens de navire, exception faite des officiers supérieurs, ont plus de 45 ans. C'est en Ontario que la situation est la pire : 47 p. 100 des employés de la catégorie des mécaniciens de navire, exception faite des officiers supérieurs, y sont âgés de plus de 45 ans.

Les données portent à croire que les employés de pont et les mécaniciens de navire actuels pourraient ne pas constituer une relève adéquate pour les officiers supérieurs.

Lorsqu'on examine les perspectives immédiates sur une base régionale, on peut s'attendre à ce que l'Ouest du Canada connaisse le besoin le plus pressant d'attirer du personnel qualifié pour remplacer les officiers supérieurs.

Il serait bon de rappeler au lecteur que cette analyse ne tient pas compte des démissions, des congédiements ou des retraites anticipées. De plus, l'analyse a été fondée sur un âge de retraite de 65 ans. Dans certaines entreprises, l'âge de la retraite est moins avancé. Il est donc possible que l'absence d'une relève soit encore plus dramatique que ne l'indique notre analyse quantitative.

Pour résumer, l'industrie maritime fait actuellement face à un défi majeur : trouver des officiers qualifiés en nombre suffisant pour assurer l'entretien de la flotte présente de navires. Elle est loin d'atteindre cet objectif. Bien que la demande de services de transport maritime soit appelée à décroître dans certaines régions du pays, on s'attend à ce qu'elle demeure stable dans la région Atlantique et dans l'Ouest canadien. Au cours de la prochaine décennie, il sera difficile d'obtenir des officiers supérieurs qualifiés pour faire fonctionner les navires établis au Canada.

N'oublions pas que le défi d'assurer la relève, auquel l'industrie doit faire face, ne peut être abordé uniquement par le recrutement. Il faut que les officiers supérieurs de l'industrie reçoivent une formation étendue et accomplissent un service en mer. Cette question sera abordée dans le prochain chapitre.

Chapitre 3

S'attaquer au défi du remplacement

Pour devenir un officier supérieur qualifié de la marine marchande, il faut avoir reçu une formation académique, avoir accompli un service en mer, posséder des aptitudes, faire preuve de motivation et profiter des occasions qui se présentent. De façon réaliste, il faut aussi un minimum de huit à dix ans avant d'être pleinement qualifié pour un poste de maître de navire avec licence en navigation hauturière de niveau 1 ou de capitaine au long cours, ou pour un poste de mécanicien de première classe. Même lorsqu'un navigateur reçoit une licence de niveau supérieur, il ne peut s'attendre à occuper le poste le plus élevé à bord d'un navire. Les entreprises maritimes préfèrent nommer aux postes de maître de navire ou de mécanicien de navire en chef des candidats qui ont accumulé deux ou trois ans d'expérience après avoir obtenu leur licence de niveau supérieur. Par conséquent, assurer la relève du personnel supérieur qualifié qui prend sa retraite n'est manifestement pas une simple affaire d'avancement.

Le remplacement du personnel supérieur au moment de la retraite est axé sur le processus de reconnaissance professionnelle. Il est important de comprendre la complexité de ce processus, non seulement en raison du rôle significatif qu'il joue dans le recrutement d'officiers supérieurs qualifiés en nombre suffisant pour assurer l'avenir de l'industrie, mais également parce que c'est le processus qui détermine le degré d'efficacité des navigateurs dans l'exercice de leurs fonctions.

A. Licences en navigation

L'industrie canadienne du transport maritime est fortement réglementée. À l'exception de certains postes de stewards et des postes de premier échelon dans les services du pont et des machines, les employés qui travaillent à bord des navires doivent détenir des licences précises.

Les exigences relatives à la reconnaissance professionnelle sont déterminées par un organe de réglementation au sein de Transport Canada : la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne (GCC). Cet organe est chargé de l'élaboration du syllabus de la GCC, où sont précisés les domaines à aborder lors de la formation des navigateurs. La GCC est

S'attaquer au défi du remplacement

aussi responsable de l'élaboration et de la tenue des examens menant à la reconnaissance professionnelle. Ces examens se donnent chaque mois à certains endroits désignés partout au Canada.

Les navigateurs ont le droit de passer les examens s'ils répondent aux critères précis établis par la GCC. Ces critères précisent le niveau des cours suivis ou des examens réussis au préalable ainsi que la durée du service en mer requis.

Les navigateurs peuvent se prévaloir de différentes options lors de la préparation des examens de reconnaissance professionnelle. Ils peuvent suivre un programme d'auto-enseignement et profiter de toute formation en cours d'emploi offerte à bord de leur navire; ils peuvent aussi s'inscrire à un programme d'apprentissage ou d'instruction des cadets. Pour les licences de niveau supérieur, des cours de recyclage sont offerts par les employeurs, les établissements d'apprentissage maritime ou les collèges communautaires; les navigateurs peuvent aussi suivre un programme d'auto-enseignement avant de passer leurs examens. La pièce 16 de la page suivante résume les exigences scolaires et celles liées au service en mer ainsi que les options disponibles pour l'obtention des licences de pont et de mécanique de navire.

Par le passé, la formation des navigateurs se faisait en alliant auto-enseignement et formation en cours d'emploi. Cependant, les technologies maritimes de pointe, les exigences accrues en matière de réglementation, la mise en valeur des mesures de sécurité en milieu de travail, l'éveil aux questions environnementales ainsi que la rationalisation des opérations sur les navires ont eu pour effet de diminuer l'effectif de navigation et, par conséquent, le temps disponible pour dispenser une formation en cours d'emploi. C'est pourquoi on attache de plus en plus d'importance aux programmes de formation en établissement. La formation en établissement se concentre sur les programmes d'instruction des cadets (sauf en Colombie-Britannique, où il existe un programme d'apprentissage), les programmes de recyclage et la formation portant sur la sécurité et sur les fonctions d'urgence en mer.

Les établissements qui dispensent la formation maritime sont situés en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve.

Pièce 15 Exigences réglementaires visant la reconnaissance professionnelle des compétences	
Officiers mécaniciens de navires Les trois critères d'admission possibles à l'examen de la licence de quatrième classe sont les suivants :	
Option 1	Trente mois de formation en cours d'emploi approuvée, plus six mois de service en mer.
Option 2	Programme d'instruction aux cadets d'une durée de trois ans comprenant six mois de service en mer.
Option 3	Programme d'apprentissage de trois ans comprenant vingt-quatre mois de service en mer.
Examen de la licence de troisième classe Douze mois de service en mer à titre de mécanicien de quart après admission à l'examen de la licence de quatrième classe.	
Examen de la licence de deuxième classe Douze mois de service en mer à titre de mécanicien de quart après l'obtention du service pour une licence de troisième classe, ou vingt-quatre mois après l'obtention du service pour une licence de quatrième classe.	
Examen de la licence de première classe Dix-huit mois de service en mer à titre de mécanicien de quart possédant une licence de deuxième classe.	
Remarque : pour chaque licence, on peut substituer en partie aux exigences de service en mer la participation à un stage dans une école technique accréditée par le Bureau d'inspection des navires à vapeur, à raison d'un mois de service en mer pour chaque trois mois de scolarité, jusqu'à concurrence de trois mois de service en mer.	
Suite à la page suivante	

S'attaquer au défi du remplacement

Pièce 16 (Suite)

Officiers de pont

Les deux critères d'admission possibles à la licence de second de quart sont les suivants :

Option 1

Programme d'instruction des cadets d'une durée de deux ans comprenant douze mois de formation scolaire, plus douze mois de service en mer.

Option 2

Deux ans de service en mer comme matelot.

Examen de la licence de niveau ON2 ou CN2

Douze mois de service en mer à titre d'officier de quart possédant une licence de second de quart.

Examen de la licence de niveau ON1 ou CN1

Douze mois de service en mer à titre d'officier de quart possédant une licence de niveau ON2 ou CN2.

Examen de la licence de capitaine au long cours

Douze mois de service en mer à titre d'officier de quart possédant une licence ON1.

Remarque : pour chaque licence, on peut substituer en partie aux exigences de service en mer la participation à un stage dans une école maritime accréditée par le Bureau d'inspection des navires à vapeur, à raison d'un mois de service en mer pour chaque deux mois de scolarité, jusqu'à concurrence de trois mois de service en mer.

B. Programmes d'apprentissage et d'instruction des cadets

En ce moment, quatre programmes d'instruction aux cadets sont offerts dans des collèges communautaires et des établissements de l'Ontario, du Québec et de la région Atlantique⁸. La Garde côtière canadienne dispense aussi un tel programme. Les établissements de formation doivent se conformer aux directives visant les programmes d'étude établies dans le syllabus de la Garde côtière. Ceci garantit l'uniformité de la matière de base dans différents établissements. Dans l'ensemble, les critères d'admission comprennent, au minimum, un diplôme d'études secondaires avec cours de mathématiques et de physique. C'est cependant ici que cesse l'uniformité. Selon la Constitution canadienne, l'enseignement est une responsabilité provinciale; par conséquent, les genres de programmes offerts, leur durée et leur financement varient d'une province à l'autre.

Certains établissements dispensent des programmes d'instruction des cadets à la fois en génie mécanique et en navigation; d'autres offrent les uns ou les autres, alors que d'autres encore dispensent des programmes d'instruction des cadets en architecture navale et en communications maritimes en plus des programmes de génie mécanique et de navigation. La durée et le contenu des programmes offerts au-delà des exigences réglementaires de la Garde côtière varient selon les établissements. Certains programmes sont d'une durée de trois ans alors que d'autres s'échelonnent sur quatre ans.

La disponibilité et le raffinement de l'équipement technique et des simulateurs utilisés dans le cadre de tels programmes peuvent également varier. Certains établissements possèdent des simulateurs de pointe, alors que d'autres exploitent des simulateurs et de l'équipement technique plus anciens. La Garde côtière, qui achète des simulateurs pour les établissements

8 On trouvera à l'annexe D une description sommaire de la formation en études maritimes offerte dans chaque province ainsi que des renseignements détaillés (si disponibles) en ce qui a trait aux cours offerts, aux frais de scolarité, aux calendriers et à la durée des cours, aux dispositions de financement, au nombre d'étudiants inscrits et au nombre de places remplies.

S'attaquer au défi du remplacement

maritimes de tout le pays, prévoit la mise à jour et la normalisation de tout l'équipement.

L'Institut maritime du Québec offre des programmes d'instruction des cadets en navigation, en génie mécanique, en architecture navale ainsi qu'en électronique des installations maritimes et en communications maritimes. Chaque programme consiste en une formation scolaire de trois ans. Les programmes de navigation et de génie mécanique comprennent également un total de douze mois de service en mer.

Le Georgian College d'Owen Sound offre des programmes d'instruction des cadets en navigation et en génie mécanique d'une durée de trois ans. Ces programmes d'alternance travail-études incorporent à la fois une formation en classe et des exigences de service en mer. Le Georgian College met les cadets en situation de travail dans la région d'Owen Sound et dans des entreprises de transport maritime des Grands Lacs.

Le collège Saint-Laurent, qui a des campus à Cornwall et à Kingston, offre un programme d'instruction des cadets d'une durée de trois ans en techniques de génie maritime. Il s'agit là aussi d'un programme d'alternance travail-études; le collège a cependant admis éprouver des difficultés à caser les cadets pour le volet professionnel de la formation.

Le Marine Institute de St. John's (Terre-Neuve) est le principal établissement de formation dans les provinces Atlantiques. Le département du Transport maritime de l'établissement offre un programme d'instruction des cadets d'une durée de trois ans en génie maritime et un programme d'instruction des cadets d'une durée de quatre ans en navigation; il s'agit dans les deux cas de programmes d'alternance travail-études.

La Garde côtière canadienne offre un programme d'instruction des cadets d'une durée de quatre ans qui met l'accent sur la formation technique en génie mécanique et en navigation. La scolarité et l'hébergement sont défrayés par la Garde côtière. Les étudiants inscrits au programme touchent un salaire selon une entente contractuelle négociée entre le Conseil du Trésor et la Guilde de la marine marchande du Canada. À compter de la date d'obtention du diplôme en sciences nautiques, les étudiants sont liés par contrat à la Garde côtière pour une période de quatre ans.

Le Nova Scotia Nautical Institute (NSNI) offre un programme de base d'une durée d'un an. Le NSNI juge que les cours qu'il dispense constituent un programme d'instruction des cadets; cependant, le programme n'est pas

reconnu comme tel par la Garde côtière parce qu'il ne satisfait pas aux exigences du syllabus.

Principal établissement de formation maritime de la côte Ouest, le Pacific Marine Training Institute n'offre aucun programme d'instruction des cadets. Cet établissement dirige toutefois la portion scolaire d'un programme d'apprentissage maritime en génie mécanique d'une durée de trois ans. Pour y être admis, il faut soit avoir obtenu un diplôme d'études secondaires et suivi un cours sur les moteurs diesels, soit avoir effectué dix-huit mois de service en mer et suivi un cours préparatoire à l'apprentissage d'une durée de 120 heures. Le programme comprend 1 440 heures d'enseignement en classe et 24 mois de service en mer. Puisque chaque stagiaire effectue un apprentissage dans une entreprise précise, l'obtention d'une expérience pratique de service en mer ne pose pas autant problème que dans d'autres provinces.

Les différences entre les programmes d'étude offerts, l'étendue de la matière à couvrir, la durée du programme et l'expérience pratique qu'offrent les établissements de formation des cadets de la marine marchande entraînent certains risques pour l'industrie. Les cadets pourraient obtenir leurs licences tout en ayant des niveaux de connaissances et des capacités très différents, même si chaque programme répond aux critères de contenu de base. Les cadets peuvent réussir les examens de la Garde côtière, mais ne pas posséder les connaissances techniques suffisantes pour s'acquitter efficacement de leurs tâches à bord d'un navire.

Pour assurer le maintien de normes minimales, il suffit de demander à la Garde côtière d'établir les critères fondamentaux, de mettre au point les examens et d'accréditer les établissements de formation. La plupart des représentants de l'industrie conviennent que la GCC devrait continuer à assumer de telles responsabilités.

C. Service en mer

Le processus de reconnaissance professionnelle des compétences en navigation comprend à la fois la formation en classe et le service en mer. Certaines modifications peuvent s'avérer nécessaires en ce qui a trait aux cours dispensés en classe et au système d'examens, mais le principal défi au regard de l'offre d'officiers supérieurs qualifiés en nombre suffisant consiste à s'assurer que les personnes qui possèdent les aptitudes nécessaires

S'attaquer au défi du remplacement

et qui désirent avancer aient l'occasion d'accomplir le service en mer exigé pour être admissibles.

Par service en mer on entend la période qui s'échelonne de «l'embauche» d'un marin à son «licenciement» d'un rôle d'équipage — autrement dit, la période pendant laquelle le navigateur est en activité de service. Les périodes de vacances ne sont pas comptées dans le calcul du service en mer. Dans certaines régions du Canada, les navires ne prennent pas la mer en hiver, de sorte qu'il faut plus de temps pour accomplir le service en mer requis.

Par ailleurs, les pratiques d'embauche et d'avancement pour les membres du personnel navigant, brevetés ou non, sont régies par l'ancienneté syndicale dans presque toutes les entreprises. Les personnes jouissant d'une plus grande ancienneté ont survécu à la contraction de l'industrie au cours de la dernière décennie. Ces employés, souvent âgés, occupent des postes subalternes autant que des postes supérieurs; ils font obstacle à l'avancement des jeunes travailleurs soucieux de gravir les échelons, mais qui ont besoin du service en mer pour atteindre leurs objectifs.

D. Proposition de stratégie d'avancement

Comme indiqué plus tôt, le taux de retraite prévu, pour l'industrie entière et pour les officiers supérieurs en particulier, présente le défi le plus pressant auquel l'industrie doit faire face. Compte tenu des taux de retraite prévus pour les quatre prochaines années, l'industrie du transport maritime ne dispose que de peu de temps pour obtenir un nombre suffisant d'employés qualifiés.

Pour répondre aux demandes immédiates de l'industrie, il faudra des mesures sur plusieurs fronts et un effort de collaboration de la part des syndicats et du patronat. L'industrie doit rapidement modifier certaines pratiques consacrées par l'usage si l'on veut disposer d'un nombre suffisant d'employés qualifiés pour combler les pénuries prévues.

Afin de répondre aux demandes à court terme de l'industrie canadienne du transport maritime, il est important de répartir le temps restreint de service en mer parmi les personnes qui possèdent les compétences et les aptitudes nécessaires pour en tirer parti. De nombreux employés de plus de 45 ans pourraient ne pas vouloir pousser plus loin leur formation scolaire ou accepter des responsabilités additionnelles. D'autres pourraient y aspirer,

sans toutefois posséder les aptitudes nécessaires. Puisque l'industrie se doit d'agir à brève échéance, il est important de s'efforcer de reconnaître les personnes qui veulent et qui peuvent répondre aux exigences liées à la reconnaissance professionnelle pour les postes de niveau CN1, ON1 ou MM, ou pour les postes de mécanicien de navire de première et de deuxième classe; il faut ensuite s'assurer que ces personnes se voient accorder la formation et le service en mer nécessaires pour satisfaire aux critères d'admission.

La stratégie visant à accorder aux employés le service en mer requis pour les rendre admissibles pourrait varier selon le secteur et l'entreprise. L'objectif final serait d'accorder aux employés qui ont les aptitudes nécessaires et qui en manifestent le désir un service en mer suffisant pour passer l'examen de licence de niveau suivant.

Dans la plupart des cas, ceci pourrait passer par la création d'un nombre limité de postes de perfectionnement professionnel, à différents niveaux. Les employés participant au programme occuperaient un de ces postes jusqu'à ce qu'ils aient acquis le service en mer nécessaire.

Le programme pour le perfectionnement professionnel serait ouvert à tous les employés désireux de soumettre leur candidature, pourvu qu'ils répondent aux critères d'admission établis par le patronat et les syndicats de l'entreprise ou du secteur visé. Les candidats pourraient être des matelots ou des gradés aussi bien que des employés déjà brevetés.

Si elles sont suffisamment grandes, les entreprises pourraient établir leur propre programme pour le perfectionnement professionnel. Dans le cas contraire, les associations de l'industrie pourraient faciliter la mise en place de tels programmes à l'échelle du secteur.

À long terme, on pourrait envisager la mise sur pied d'un programme de licence fondé sur certaines des caractéristiques d'un programme d'apprentissage. Les programmes d'apprentissage actuels créent des liens d'engagement entre les transporteurs maritimes et les finissants. Par conséquent, les participants à ces programmes ont moins de difficulté à accomplir le service en mer nécessaire à leur avancement.

La principale différence entre les programmes d'apprentissage actuels et le programme de licence proposé tiendrait à la durée de ce dernier, qui se poursuivrait jusqu'à ce que les participants atteignent les niveaux supérieurs de la carrière de leur choix. Autrement dit, au début, le programme de licence

serait comparable à un programme d'apprentissage ou d'instruction des cadets, et les finissants obtiendraient une licence de niveau CN1 ou ON1 ou une licence de mécanicien de navire de première classe.

E. Stratégie de recrutement

Compte tenu du taux de retraite et de l'accession prévue des employés à des postes supérieurs, il y aura un besoin permanent de recruter de nouveaux candidats dans l'industrie. Par le passé, on a fondé la stratégie de recrutement sur l'immigration. Au Canada, de 1980 à 1989, 1 157 personnes formées en études maritimes et ayant de l'expérience se sont vu octroyer le statut d'immigrants avec droit d'établissement. De ces personnes, 29 p. 100 étaient des officiers de pont, et 22 p. 100, des officiers de la salle des machines. La majorité ont immigré au Canada entre 1980 et 1982. Dès 1988-1989, le flot d'immigrants s'était considérablement réduit⁹. Une telle stratégie a été pratiquement abandonnée, car les pénuries que connaît l'industrie canadienne se font désormais sentir à l'échelle mondiale.

Il faudra élaborer une stratégie pour recruter de jeunes Canadiens dans l'industrie. Comme première étape, il faudrait que le gouvernement fasse la preuve de son engagement envers l'industrie. L'instauration d'une politique maritime axée sur la prospérité et le développement de l'industrie canadienne fournirait aux nouveaux candidats l'assurance qu'ils pourront jouir d'un emploi stable et de perspectives de carrière adéquates.

La deuxième étape de la stratégie de recrutement porte sur l'amélioration de l'image de l'industrie. L'industrie maritime contribue grandement au bien-être économique de la nation. De nombreux aspects positifs de l'industrie n'ont pas été mis en valeur aux yeux du grand public canadien, tout particulièrement des jeunes, qui pourraient y devenir de futurs employés. L'industrie devrait mettre sur pied un programme national en vue de faire connaître au Canadiens sa contribution et les perspectives de carrière qu'elle offre.

9 Gestion de l'information du SPPC, EIC, Système des données sur les immigrants.

La stratégie de recrutement doit s'adresser au public cible approprié : les étudiants de niveau secondaire possédant les aptitudes nécessaires et un intérêt pour une carrière en mer. À l'avenir, l'industrie du transport maritime ne pourra se permettre de faire face à une pénurie d'employés aptes à accéder à des postes de niveau supérieur.

Par conséquent, il faut établir des normes de recrutement qui assureront que les nouveaux candidats possèdent les compétences mathématiques, linguistiques et cognitives nécessaires. Parce que les exigences de reconnaissance professionnelle aux niveaux les plus élevés diffèrent d'un secteur à l'autre, il serait préférable que les normes de recrutement soient établies sur une base sectorielle.

La désignation de normes de recrutement et la description des exigences de formation et de service en mer devraient faire partie du programme national qui présentera les perspectives de carrière qu'offre l'industrie aux jeunes Canadiens.

F. Autres mesures requises à court terme

La stratégie d'avancement élaborée plus haut est destinée à répondre à un besoin immédiat, celui de produire en nombre suffisant les officiers supérieurs qualifiés nécessaires au fonctionnement efficace de l'industrie. Cependant, cette solution ne réglera pas à elle seule le problème de la pénurie possible d'officiers supérieurs.

Au cours des dernières années, l'âge moyen de la retraite dans certains secteurs de l'industrie maritime a baissé. Ceci a eu pour effet d'accroître les pénuries dues aux retraites. Étant donné les taux de retraite prévus pour les cinq prochaines années, on pourrait devoir freiner l'évolution en faveur de la retraite anticipée, du moins temporairement.

La décision d'encourager les employés à retarder le moment de leur retraite devra être prise à l'échelle de l'entreprise. La situation démographique de chaque secteur et de chaque région déterminera cependant la nécessité d'une telle pratique.

Le comité directeur reconnaît que le fait d'encourager les employés à retarder le moment de leur retraite n'est qu'une solution à très court terme.

Chapitre 4

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Le besoin de remplacement des officiers supérieurs de la marine marchande qui prennent leur retraite stimulera la demande de stages en classe, mais les changements de réglementation auront des répercussions tout aussi grandes sur la demande de formation dans un proche avenir. La ratification par le Canada de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) contribue à l'accroissement de la demande de formation en matière de réglementation. Il y aura également besoin d'assurer une formation par suite de la reconnaissance, par l'industrie, de la nécessité d'aborder les questions relatives à la sécurité, à l'environnement et, dans une moindre mesure, au progrès technologique.

La formation en gestion est un autre domaine d'intérêt particulier en matière de formation. Les coûts d'investissement liés aux navires, la valeur des cargaisons qu'ils transportent et les faibles marges dont disposent de nombreux transporteurs maritimes soulignent le besoin d'accorder une plus grande importance aux compétences en gestion.

Pour satisfaire les besoins de l'industrie, il faudra également apporter des modifications au contenu de certains cours actuellement offerts par les établissements de formation, en plus d'apporter certains changements aux techniques d'enseignement.

A. Formation en matière de réglementation

Les changements de réglementation imminents auront un effet marqué sur les besoins de formation. Par exemple, les visas d'exploitation de pétroliers deviendront obligatoires à compter de février 1993. La plupart des officiers de la flotte canadienne ont déjà obtenu une telle approbation. Les autres devront suivre un cours d'une durée de cinq jours.

De même, les capitaines des flottes de pêche devront faire valider leur licence. Cela signifie que nombre d'entre eux devront recevoir une formation

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

ou passer des examens en navigation électronique simulée (SEN) et en fonctions d'urgence en mer (MED) ainsi que des examens médicaux.

Les certificats de compétence continue exigeront des détenteurs actuels de licences obtenues avant que certains cours ne deviennent obligatoires qu'ils poursuivent leur formation afin de valider à nouveau leur accréditation. Dans certains cas, cela pourrait demander plusieurs semaines de formation ou même davantage.

Bien entendu, la formation s'applique à de nombreux postes autres que celui d'officier marinier. En vertu de la STCW, une formation additionnelle sera requise pour les matelots brevetés et pour les chefs de quart de passerelle (qui devront obtenir une licence relative à leur poste)¹⁰, pour les matelots et gradés de la salle des machines et pour les mécaniciens adjoints (qui devront obtenir une licence des machines) et pour les matelots débutants. Pour les employés non brevetés, la plupart des exigences supplémentaires en matière de formation s'appliqueront aux fonctions d'urgence en mer. Par exemple, les maîtres-cuisiniers de navire qui sont régis par le règlement sur les articles de commerce intérieur et extérieur devront subir une formation MED.

En fait, les activités de formation MED et SEN feront l'objet d'une attention particulière pendant plusieurs années. La direction des Équipages maritimes et de la Formation (direction générale de la Sécurité des navires, Garde côtière canadienne) s'est efforcée de brosser un portrait des activités de formation MED et SEN. Même si les activités de formation MED ont accusé un recul de 24 p. 100 de 1989 à 1990, les révisions au règlement sur la reconnaissance professionnelle et la composition des équipages (attendues au cours de la prochaine année) entraîneront une reprise des activités de formation MED en vue de répondre aux exigences additionnelles pour les matelots et les gradés.

En 1990, les activités de formation SEN n'ont subi qu'une légère baisse (2 p. 100), ce qui s'apparente aux résultats de 1989, mais représente une hausse de 100 p. 100 par rapport à 1988. La direction des Équipages maritimes et de la Formation (Sécurité des navires, Garde côtière

10 Le certificat de chef de quart de passerelle ne sera requis que sur les navires de plus de 100 tonnes (JBR).

canadienne) s'attend à ce que cette tendance se maintienne pendant plusieurs années, jusqu'à ce que tous les détenteurs de licences de compétence en navigation aient obtenu des certificats de compétence continue.

B. Formation liée à la technologie

On ne s'attend pas à ce que la technologie ait un impact majeur sur l'industrie au cours de la prochaine décennie; par conséquent, la formation visant à satisfaire aux nouvelles exigences technologiques ne sera pas aussi poussée que celle qui découle des exigences de réglementation. Il y a cependant des exceptions à la règle. Par exemple, la B.C. Ferries procède actuellement à l'acquisition de nouveaux navires dont le maniement nécessitera des compétences poussées en électronique et en informatique. La formation à cet effet sera fournie par les fabricants et par l'Institut d'apprentissage maritime, qui est disposé à élaborer des cours spécialisés visant à subvenir aux besoins de certains secteurs précis de l'industrie.

On doit également s'assurer que les nouveaux diplômés issus des établissements maritimes démontrent les compétences nécessaires à l'utilisation de l'équipement qui se trouve déjà à bord des navires. Cela nécessitera une formation sur des simulateurs électroniques au sein même des établissements.

La Garde côtière procède actuellement à l'acquisition d'équipement électronique et mécanique, au coût d'environ 1,25 million de dollars par établissement; cet équipement est destiné à cinq collèges canadiens : le Pacific Marine Training Institute de Vancouver (Colombie-Britannique), le Marine Institute de St. John's (Terre-Neuve), l'Institut maritime du Québec de Rimouski (Québec); le Georgian College d'Owen Sound (Ontario) et le Nova Scotia Nautical Institute (NSNI) de Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse). Il remplacera l'équipement vieillissant qu'on y utilise actuellement. La Garde côtière fournira également, à un coût à peu près égal, quatre simulateurs de navigation sans visibilité à quatre de ces établissements. L'établissement de Rimouski possède déjà un simulateur de navigation, acheté par la province de Québec. Le NSNI possède aussi des simulateurs radar perfectionnés, achetés par la province de la Nouvelle-Écosse.

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Il pourrait également devenir nécessaire que les établissements de formation élaborent de nouveaux cours de formation traitant des technologies de pointe, comme les systèmes de jaugeage automatique, les systèmes de chargement fermé, les vannes de réglage, les cales en acier inoxydable, la cartographie marine électronique et le contrôle de la pollution. À l'heure actuelle, il n'existe au Canada aucun cours de formation traitant de ces sujets. Cependant, selon les transporteurs, on pourrait mettre en oeuvre d'ici un an une série de cours à partir d'un énoncé des besoins de l'industrie. Les établissements de formation ont indiqué leur appui à cette suggestion et ont affirmé leur désir de répondre aux besoins de l'industrie.

De nombreux secteurs de l'industrie maritime manquent de gens munis de solides compétences en électronique. Cependant, une telle pénurie est de moindre importance, puisque le manque de compétences en électronique moderne ne se fait vraiment sentir que sur les navires dotés des nouveaux tableaux de commande et d'autres technologies électroniques de pointe. On a émis l'opinion que les diplômés possédant les connaissances de pointe en électronique sont davantage attirés par des emplois sédentaires plutôt que par des emplois dans l'industrie maritime. La solution au problème semble donc tenir aux stratégies de recrutement plutôt qu'à la formation.

Il semble que les autres types de formation visant à préparer les employés à l'utilisation des nouvelles technologies soient laissés à la discrétion de chaque entreprise. Par exemple, la B.C. Ferries et Marine Atlantic feront toutes deux l'acquisition de nouveaux navires dotés d'un équipement de salle des machines perfectionné. Les fabricants de cet équipement fourniront au personnel navigant la formation requise.

C. Formation en gestion

La plupart des transporteurs maritimes attachent peu d'importance à la formation en gestion pour les marins, quoique certains d'entre eux reconnaissent le besoin grandissant d'une telle formation. Par exemple, Marine Atlantic dispense déjà une formation portant sur l'aptitude à commander, la qualité et la communication; cependant, selon l'entreprise, il n'est pas nécessaire d'introduire dès maintenant ce genre de formation. À partir de 1991, tous les membres du personnel de surveillance de Marine Atlantic recevront une formation d'au moins trois jours en gestion du rendement, complétée par au moins deux interventions d'emploi

individuelles visant à assister les stagiaires dans l'application de leurs nouvelles compétences.

Dans la même veine, la B.C. Ferries a reconnu le besoin de formation en gestion et projette d'offrir des cours internes à l'automne 1992. Les cours habituellement offerts continueront de l'être, mais les deux entreprises de traversiers ont reconnu qu'il serait bon de renforcer les compétences en gestion et en supervision au sein des cours menant à la reconnaissance professionnelle que dispensent les établissements de formation.

Compte tenu de la complexité de l'industrie, les maîtres doivent être en mesure d'utiliser efficacement leur équipage et leur navire, conformément aux pratiques modernes de gestion. Cela n'a jamais tant compté qu'à l'heure actuelle, étant donné l'intérêt accru qu'on accorde à la sécurité, aux questions environnementales et au besoin économique d'assurer l'efficacité des opérations.

De nombreuses personnes s'en tiennent à des valeurs traditionnelles dans l'industrie maritime; quelques-unes ont même exprimé des réticences face à l'idée d'une formation en gestion pour les navigateurs. On semble craindre à tort que, munis d'une formation en gestion, les navigateurs ne se changent en comptables. L'idée consiste plutôt à améliorer les capacités des officiers supérieurs dans leur poste actuel en leur offrant une meilleure compréhension de la base économique des opérations des navires à vapeur et en leur présentant les avantages qui découlent d'une communication et de compétences personnelles améliorées.

Étant donné les faibles marges de profit dont disposent certains transporteurs maritimes, les avantages liés aux économies nouvelles ou aux pratiques plus efficaces peuvent devenir considérables. Par exemple, l'approvisionnement des navires laisse à désirer dans de nombreuses entreprises. Il est cependant peu probable que de nouvelles pratiques puissent être introduites, à moins que les officiers ne soient en mesure de reconnaître les bénéfices éventuels au regard de l'exploitation rentable de leur navire et de leur entreprise, à la lumière des conséquences possibles sur leur sécurité d'emploi et sur celle des membres de leur équipage.

De même, il est facile de franchir la limite qui distingue l'exploitation efficace d'un navire de la mise en place de pratiques qui mécontentent l'équipage et, de fait, peuvent avoir des conséquences négatives sur l'efficacité. Pour la plupart d'entre nous, l'aptitude à commander et la communication ne sont

pas innées; cependant, il n'est souvent besoin que d'un peu de formation pour produire des résultats significatifs.

Il semble donc utile de recommander que les armateurs accordent une plus grande importance à la formation en gestion pour les officiers marinières. De plus, il est nécessaire de mettre l'accent sur les cours de gestion dans les établissements de formation. Chacun des cours techniques et des cours menant à la reconnaissance professionnelle devrait comporter un élément de formation en gestion, ce qui permettrait aux officiers d'assumer davantage de responsabilités de surveillance. C'est là un des domaines où se fait sentir le besoin de réviser le syllabus de la Garde côtière pour la formation des officiers.

D. Autres besoins de formation

On a procédé à la désignation précise de plusieurs postes pour lesquels une licence n'est pas nécessaire et qui pourraient profiter d'une stratégie de formation améliorée. Ces postes sont ceux d'ingénieur-électricien, de manoeuvre de tunnel, de soudeur et de cuisinier de navire. On a suggéré que les exigences en matière de formation pour ces postes soit précisées, que des objectifs d'apprentissage soient établis pour chacun des cours, et qu'une stratégie officielle soit mise en place en ce qui a trait à la formation, et ce, à l'échelle du pays.

Il existe actuellement des cours de cuisiniers de navire approuvés par la Garde côtière canadienne au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario. Les cuisiniers suivent aussi des cours de perfectionnement ailleurs. Cependant, l'expérience démontre que les exigences se rapportant aux cuisiniers de navire diffèrent de celles qui s'appliquent à des postes sédentaires; en outre, dans bon nombre de cas, les cours de cuisiniers de navire ne préparent pas les élèves aux exigences propres à l'alimentation des membres d'équipage pendant de longues périodes en mer.

E. Besoins de formation prévus

On a demandé à chaque personne interrogée lors de l'enquête de classer les besoins de formation prévus selon la catégorie professionnelle d'ici 1995. Le nombre d'employés qui auront besoin d'une formation, selon la région et le cours, est illustré à la pièce 17. Le taux de réponse a été faible en Ontario;

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Pièce 17					
Exigences en matière de formation, selon la région					
Exigences en matière de formation	Atlantique	Québec	Ontario	Ouest	Total
Navigation simulée I	53	23	10	109	195
Navigation simulée II	187	175	13	213	588
Aide radar au pointage automatique	166	98	25	188	477
Sécurité des pétroliers	132	226	14	3	375
Sécurité des pétroliers - cours supérieur	47	10	6	1	64
Sécurité des transporteurs de produits chimiques	5	29	12	1	47
Sécurité des transporteurs de produits chimiques - cours supérieur	5	25	12	0	42
MED* A-1	978	127	176	377	1,658
MED A-2	359	93	35	109	596
MED B-1	1 654	144	87	540	2 425
MED B-2	725	573	87	556	1 941
MED C	624	492	196	551	1 863
MED D	541	554	135	326	1 556
SIMDUT**	1 004	1 494	48	1 278	3 824
Santé et sécurité au travail	1 020	1 251	41	1 006	3 318
Produits dangereux	410	35	0	818	1 263
Suite à la page suivante					

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Pièce 17 (suite)					
Exigences en matière de formation	Atlantique	Québec	Ontario	Ouest	Total
Réglementation sur la pollution	312	259	58	210	839
Survie en mer - cours de base	27	0	19	122	168
Survie - cours de base	4	42	19	28	93
Embarcation rapide de sauvetage	423	45	66	79	613
Survie - cours de base périodique	137	216	3	0	356
Gestion et communications	101	172	67	147	487
Informatique	250	47	33	93	423
Gestion et qualité totale en gestion	344	135	13	5	497
Cours reconnu de cuisinier	0	0	0	4	4
Sensibilisation à l'amiante	0	0	0	885	885
Cours de vérificateur de stocks d'amiante	0	0	0	54	54
Travail ou guet dans un espace clos	0	0	0	68	68
Système de commande	40	0	0	0	40
Capitaine d'armes	0	0	12	0	12
Organisation sécurité	0	0	6	0	6
Révision des moteurs diesel	142	25	12	12	191
Suite à la page suivante					

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Pièce 17 (suite)					
Exigences en matière de formation	Atlantique	Québec	Ontario	Ouest	Total
Commandes électriques et électroniques	139	0	4	14	157
Propulsion à réaction électrique	45	0	0	14	59
Régulateur de régime	125	0	12	8	145
Anglais	0	71	0	0	71
Enquête/Analyse (accident de travail)	0	30	0	0	30
Morse Fairbanks	0	25	0	0	25
Secourisme - cours supérieur	99	0	0	0	99
Secourisme - industriel ou RCR ***	0	28	5	297	330
Secourisme - de base ou RCR	37	0	204	474	715
Retitularisation de secourisme	64	0	0	0	64
Travailleurs de l'alimentation	0	0	0	235	235
Hydraulique	152	0	0	10	162
Interaction des glaces	0	0	6	0	6
Certificat d'aptitude de canotier	0	0	0	956	956
Logistique/PFOL (Programme de formation pour officier logistique)	0	15	3	0	18
Suite à la page suivante					

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Plèce 17 (suite)					
Exigences en matière de formation	Atlantique	Québec	Ontario	Ouest	Total
Module logistique I	0	0	0	4	4
Module logistique II	0	0	0	4	4
Module logistique III	0	0	0	4	4
Module logistique IV	0	0	0	4	4
Gestion de la technologie - cuisiniers	0	0	0	10	10
Cours de nutrition	19	0	0	0	19
Relations publiques	0	216	0	0	216
Mécanisme de la rampe	0	0	0	68	68
Réfrigération et climatisation	155	25	12	8	200
Retraite	55	0	0	0	55
Dessablement (sable et mazout)	105	0	0	8	113
Recherche et sauvetage	32	0	10	0	42
Initiation des marins	0	0	0	556	556
Simulation de manoeuvres navales	10	0	0	0	10
Cours d'officier de navire	0	0	20	38	58
Initiation à la sécurité des navires	0	0	0	851	851
Suite à la page suivante					

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

Pièce 17 (suite)					
Exigences en matière de formation	Atlantique	Québec	Ontario	Ouest	Total
Mesures d'urgence de la Convention sur le statut des forces	0	0	0	956	956
Magasinier ou commis	5	15	6	4	30
Formation en surveillance	3	0	0	0	3
Traitement des eaux	0	25	0	0	25
<ul style="list-style-type: none"> * Fonctions d'urgence en mer ** Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail. *** Réanimation cardio-respiratoire 					
Source : Enquête de Peat Marwick Stevenson & Kellogg, 1991.					

dans cette province, outre le ministère des Pêches et Océans et la Garde côtière, seulement huit entreprises maritimes ont fourni des renseignements.

Un examen des résultats de l'enquête indique que la région où l'on prévoit la plus forte demande de formation est celle de la côte Ouest. Les entreprises de l'Ouest du Canada ont dit avoir besoin de 12 306 places pour l'ensemble des cours de formation; les entreprises de la région Atlantique, quant à elles, auront besoin de 10 735 places (également pour l'ensemble des cours), celles de l'Ontario de 1 487 places, et celles du Québec, de 6 740 places. Ces projections sont incomplètes, puisqu'elles ne reflètent que les besoins des entreprises qui ont répondu au questionnaire d'enquête. Elles traduisent néanmoins les commentaires reçus dans le cadre de l'enquête en ce qui a trait à la baisse des activités maritimes dans la région du Centre et à la réduction des équipages à bord des navires en Ontario et au Québec.

F. Contenu des cours et enseignement

Pour satisfaire aux besoins de l'industrie, il faudra modifier le contenu de certains cours, tout particulièrement celui des cours menant à la

Formation requise pour satisfaire les besoins de l'industrie

reconnaissance professionnelle. Il faudra également apporter certains changements à la façon d'enseigner aux marins.

1. Pertinence des programmes de cours

Les programmes de cours et les examens établis par la Garde côtière canadienne devraient être en accord avec les exigences actuelles de l'industrie maritime et de ses employés. Selon les représentants de la GCC, les cours et les examens reflètent convenablement les besoins de l'industrie et la technologie qui y est utilisée. Cependant, la GCC a également fait remarquer que les exigences en matière de formation doivent être conformes aux normes internationales (que la GCC est tenue de respecter), ce qui demande une adaptation.

De nombreux représentants de l'industrie ne partagent pas le point de vue de la GCC en ce qui a trait à la pertinence de divers aspects de la formation maritime. Dans certains cas, les cours traitent de domaines qui peuvent être considérés comme désuets à la lumière des pratiques actuelles (p. ex., certains systèmes dépassés de déchargement de marchandise, certaines machines et certains équipements de salle des machines). Dans d'autres cours, les sujets et la technologie dont il est question sont trop poussés par rapport aux systèmes qu'exploitent de grands secteurs de l'industrie maritime. Ceci vaut particulièrement pour les secteurs où abondent les navires de moindre envergure (c.-à-d., les industries du remorquage et de la pêche).

La GCC aborde la formation maritime de façon très générale — ce que justifie peut-être le grand nombre de secteurs de l'industrie maritime canadienne. Cependant, des cours très généraux peuvent parfois ne pas convenir à certains secteurs maritimes. Par contre, les représentants de l'industrie sont réfractaires à l'introduction d'une série de nouvelles licences, chacune applicable à un secteur précis de l'industrie. Ceci mènerait à une réglementation excessive. À leur avis, il faudrait plutôt revoir les exigences actuelles afin d'assurer qu'elle reflètent les besoins particuliers du Canada. La solution consiste à restructurer les cours, et non à se contenter d'ajouter des sujets à la matière existante.

Le processus de changement de la GCC est déjà amorcé. La Garde côtière a récemment terminé un remaniement complet des questions d'examen de la licence de mécanicien de troisième classe. Elle projette également de se lancer bientôt dans une révision approfondie des questions relatives aux licences

de mécanicien de navire de première et de deuxième classe. L'évolution est lente, car la GCC doit s'assurer que les cours offerts par les établissements de formation soient mis à jour de façon à incorporer les sujets nouvellement présentés dans les examens.

2. Le processus d'enseignement

Tant que les examens de la GCC ne traiteront pas en profondeur des domaines qui s'appliquent aux conditions actuelles, les étudiants désireux d'obtenir des licences accorderont plus d'importance à la réussite de l'examen qu'à l'apprentissage de la matière appropriée à leur future carrière. En général, les représentants de l'industrie ont exprimé l'avis que les établissements de formation «enseignent en fonction de l'examen», ne fournissant pas toujours aux étudiants la formation appropriée requise par les employeurs. Les chargés de cours et les administrateurs d'établissements de formation conviennent qu'ils se sentent contraints par les étudiants de mettre l'accent sur la matière d'examen, qu'elle soit pertinente ou non. Les établissements de formation admettent se trouver dans une situation embarrassante. Ils ne veulent pas enseigner exclusivement la matière d'examen, puisqu'ils mettent en doute la pertinence de certains sujets. Par contre, ils se sentent obligés de le faire, puisqu'ils se considèrent tenus d'aider les étudiants à réussir les examens de licence.

Selon les établissements de formation et les représentants de l'industrie, la présentation actuelle des examens encourage l'apprentissage machinal, la mémorisation de problèmes et l'étroitesse de vision. Elle n'encourage pas la compréhension globale du processus de la navigation ou du génie mécanique et ne met pas l'accent sur la raison, la logique et les capacités à mettre en application les connaissances scolaires dans un contexte de travail en mer. Idéalement, les programmes d'instruction des cadets et les programmes d'apprentissage devraient inculquer de telles aptitudes aux étudiants.

Si ce n'est déjà fait, nombre d'établissements de formation se sont dits prêts à fournir des renseignements en vue d'établir une banque de questions dans laquelle la GCC pourrait puiser lors de l'élaboration d'examens de licence. Certains établissements se sont également dits prêts à inviter les examinateurs à utiliser leurs installations et leur équipement afin de mettre sur pied un processus d'examen pratique et concret. La GCC a indiqué qu'une fois le nouvel équipement de simulation installé partout au pays, il sera utilisé pour fins d'examen comme de formation.

3. Évaluations des enseignants

Le Canada compte sans aucun doute un grand nombre d'excellents enseignants dans le domaine des études maritimes; cependant, au cours de notre recherche, nous avons reçu plusieurs plaintes au sujet de la médiocrité des professeurs. Peu de systèmes ont été mis en place pour contrôler l'efficacité des enseignants et déceler les cas où les compétences d'enseignement laissent à désirer. Pour le moment, la GCC fait enquête lorsque le taux d'échec d'un examen semble exceptionnellement élevé, et elle exige que les enseignants qui dispensent les cours qu'elle approuve détiennent un certificat de formation aux enseignants. De telles mesures ne semblent pas assurer, à elles seules, que les étudiants reçoivent toujours une instruction de haut calibre. D'autres techniques peuvent être utilisées pour évaluer les enseignants, dont les évaluations faites par les étudiants et l'observation et l'évaluation des enseignants menées par les directeurs généraux des établissements de formation, par les principaux ou par les chefs de département. Dans les cas où les administrateurs d'établissements de formation, sur observation de leur personnel enseignant, jugent que les compétences pédagogiques gagneraient à être améliorées, on pourrait suggérer des cours supplémentaires en techniques d'enseignement des adultes.

4. Utilisation de simulateurs pour le service en mer

L'une des contraintes qui touchent la formation maritime au Canada est la disponibilité du service en mer. Une solution possible consisterait à utiliser la technologie des simulateurs de pont et de salle des machines aux fins du service en mer et de la formation. L'équipement qu'on retrouve sur les ponts et dans les salles de machines des navires modernes est de plus en plus complexe. Parallèlement, grâce à l'informatique, on est maintenant en mesure de fournir des simulateurs de pont et de salle des machines à la fois rentables et capables de recréer toute situation ou combinaison de situations susceptible de se produire en mer.

Le recours à la technologie pourrait peut-être remplacer le service en mer et la formation, à condition que les simulateurs de pont et de salle des machines soient disponibles sur les côtes Est et Ouest et dans le centre du pays, et à condition qu'une dispense du service en mer puisse être accordée aux personnes qui ont démontré le niveau de compétence approprié sur de tels simulateurs. La GCC reconnaît le perfectionnement des simulateurs de pointe. Elle se dit prête à étudier sérieusement le scénario voulant que la

formation sur simulateurs remplace en partie les exigences actuelles touchant le service en mer.

5. Partage des programmes de formation

La plupart des entreprises s'abstiennent d'offrir une formation interne poussée afin d'éviter de financer la formation d'employés susceptibles de démissionner pour aller travailler ailleurs. Cependant, quelques entreprises ont développé une certaine compétence en formation par l'entremise de programmes internes. En règle générale, il est préférable que les entreprises partagent les programmes et les renseignements liés à la formation dans la mesure où il est possible et pratique de le faire. Pour atteindre efficacement cet objectif, il serait probablement nécessaire d'impliquer un tiers pour rassembler les renseignements sur la formation interne qu'offrent divers transporteurs. Bien entendu, les entreprises qui ont élaboré des didacticiels internes pourraient s'attendre à voir récompensée d'une manière quelconque leur volonté de partager leurs cours de formation avec d'autres.

Les changements au contenu des cours ou aux techniques d'enseignement, la modification des cours dispensés au personnel non breveté et le partage des programmes de formation internes demanderont une coopération et une coordination poussées entre l'industrie, la GCC et les établissements de formation. Un organe national de formation apte à coordonner de tels efforts faciliterait le processus.

Chapitre 5

Stratégie nationale de formation

L'efficacité à long terme de la formation maritime au Canada dépend :

- d'une approche coordonnée et coopérative de la part des intervenants de l'industrie;
- de la reconnaissance, par les employeurs de l'industrie, de l'importance du financement de la formation de leurs employés;
- de l'utilisation efficace des fonds de formation.

On pourrait citer bon nombre d'exemples d'entreprises maritimes qui reconnaissent l'importance de la formation et collaborent activement à procurer cette formation aux employés; cependant, il est nécessaire de bâtir sur les succès remportés en les généralisant à l'ensemble de l'industrie afin de rehausser autant que possible le niveau de compétence des marins canadiens.

A. Programmes de formation des entreprises

La majorité des entreprises s'abstiennent de dispenser une formation interne approfondie par crainte de former des employés susceptibles de les quitter pour aller travailler ailleurs. Néanmoins, certaines entreprises ont acquis des compétences en formation grâce à des programmes de formation interne poussés. Citons, à titre d'exemple, Marine Atlantic Inc., B.C. Ferries, Fishery Products International et ULS Corporation. Ces entreprises offrent des cours pour satisfaire aux exigences de réglementation et aux besoins en gestion. Une bonne part de la formation est propre à l'entreprise.

1. Marine Atlantic Inc.

Marine Atlantic offre un programme de formation assez complexe. L'entreprise dépense plus de 2,5 millions de dollars annuellement et consacre quatre postes à plein temps à la formation du personnel, y compris un poste de directeur. De plus, on retrouve deux agents de formation en

sécurité à temps partiel et quatre agents de formation en fonctions d'urgence en mer (MED) à temps partiel. L'entreprise dispose en outre d'un comité et d'un plan de formation; ce dernier comprend des prévisions budgétaires, des calendriers de formation et des répertoires de cours. L'entreprise évalue régulièrement ses besoins de formation et la pertinence de son programme. Elle est en voie d'adopter une formule de «formation axée sur les résultats», en vertu de laquelle le personnel de formation travaille en étroite collaboration avec les surveillants des opérations en vue de cerner les problèmes et d'y trouver des solutions. Ces solutions vont de séances de discussion impliquant les employés aux programmes de formation régulière pouvant durer jusqu'à douze jours, en passant par les groupes de consultation clients-employés. L'entreprise offre également un programme scolaire où les employés se voient accorder un congé prolongé, une rémunération partielle et un remboursement intégral de leurs frais de scolarité pour les cours menant à des licences en navigation ou en génie mécanique avancés.

Marine Atlantic offre une formation en technologie, en sécurité-réglementation, en gestion, en assurance qualité et en service à la clientèle. En 1991, plus de 70 p. 100 des employés ont participé à une quelconque activité de perfectionnement. Pour dispenser des cours, l'entreprise agence diverses ressources : installations et formateurs internes, installations externes (collèges communautaires, écoles de formation particulières, etc.), formateurs d'écoles et experts-conseils du secteur privé.

2. B.C. Ferries

La B.C. Ferries fournit une vaste gamme de services de formation internes. Elle offre entre autres des cours traitant de relations publiques et de service à la clientèle à l'intention de tout le personnel ainsi qu'une formation technique dans des domaines comme le travail de caisse, la restauration et le nettoyage. Elle dispense également à tous les nouveaux surveillants des cours de surveillance d'une durée d'environ quatre jours et demi. Ces cours traitent notamment de relations syndicales, de griefs, d'administration et d'autres domaines critiques, ceci afin d'aider les employés dans l'exercice de leurs fonctions de surveillance.

La B.C. Ferries achète des cours de formation non réglementaires ou en élabore à l'interne. L'entreprise a mis au point un processus complexe d'examen des besoins, d'élaboration du contenu des cours et d'évaluation de la formation. Des groupes de travail ont pour tâche d'analyser des besoins

précis en vue d'élaborer des plans de cours. On fait souvent appel à des experts-conseils pour l'élaboration et la prestation de cours détaillés. On obtient un retour d'information de la part des employés qui ont suivi les cours, en leur faisant remplir des questionnaires.

La B.C. Ferries dépense environ 2,5 millions de dollars par année au titre de la formation : un million de dollars sont consacrés à la reconnaissance professionnelle pour les emplois de pont et de salle des machines; le reste est destiné à la formation en sécurité, en technologie et en gestion.

3. Fishery Products International Limited (FPI)

FPI accorde une haute priorité à la formation, y compris celle de l'équipage de bateaux de pêche. Un programme de formation régulière a été mis en place lors de la fondation de l'entreprise en 1985. FPI dépense jusqu'à 300 000 dollars par année pour la formation de l'équipage de bateaux de pêche. L'entreprise a élaboré plusieurs modules de formation pour officiers; elle collabore également avec le Marine Institute pour dispenser une formation non réglementaire. FPI est en train d'évaluer un programme commercial qui fournirait une structure d'ensemble pour toute la formation interne.

En ce qui concerne la formation portant sur la réglementation, FPI exige que tous les membres d'équipage suivent un cours de fonctions d'urgence en mer (MED) d'une durée de trois jours traitant des techniques de lutte contre l'incendie, de l'équipement de survie ainsi que d'autres sujets. Le cours est dispensé par huit formateurs à l'emploi de FPI et munis d'une licence de la GCC en enseignement des fonctions d'urgence en mer. La GCC n'exige pas encore que tous les employés suivent un tel cours, mais le fera éventuellement. Par conséquent, FPI se prépare à répondre aux besoins futurs.

En matière de formation non réglementaire, FPI dispense un certain nombre de cours internes traitant d'économie des navires, d'administration, de gestion des crises, de stabilité des navires, de cavitation ainsi que de divers sujets liés aux ressources humaines, comme les communications et l'affirmation de soi. Les mécaniciens de navire reçoivent une formation interne en électricité et en réfrigération et suivent quelques-uns des cours destinés aux capitaines et aux seconds. Les membres d'équipage des

navires-usines reçoivent une formation sur les effets du gel sur la pêche, sur le nivelage, sur la manutention de la pêche ainsi que sur la fabrication et le ramendage des havenets.

En raison des nouveaux règlements de la GCC visant la formation en navigation électronique simulée (SEN 1) et en fonctions d'urgence en mer, FPI prévoit déboursier un montant additionnel d'un million de dollars au cours des trois ou quatre prochaines années. Selon l'entreprise, une telle charge aura de lourdes conséquences sur sa capacité à subvenir à d'autres besoins cruciaux de formation et de perfectionnement. FPI juge que les changements auxquels elle doit se plier au chapitre de la formation et du perfectionnement nécessiteront un appui monétaire considérable de la part du gouvernement.

4. ULS Corporation

Voici un autre exemple d'entreprise qui dispense une formation efficace à ses employés. ULS a établi un programme de formation qui comprend une analyse des besoins en formation et l'élaboration de plans et de budgets annuels connexes. L'entreprise estime avoir fait la preuve de son engagement envers la formation suivie en études maritimes, de par le rôle de premier plan qu'elle a joué en fournissant une formation interne et une formation réglementaire adaptées à ses besoins. Elle possède son propre navire-école à l'appui de son programme de formation.

Les exemples ci-haut ne se veulent pas complets, mais visent plutôt à montrer que certaines entreprises ont reconnu l'importance de la formation et ont pris diverses initiatives pour élaborer des programmes à cet effet. Il devient maintenant nécessaire de mettre au point un mécanisme de diffusion de ces programmes et de partage des coûts d'élaboration de programmes futurs, le cas échéant.

B. Une stratégie de collaboration

ULS, Great Lakes Bulk Carriers et Algoma Central Marine pratiquent le genre de collaboration dont l'industrie a besoin. Ces employeurs ainsi que d'autres de la région du Niagara sont très intéressés à dispenser aux employés d'autres entreprises les cours qu'ils ont élaborés par le passé, question de leur permettre de tirer parti de la formation maritime dispensée dans la région.

Ces entreprises ont également contribué à l'effort collectif de fondation de la Niagara Peninsula Marine School. Bon nombre des cours offerts par cette école avaient d'abord été élaborés pour utilisation interne en entreprise. Les formateurs de l'école sont engagés à contrat par les entreprises maritimes citées plus haut, qui à leur tour sont responsables du soutien administratif de l'école maritime.

Le cas de la fondation de la Niagara Peninsula Marine School soulève la question suivante : pourquoi les employeurs de la région du Niagara ont-ils jugé nécessaire de financer une école, alors qu'il existait déjà deux collèges communautaires offrant des programmes de formation maritime dans la province?

C. Financement de la formation

Bien que plusieurs transporteurs maritimes consacrent des fonds importants à la formation, le financement de la formation maritime est assuré pour la plus grande part par les gouvernements fédéral et provinciaux.

Les gouvernements provinciaux financent la formation maritime par l'entremise du système des collèges communautaires, qui comprend des établissements de formation maritime en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec, en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le gouvernement fédéral finance la formation par l'entremise de la Garde côtière canadienne et du ministère de l'Emploi et de l'Immigration. L'efficacité avec laquelle le gouvernement finance la formation a été renforcée en 1990 par la présentation d'une nouvelle politique de main-d'oeuvre : la Stratégie de mise en valeur de la main-d'oeuvre (SMMO). Cette stratégie a pour but de rehausser le niveau et la qualité de la formation de la main-d'oeuvre. La nouvelle SMMO est conçue de manière, notamment, à élargir de beaucoup le rôle du secteur privé dans la formation et à réajuster le Régime d'assurance-chômage de façon à ce que davantage de ressources soient dirigées vers la formation active et le réemploi des chômeurs. Les directions futures du financement sont établies, mais les pratiques de financement affichent toujours des incohérences.

1. Financement par la GCC

La Garde côtière canadienne finance tous les centres publics de fonctions d'urgence en mer du pays. Elle est même propriétaire des immeubles où trois de ces centres sont logés (Saint-Romuald [Québec], le Marine Institute de St. John's [Terre-Neuve] et Port Colborne [Ontario]). Les immeubles sont prêtés aux provinces et valent plus de six millions de dollars.

La valeur de l'équipement des centres de fonctions d'urgence en mer du Canada est estimée à 6,857 millions de dollars. Cet équipement est fourni par la GCC dans le cadre d'une entente qui stipule que l'équipement nécessaire au soutien des examens de reconnaissance professionnelle sera acheté et entretenu par le gouvernement fédéral et prêté aux provinces. La pièce 18 de la page suivante donne le coût d'achat estimatif total de l'équipement de soutien des examens de reconnaissance professionnelle prêté à des établissements de formation maritime.

De l'équipement de technique électronique simulée sera prochainement ajouté à la liste, au coût d'environ 1,25 million de dollars par installation. On achète actuellement de l'équipement pour le Pacific Marine Institute de Vancouver, le Marine Institute de St. John's, l'Institut maritime du Québec de Rimouski, le Georgian College d'Owen Sound et le Nova Scotia Nautical Institute de Port Hawkesbury. Des simulateurs de navigation sans visibilité seront achetés pour quatre de ces mêmes établissements à un coût équivalent. (Rimouski possède de l'équipement de simulateur de navigation acheté par la province de Québec.)

La décision d'acheter de l'équipement de simulation pour ces établissements particuliers de formation maritime soulève quelques questions, car elle semble avoir été prise sans suffisamment tenir compte de la demande de formation sur simulateurs ou des opinions de l'industrie quand aux endroits où l'on avait besoin d'équipement.

En Ontario, la GCC a décidé d'installer de l'équipement de simulation neuf au Georgian College d'Owen Sound. Une telle décision ne semble pas correspondre au désir de l'industrie de fonder un établissement de formation dans la péninsule du Niagara, endroit que le patronat et les syndicats jugent beaucoup plus pratique pour la formation maritime.

Pièce 18 Coût estimatif de l'équipement prêté à des établissements de formation maritime	
Camosun College, Victoria (C.-B.)	\$118 139
Northwest Community College, Prince Rupert (C.-B.)	43 102
North Island College, Comox (C.-B.)	55 904
Pacific Marine Training Institute, Vancouver Nord (C.-B.)	1 017 585
School of Fisheries, Caraquet, (N.-B.)	186 630
Marine Institute, St-John (T.-N.)	1 901 243
School of Fisheries, Pictou (N.-É.)	252 887
Nova Scotia Nautical Institute, Port Hawkesbury (N.-É.)	572 587
Georgian College of Applied Arts & Technology, Owen Sound (Ont.)	1 465 432
Niagara College of Applied Arts & Technology, St. Catharines (Ont.)	191 107
Holland College Marine Centre, Summerside (I.-P.-É.)	124 417
Centre spécialisé des pêches, Grande-Rivière (Qué.)	37 238
Institut maritime du Québec, Rimouski (Qué.)	273 208
Institut maritime du Québec, St. Romuald (Qué.)	560 444
Deca, Toronto (Ont.)	56 794
TOTAL	\$ 6 856 717
Source : Garde côtière canadienne, Sécurité des navires, 1991.	

Le besoin de quatre simulateurs neufs dans les provinces Atlantiques devrait être évalué en fonction de la demande de formation sur équipement de simulation, de la demande générale de formation dans la région et de la disponibilité d'autres sources de formation sur simulateurs. Les renseignements suivants devraient certainement être pris en considération :

- la GCC a décerné 3 462 licences de compétence dans la région Atlantique en 1990. Cela représente 46 p. 100 de l'ensemble des licences de compétence décernées au Canada cette année-là. La formation ayant mené à l'attribution de ces licences a été dispensée en bonne partie par sept établissements de formation maritime;
- dans l'Ouest du pays, par comparaison, le Pacific Marine Training Institute (PMTI) représentait l'établissement de formation principal, avec l'attribution de 1 709 licences de compétence (23 p. 100 de toutes les licences décernées)¹¹;
- en 1990, trois établissements de formation de la région Atlantique dispensaient à eux seuls 24,9 p. 100 de toute la formation sur simulateurs radar au Canada : il s'agit du Holland College Marine Centre, avec 7,3 p. 100, du Marine Institute, avec 10,5 p. 100, et du NSNI, avec 7,1 p. 100;
- le PMTI a dispensé 48 p. 100 de la formation sur simulateurs radar au Canada en 1990¹²;
- au cours des dernières années, aucun des établissements de formation maritime des provinces Atlantiques n'a fonctionné à pleine capacité, et, selon les prévisions, l'industrie maritime demeurera relativement stable dans un proche avenir; et

11 Licences décernées par la Garde côtière canadienne, 1990.

12 Selon les données fournies par la Garde côtière canadienne, Ottawa.

- dans la région Atlantique, la GCC exploite son propre collège doté d'un équipement de simulation perfectionné; cet établissement fonctionne lui aussi en-deçà de ses capacités.

En fait, en finançant quatre nouvelles pièces d'équipement pour les provinces Atlantiques, la GCC entérine l'existence de sept écoles de formation maritime dans la région, ce qui n'incite guère les entreprises à collaborer et à partager les ressources qui se font pourtant rares. Par ailleurs, la GCC est aussi en train de procéder à des coupures budgétaires.

Jusqu'en 1990-1991, la GCC consacrait un budget annuel d'environ 400 000 dollars à l'entretien de l'équipement décrit à la pièce 18. En 1990-1991, ce budget a été réduit à 280 000 dollars, éveillant quelque inquiétude parmi les établissements de formation. Afin d'assurer l'entretien convenable de l'équipement, les établissements de formation devront obtenir des fonds d'autres sources. On semble opter de préférence pour la répartition des budgets selon les besoins en équipement et les besoins d'entretien connexes.

2. Financement par EIC

Lorsqu'on l'examine une province à la fois, le financement de la formation maritime semble être accordé selon des priorités établies par les intervenants de l'industrie ou par Emploi et Immigration Canada. Par exemple, en Ontario, le Comité consultatif provincial de la formation en technologie maritime, composé de représentants d'associations syndicales, d'employeurs, du ministère ontarien de l'Éducation, de la Garde côtière canadienne et d'EIC, détermine les priorités et alloue les fonds selon un budget établi par EIC. La GCC contribue au financement des installations et de l'équipement destinés à la formation maritime.

Cependant, bien peu d'efforts semblent consacrés à l'examen des besoins de formation maritime, à l'établissement de priorités nationales ou à l'utilisation efficiente des fonds de formation gouvernementaux. Les problèmes actuels en Ontario et en Colombie-Britannique reflètent l'absence d'une stratégie coordonnée au niveau national.

En Ontario, le Comité consultatif provincial de la formation en technologie maritime a déterminé selon un processus officiel que le Georgian College serait le centre de formation maritime désigné dans la province. Cependant, dans le cadre de la présente étude, les représentants patronaux et syndicaux ont d'une même voix exprimé leur préférence pour St. Catharines, sur le plan

de la formation maritime, cette ville étant située à proximité des lieux de travail et du domicile des navigateurs pendant la morte-saison. C'est à St. Catharines que se trouve la Niagara Peninsula Marine School. Cette école est partiellement financée par EIC, ceci par l'entremise d'un tiers qui coordonne, au nom de l'industrie, les dispositions d'achat de formation en groupe en vue de pourvoir à ses besoins.

Une aide financière du gouvernement fédéral est également disponible aux étudiants inscrits à des programmes de formation en établissement, soit par l'entremise du programme canadien de la Planification de l'emploi, soit par les prestations d'assurance-chômage. Ces programmes ont pour but premier d'aider les gens à préparer leur réintégration dans la population active. Presque tous les établissements de formation maritime offrent des cours de recyclage en fonction du nombre de places et de jours de formation achetés par EIC. Le Pacific Marine Training Institute de Vancouver est l'une des rares exceptions.

En termes de dollars fédéraux, le Québec jouit d'un financement adéquat; en ce qui a trait aux installations et au soutien de la part d'EIC, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve sont toutes deux bien nanties. Selon les données obtenues d'EIC, il semble que la Colombie-Britannique soit sous-financée par rapport à l'ampleur et aux besoins de son industrie maritime. Il semble que le bureau régional d'EIC en Colombie-Britannique (qui alloue les fonds de formation destinés à certaines industries, entreprises et professions) n'accorde qu'une priorité relativement faible au financement du secteur maritime.

Par exemple, dans le cadre de la Planification de l'emploi, la part de financement des emplois maritimes par EIC pour la région de la Colombie-Britannique et du Yukon était de 2 p. 100 en 1990-1991. Par comparaison, selon l'enquête menée dans le cadre de la présente étude, on estime qu'au Canada, 31 p. 100 des membres d'équipage actifs sont employés sur la côte Ouest. La situation est bien meilleure en ce qui a trait aux prestations d'assurance-chômage versées aux navigateurs de la Colombie-Britannique : 21 p. 100 de toutes les prestations versées dans le secteur maritime l'ont été dans cette province.

Selon les représentants d'EIC, le faible taux de financement fédéral en Colombie-Britannique traduit le fait que l'employeur le plus important de cette province est une société de la Couronne (la B.C. Ferries). EIC verse des fonds à la B.C. Ferries, mais préfère subvenir aux besoins de formation du secteur privé.

Dans l'ensemble, on pourrait conclure que les fonds accordés à l'industrie maritime en Colombie-Britannique sont très faibles, compte tenu de l'importance relative des industries de la côte Ouest pour l'ensemble du secteur maritime.

3. Perspectives d'avenir en matière de financement

Le financement fédéral de la formation maritime n'est ni dirigé ni coordonné. Faute d'une politique maritime structurée, on ne peut vérifier si les fonds fédéraux contribuent à l'atteinte d'objectifs stratégiques précis ou si l'argent est dépensé de façon efficiente.

Il semble que les fonds fédéraux destinés à la formation maritime aient été utilisés, du moins en partie, aux fins de l'expansion économique régionale — à preuve l'emplacement de certaines installations, ou encore (et surtout) la perception générale selon laquelle une part énorme des fonds sont dépensés dans les régions économiquement faibles du pays. Ceci ne constitue pas une utilisation efficiente des sommes allouées à la formation, pas plus que cela ne confère un rôle utile à la formation maritime. L'expansion économique régionale devrait venir en aide aux industries primaires dont les marchandises sont déplacées par les transporteurs maritimes. À quoi bon dépenser des sommes énormes pour la formation de navigateurs si les possibilités d'emploi n'existent simplement pas dans la région ou dans le secteur maritime visé? Il faut que l'on reconnaisse qu'à titre de pourvoyeurs de services, les transporteurs maritimes n'ont de rôle à jouer que dans la mesure où ils transportent les marchandises provenant d'autres secteurs de l'économie.

Le financement fédéral devrait être réparti selon les seuls besoins régionaux de l'industrie maritime. Ces besoins pourraient être définis selon le nombre estimatif de jours de formation nécessaires pour la prochaine année, ou selon le nombre de navigateurs employés dans une région, ou par quelque autre moyen. Il faut surtout retenir que la ventilation régionale du financement fédéral de la formation maritime devrait être justifiée selon une formule connue, fondée essentiellement sur les besoins des employeurs et de l'industrie. Il ne faut pas adopter une perspective uniquement régionale, mais bien une vision nationale.

D. Objectifs à long terme

Certaines provinces ne comptent qu'un établissement de formation qui répond à presque tous les besoins de formation de la province; c'est le cas du Pacific Marine Training Institute de Colombie-Britannique. D'autres provinces confient à un établissement, comme l'Institut maritime du Québec, l'administration et la coordination de tous les cours de formation maritime. Même si l'administration est centralisée, les cours se donnent dans un certain nombre de villes différentes. L'Ontario a opté pour une troisième voie : trois établissements dispensent une formation maritime, sans toutefois que cette dernière ne se rattache à un point central. Un quatrième scénario se présente dans la région Atlantique, où l'on retrouve sept établissements de formation maritime.

Bref, il n'existe ni structure nationale de prestation de la formation maritime au Canada ni centre national de formation. Chaque province dispense la formation comme elle l'entend, ce qui reflète avant tout le fait que la formation soit sous juridiction provinciale.

Ce ne sont pas les *sommes* d'argent consacrées à la formation au Canada qui importent ici, mais plutôt *l'efficience* avec laquelle on atteint l'objectif de base, qui est d'offrir une formation pour appuyer l'industrie maritime. La rationalisation des sources de formation maritime au Canada et la mise en valeur de la formation scolaire sont des objectifs à long terme valables. On devrait également songer à établir une perspective nationale et à améliorer l'image de l'industrie dans son ensemble.

1. Moins d'écoles de formation

Si on ne dépense pas les fonds gouvernementaux le plus efficacement possible, c'est en raison du trop grand nombre des sources de formation qui se partagent le financement disponible. Il faudrait diminuer le nombre de ces sources à l'échelle du pays. Si elles étaient moins nombreuses, les fonds pourraient être redistribués de manière à ce que les établissements qui restent reçoivent des sommes plus généreuses qu'à l'heure actuelle. Ceci permettrait à ces établissements d'acquérir de l'équipement perfectionné et de l'utiliser à des fins plus générales qu'elles ne le font actuellement. Par exemple, des simulateurs de navigation de pointe pourraient servir à des mises en situation, à la formation de base et peut-être à l'obtention de crédits d'équivalence au service en mer.

Avec un nombre restreint de sources de formation mieux équipées, il faudrait cependant faire un compromis en ce qui a trait aux frais de déplacement, qui augmenteraient pour certains étudiants. On pourrait minimiser ces coûts en redistribuant le financement; les fonds autrefois acheminés vers des centres de formation secondaires pourraient être versés directement à l'industrie. On pourrait financer un programme de compensation des frais de déplacement supplémentaires découlant de la réorientation de l'apport financier vers un nombre restreint de sources de formation.

L'idée de restreindre le nombre de sources de formation maritime est intéressante pour deux raisons. Premièrement, il est logique de croire que la formation visant une industrie en particulier soit plus efficace lorsque les ressources financières destinées à l'acquisition d'équipement, d'installations et de formateurs sont concentrées plutôt qu'éparpillées à tout venant. Deuxièmement, l'expérience d'autres pays laisse croire qu'une telle mesure présente d'importants avantages.

Par exemple, le gouvernement australien a mis sur pied un établissement centralisé de formation maritime, le Australian Maritime College (AMC), qui offre des cours en études maritimes et dans des domaines connexes, à tous les niveaux et dans toutes les spécialités maritimes, y compris les études de licence et de maîtrise. Il existe aussi aux États-Unis une grande école subventionnée par des fonds fédéraux, la United States Merchant Marine Academy (USMMA). Aux États-Unis, la formation des officiers est également offerte dans cinq écoles navales étatiques.

La formation maritime dans ces écoles navales mène à l'obtention d'un baccalauréat ès sciences. De plus, une formation dans des sujets spécialisés, comme la sécurité et les mesures d'urgence, s'offre ailleurs, dans des écoles de formation maritime du secteur privé gérées par des syndicats et financées par des armateurs.

À la lumière des arguments exposés ci-haut, une certaine rationalisation semble souhaitable au Canada. On devrait se fixer comme objectif de compter un maximum de cinq grands établissements de formation dans tout le pays. Il semble raisonnable que le PMTI de Vancouver, l'Institut maritime de Rimouski et le Marine Institute de St. John's poursuivent leur vocation de grands centres de formation maritime.

Mis à part les cinq établissements de base, toutes les autres écoles au Canada devraient se contenter d'un rôle de soutien. Par exemple, certains cours de base en études maritimes devraient continuer à être dispensés dans les collèges communautaires dans les régions éloignées ou moins peuplées. Cet enseignement devrait toutefois se limiter à des cours de base ne nécessitant pas d'équipement perfectionné ou d'autres ressources importantes. Sinon, l'industrie ne sera pas en mesure d'atteindre le niveau d'excellence en formation dont elle a besoin pour neutraliser les pressions exercées par les moyens de transport concurrents, les autres méthodes de livraison et les entreprises étrangères.

2. Programme de licence

Au Canada, l'absence d'une licence en études maritimes de niveau universitaire contraste directement avec la formation offerte dans bon nombre d'autres pays, y compris le Royaume-Uni, l'Australie et les États-Unis. Ces pays ont vu croître la demande de diplômés issus d'universités maritimes, lesquels sont absorbés par les établissements scolaires, les services gouvernementaux, le secteur privé (aux niveaux de l'élaboration de politiques et de la prise de décisions opérationnelles) et les services internationaux.

La USMMA ne juge pas que sa mission consiste uniquement à former des navigateurs; l'école navale sait qu'elle dispense un enseignement à un grand nombre des futurs dirigeants et décideurs de l'industrie. À son avis, il est donc important d'établir une formation de calibre universitaire. En Australie, l'élaboration des programmes de licence et de maîtrise de l'AMC a garanti à l'industrie maritime, au gouvernement et aux milieux de l'enseignement un apport constant de diplômés aptes à combler des postes supérieurs.

Il n'est ni nécessaire ni souhaitable que les navigateurs ou même les officiers de la marine marchande aient tous une licence. Il importe plutôt que l'industrie maritime (qu'il s'agisse du secteur privé, public ou autre) puisse profiter du fait que certaines personnes reçoivent un enseignement de niveau universitaire dans le domaine de la marine. Essentiellement, le Canada a beaucoup à apprendre des États-Unis et d'autres pays pour comprendre ce dont il a besoin pour former les futurs dirigeants de l'industrie.

C'est dans une telle optique que l'on devrait choisir un établissement d'enseignement canadien pour le promouvoir en tant que centre d'excellence maritime et lui donner les moyens d'instruire une partie des marins canadiens, question de les stimuler et de leur présenter le défi d'aider l'industrie maritime canadienne à devenir prospère.

3. Une perspective nationale

L'importance qu'on accorde à l'industrie maritime en général et à la formation maritime en particulier varie beaucoup d'une province à l'autre. Terre-Neuve est sans doute la province qui s'attarde le plus sur le sujet, alors que l'Ontario se sent moins concernée. Étant donné que le poids économique du secteur maritime varie d'une région à l'autre et que l'enseignement est sous juridiction provinciale plutôt que fédérale, on comprend pourquoi la formation maritime est abordée de manière si différente selon la province.

À la lumière des fonds restreints dont on dispose pour la formation maritime et vu la nécessité de servir l'industrie maritime canadienne le plus efficacement possible, il serait sans doute dans l'intérêt national d'élaborer un système cohésif. Il faut adopter une perspective nationale en matière de formation maritime et mettre au point une stratégie unifiée de financement et de prestation de la formation. EIC a la capacité d'aider à mettre en place un système efficace, de par son rôle dans le financement de la formation des établissements, des entreprises et des personnes. L'industrie maritime canadienne devra travailler de concert avec EIC et avec la Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre en vue d'élaborer un plan à long terme de restructuration de la formation à l'échelle nationale et de mettre en oeuvre ce plan grâce à la répartition judicieuse des sommes affectées à la formation.

4. L'image de l'industrie

L'industrie maritime canadienne est un employeur important qui contribue largement au bien-être économique de la nation. De nombreux côtés positifs de l'industrie restent méconnus du grand public canadien, particulièrement des jeunes, qui pourraient y devenir de futurs employés.

À mesure que la population du Canada vieillit, les jeunes Canadiens devront choisir parmi de nombreuses possibilités sur le plan professionnel. L'industrie maritime fera concurrence aux autres industries pour obtenir sa part de la crème des travailleurs de ce groupe d'âge.

Quand le pays est en proie à une récession, il semble difficile d'accepter de telles perspectives à long terme. Cependant, on peut s'attendre à ce que la conjoncture économique s'améliore. Au cours de la prochaine décennie, l'industrie maritime pourrait songer à lancer une campagne nationale visant à sensibiliser les Canadiens à sa contribution ainsi qu'aux perspectives de carrière qu'elle offre.

Chapitre 6

Stratégie de mise en oeuvre

Un personnel pour service en mer qualifié et compétent est l'un des atouts majeurs de l'industrie du transport maritime. L'investissement dans la formation a pour principal avantage visible de fournir une main-d'oeuvre qualifiée. Si l'on veut réussir à gouverner et à gérer un navire de façon sécuritaire, quel que soit le genre ou la catégorie d'embarcation, il est essentiel que les officiers, matelots et gradés soient en mesure de s'acquitter de leurs tâches avec compétence et efficacité. Toute ressource en temps ou en argent allouée à la formation du personnel marin et sédentaire afin de lui permettre d'atteindre le niveau de compétence nécessaire constitue donc un investissement réel.

À l'heure actuelle, la formation des marins à l'échelle du pays manque d'unité et d'objectifs cohérents, aucune agence n'étant responsable de la coordination des ressources économiques. Par conséquent, les fonds disponibles ne sont pas utilisés le plus avantageusement possible lorsqu'il s'agit de la formation du personnel marin.

On pense pouvoir réaliser des gains importants au chapitre du développement et de l'amélioration de l'enseignement et de la formation grâce à la mise en place d'une organisation officielle qui représenterait l'industrie, les autorités chargées de la réglementation et les autres responsables de l'enseignement et de la formation maritimes.

L'organisation préconisée aurait pour nom la «Commission nationale sur la formation maritime». La commission serait une organisation centrale vouée à l'élaboration et à la prestation de la formation et de l'enseignement connexe destinés aux marins.

Elle tiendrait lieu de tribune et servirait à assurer que l'industrie maritime se tienne au fait des progrès au niveau national et international dans le domaine de la formation industrielle; elle veillerait de plus à ce que ses opinions et ses besoins soient communiqués tout aussi clairement que le sont ceux d'autres industries.

L'industrie du transport maritime reconnaît depuis longtemps le besoin d'une formation et d'un enseignement organisés et adaptés à ses besoins. Cependant, en raison de la diversité de l'industrie maritime canadienne, il n'a pas été facile de trouver des solutions. Diverses options ont été étudiées au fil des ans, le plus souvent lorsque survenait une crise liée aux pénuries de personnel dans un secteur particulier de l'industrie. Bien entendu, les divers secteurs se soucient de leurs problèmes et tâchent de trouver des solutions appropriées, d'où la fragmentation de l'enseignement et de la formation. En réalité, en ce qui concerne le personnel, les facteurs qui ont une incidence sur un secteur de l'industrie deviennent éventuellement, dans la plupart des cas, un sujet d'inquiétude pour les autres secteurs.

Recommandation

1. Le comité directeur recommande que le Conseil canadien sur la formation maritime soit remplacé par une Commission nationale sur la formation maritime au service de l'industrie dans tout le Canada. La commission devrait assurer la mise en oeuvre des recommandations contenues dans le présent rapport. Elle se composerait de représentants des divers secteurs et régions de l'industrie maritime canadienne.

A. Structure organisationnelle

Dans leur ensemble, les membres de la commission devraient représenter les divers secteurs de l'industrie maritime canadienne. La commission se composerait de représentants provenant en nombre égal des organisations d'employeurs et de marins; sa présidence serait «neutre».

Les représentants des employeurs et des marins seraient nommés par leur organisation respective.

Des représentants d'Emploi et Immigration Canada et de la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne auraient le droit d'assister à toute réunion du conseil en qualité de conseillers et d'évaluateurs. Les établissements d'enseignement pourraient aussi être représentés, selon les besoins de la commission.

Du fait qu'elle représente toute la gamme des intérêts maritimes, la commission serait autorisée à créer toute section, tout comité ou tout groupe de travail jugés nécessaires. Les comités seraient des groupes spécialisés

établis selon les besoins déterminés par la commission; ils examineraient les problèmes qui se posent dans leur champ d'expertise et soumettraient des recommandations à la commission. Ainsi, ces groupes spécialisés pourraient traiter, entre autres, des problèmes de formation des officiers, des matelots et des gradés dans les industries de la pêche, des traversiers et des transbordeurs, du remorquage ou du transport sur les Grands Lacs.

Chaque comité ne serait formé que d'employeurs et d'employés directement impliqués. Des représentants de la direction des Équipages maritimes et de la formation (Sécurité des navires, Garde côtière canadienne) ainsi que des représentants du monde de l'enseignement pourraient également siéger aux comités.

À la suite de l'étude d'une question précise en matière de formation, les comités prépareraient des recommandations préliminaires qui seraient diffusées dans les secteurs concernés de l'industrie. Les commentaires et les préoccupations de ces secteurs seraient examinés par les comités, qui prépareraient alors des recommandations finales. La présidence des comités présenterait ses conclusions et ses recommandations à la commission pour approbation.

En outre, la commission devrait être dotée d'un secrétariat qui appliquerait les directives de la commission, préparerait les réunions de la commission et des comités, assurerait une liaison et mènerait des consultations relatives aux objectifs et aux activités de la commission, en plus d'offrir un soutien administratif.

B. Fonctions de la commission

La Commission nationale sur la formation maritime serait un organisme de décision responsable de l'examen et de l'approbation tant des recommandations présentées par les sections spécialisées que des propositions des groupes de travail et autres organismes. Elle assurerait la liaison avec les organisations de l'industrie et de l'extérieur qui se soucient des questions d'enseignement et de formation.

La commission serait responsable de tous les aspects de la formation des navigateurs, ceci à tous les niveaux (y compris celui des dossiers de formation); les décisions de ses groupes seraient prises par consensus.

Sous réserve des règlements prévus dans sa constitution, la commission contrôlerait tout le champ de la formation et de l'enseignement technique pertinent à l'intention des personnes qui font carrière dans l'industrie maritime canadienne.

Recommandations

2. La commission devrait mettre en place des comités qui traiteront de questions de formation particulières. Chaque comité serait composé de représentants patronaux et syndicaux dotés de compétences dans le domaine visé ainsi que de représentants de l'organe de réglementation, soit la direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Les établissements d'enseignement pourraient être priés de siéger aux comités à titre consultatif. Chaque comité comprendrait de six à huit membres au plus.

3. La Commission nationale sur la formation maritime devrait coordonner la mise en place de comités d'élaboration de programmes de cours chargés de réviser et de mettre à jour le contenu des cours menant soit à la reconnaissance professionnelle, soit à la prestation d'une formation réglementaire ou d'une formation continue. Les recommandations de la commission seraient ensuite présentées à la Garde côtière canadienne.

4. La direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne devrait mettre à jour le syllabus et le contenu des cours visant la reconnaissance professionnelle des officiers, de concert avec l'industrie, représentée par la Commission nationale sur la formation maritime.

C. Pouvoirs de la commission

La commission serait autorisée à :

- établir des programmes et déterminer des objectifs à l'intention des comités;
- déléguer des responsabilités aux comités au regard de l'élaboration et de la préparation de propositions détaillées, selon les besoins de l'industrie;
- préparer des normes de recrutement et les présenter pour approbation;

- étudier les demandes d'aide des navigateurs et attribuer les bourses d'études.

En matière d'élaboration et de mise en oeuvre des programmes impliquant des questions de réglementation, la commission reconnaîtrait l'autorité des gouvernements fédéral et provinciaux qui assument la responsabilité légale pour les questions qui relèvent de leur juridiction.

D. Objectifs de la commission

Les objectifs de la commission seraient les suivants :

- assurer, dans la mesure du possible, que l'on fournisse les installations et que l'on prenne les dispositions nécessaires en matière de formation afin que les navigateurs et les personnes qui choisissent une carrière en mer puissent être formés de la façon la plus efficace et la plus économique possible;
- assurer que soient établies des priorités de formation et que soient alloués des fonds sur une base nationale conformément à ces priorités;
- assurer que les dispositions de formation tiennent dûment compte des progrès technologiques et des changements touchant les pratiques opérationnelles, en accordant une attention toute particulière aux mesures de sécurité en mer;
- prendre en considération les idées et les opinions de toutes les sources intéressées à la formation dans l'industrie;
- prodiguer des conseils à l'industrie, aux ministères appropriés et aux autorités du monde de l'enseignement pour ce qui est de la formation et de l'enseignement dispensés aux navigateurs;
- représenter l'industrie auprès de la Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre, récemment établie par le gouvernement fédéral pour traiter des stratégies et des questions de formation.

Recommandations

5. La direction générale de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne devrait continuer à jouer un rôle d'examen, de vérification et d'accréditation afin d'assurer le respect des normes nationales.

6. Pour assurer la répartition équitable des fonds de recyclage dans tout le pays, la Commission nationale sur la formation maritime, de concert avec EIC, devrait élaborer un mécanisme à partir d'une formule nationale liée aux besoins cernés pour chaque région.

7. Les établissements d'enseignement qui offrent une formation dans le domaine maritime devraient tous exiger que leurs instructeurs obtiennent au moins un crédit en techniques d'enseignement des adultes.

8. La Commission nationale sur la formation maritime devrait amorcer le processus visant à rationaliser la prestation de la formation dans le domaine maritime au Canada.

E. Initiatives de l'industrie

De l'avis du comité directeur, une Commission nationale sur la formation maritime dotée de pouvoirs décisionnels fera office de tribune où tous les intervenants de l'industrie pourront collaborer à l'élaboration et à la prestation de la formation dans le domaine maritime. Dans le cadre de la présente étude, on a longuement discuté de deux questions majeures qui ont des incidences importantes sur la formation, mais qui se rapportent également à d'autres fonctions liées aux ressources humaines.

La première question a trait à la planification des ressources humaines et à la formation nécessaires pour affermir l'offre future des officiers supérieurs de la marine marchande. Le comité directeur a appuyé le concept de la planification de carrière par le biais d'un programme pour le perfectionnement professionnel et, à long terme, par l'élaboration possible de programmes de diplôme universitaire et de licence, lesquels devraient faire l'objet d'une analyse approfondie. La deuxième question a trait au besoin d'établir des normes de recrutement de premier échelon pour assurer

que l'industrie puisse toujours compter sur un nombre suffisant de personnes compétentes, ambitieuses et motivées susceptibles d'accéder à des postes supérieurs.

Le comité directeur encourage chaque entreprise et chaque association à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'avenir de l'industrie au Canada.

Recommandations

9. À titre individuel, les entreprises ou associations industrielles devraient mettre en place un programme de perfectionnement professionnel global pour régler le problème des pénuries présentes et possibles pour certains postes. Le programme de perfectionnement professionnel devrait couvrir à la fois les exigences scolaires et le service en mer, pour les postes de premier échelon jusqu'à ceux pour lesquels il faut des licences MM, CNI, ONI ou des certificats de transporteur de première classe.

- le programme de perfectionnement professionnel ne réduira pas les exigences de reconnaissance professionnelle visant la scolarité ou le service en mer établies par la Garde côtière canadienne;
- le programme de perfectionnement professionnel créera un nombre limité de postes. Ce nombre sera déterminé chaque année selon les besoins précis de la région;
- l'accès au programme devrait être fonction de critères convenus;
- le programme serait ouvert à des candidats de tout niveau.

10. L'industrie maritime devrait élaborer des normes de recrutement pour chaque secteur, comme l'industrie de la pêche, celle des traversiers et transbordeurs, celle des remorqueurs, et ainsi de suite.

Enfin, à longue échéance, le succès de l'industrie dépendra de sa capacité à continuer d'intéresser les jeunes. Les changements démographiques indiquent que l'industrie maritime devra rivaliser avec d'autres industries pour avoir sa part de la crème des travailleurs de ce groupe d'âge.

Stratégie de mise en oeuvre

L'industrie maritime canadienne est un employeur important qui contribue largement au bien-être économique de la nation. De nombreux côtés positifs de l'industrie restent méconnus du grand public canadien, particulièrement des jeunes, qui pourraient y devenir de futurs employés. Au cours de la prochaine décennie, l'industrie maritime pourrait songer à lancer une campagne nationale visant à sensibiliser les Canadiens à sa contribution ainsi qu'aux perspectives de carrière qu'elle offre.

Annexe A

Membres du comité directeur de l'industrie du transport maritime

Capitaine John Daniels
Chef, Équipages maritimes et formation
(remplaçant : Monsieur Jim Holburn,
surintendant)
Équipages maritimes et Formation
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne
Édifce Canada
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur Lawrence Dempsey
Secrétaire-trésorier national
Gilde de la marine marchande du
Canada et Association des pilotes
maritimes du Canada
1150, promenade Morrison
Ottawa (Ontario)
K2H 8S9

Monsieur Michel Desjardins
(remplaçant d'Andrew C. Boyle)
Secrétaire-trésorier
Syndicat international de marins
canadiens
1333, rue Saint-Jacques
Montréal (Québec)
H3C 4K2

Monsieur Dwight Duthie
Analyste
Section des Études sur les professions
et des Relations avec les programmes
Emploi et Immigration Canada
140, Promenade du Portage
Phase IV, 8^e étage
Hull (Québec)
K1A 0J9

Monsieur John Fuchs
(président, Comité directeur)
Directeur exécutif
Conseil des affaires maritimes
112, rue Kent
Pièce 2007
Ottawa (Ontario)
K1P 5P2

Monsieur A.G. (Bud) Harbridge
Directeur général adjoint
Ressources humaines et Administration
B.C. Ferries
112, rue Fort
Victoria (C.-B.)
V8V 4V2

Monsieur Dave Johnson
Représentant international
Union internationale des travailleurs et
travailleuses unis de l'alimentation et
du commerce
B.p. 1198
Port aux Basques (T.-N.)
A0M 1C0

Annexe A

Monsieur Brett Joyce
Président
B.C. Ferry & Marine Workers' Union
202 - 990, rue Market
Victoria (C.-B.)
V8T 2E9

Monsieur Peter Woodward
Vice-président
Council of Marine Carriers
1575, rue Georgia ouest
Pièce 200
Vancouver (C.-B.)
V6G 2V3

Monsieur Richard McConnell
Directeur de la formation
Marine Atlantic Inc.
100, rue Cameron
Moncton (N.-B.)
E1C 5Y6

Monsieur George Miller
Président
Association canadienne des armateurs
des Grands Lacs
360, rue Saint-Jacques ouest
Pièce 1217
Montréal (Québec)
H2Y 1P5

Monsieur Robert Somers
Directeur
Direction des Études de secteur
Emploi et Immigration Canada
140, Promenade du Portage
Phase IV, 8^e étage
Hull (Québec)
K1A 0J9

Monsieur Richard Vézina
Secrétaire-trésorier
Syndicat canadien des officiers de la
marine marchande
9670, rue Notre-Dame est
Montréal (Québec)
H1L 3P8

Annexe B

Participants à l'enquête

Entreprises de transport maritime

Monsieur C.J. Badger
Maître de port
Nanaimo Harbour Commission
C.P. 131
104, rue Front
Nanaimo (C.-B.)
V9R 5K4

Capitaine David Batchelor
Administration de pilotage du
Pacifique
Vancouver (C.-B.)

Monsieur Ernest Beaupertuis
Socanav Inc.
Montréal (Québec)

Capitaine J. L. Bédard
Ports Canada
Port de Montréal - Cité du Havre
Montréal (Québec)
H3C 3R5

Capitaine N. Berrigan
Société des remorqueurs du Québec
Québec (Québec)

Monsieur Barry Blair
Gouvernement du Manitoba
Ministère de la Voirie et du Transport
Aéroports du nord et opérations
maritimes
Winnipeg (Manitoba)

Monsieur Tim Butler
Northern Transportation Co. Ltd.
Pièce 1000 - 10665, avenue Jasper
Edmonton (Alberta)
T5J 3Z2

Monsieur J. Campbell
Ministère des Pêches et Océans
C.P. 6000
9860, chemin Saanich ouest
Sidney (C.-B.)
V8L 4B2

Monsieur T.K. Coates
Superviseur maritime
N.M. Paterson and Sons
C.P. 664
1918, rue Younge
Thunder Bay (Ontario)
P7C 4W6

Monsieur George Colquhoun
North Fraser Harbour Commission
2020, chemin Airport
Richmond (C.-B.)
V7B 1C6

Monsieur R. Cooper
Directeur général
Westminster Tug Boats Ltd.
713, rue Columbia
Pièce 617
New Westminster (C.-B.)
V3M 1B2

Annexe B

Monsieur Gordon Cotton
Marine Atlantic Inc.
100, rue Cameron
Moncton (N.-B.)
E1C 5Y6

Capitaine L. Davis
Directeur des services maritimes
Ontario Northland Transportation Co.
1155, 1st Avenue West
Owen Sound (Ontario)
N4K 4K8

Monsieur Allen Domaas
Fraser River Harbour Commission
Pièce 505
713, rue Columbia
New Westminster (C.-B.)
V3M 1B2

Monsieur Finnie
Directeur des opérations et des ventes
C.P. Rail
700, rue Pender ouest
Pièce 1100
Vancouver (C.-B.)
V6C 1GB

Capitaine Roy Friis
Arctic Transportation Ltd.
Pièce 800, Eau Claire II
521, 3rd Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
T2P 3T3

Monsieur Georges Gagnon
COGEMA
Rue Matane-sur-mer
Matane (Québec)
G4W 4C5

Monsieur Gary Gribble
Superviseur du personnel
Algoma Central Railway
Direction Marine
1, rue Chestnut
Port Colborne (Ontario)
L3K 1R3

Madame Ellen Hamilton
Valley Towing Ltd.
C.P. 2110
New Westminster (C.-B.)
V3L 5A3

Monsieur A.G. (Bud) Harbridge
B.C. Ferries
1112, rue Fort
Victoria (C.-B.)
V8V 4V2

Madame Shirley Harding
Ministère des Pêches et Océans
Région de Terre-Neuve
C.P. 5667
St. John's (Terre-Neuve)
A1C 5X1

Monsieur R. Hodder, Jr.
Directeur et vice-président
Hodder Tugboat Co. Ltd.
11171, chemin River
Richmond (C.-B.)
V6X 1Z6

Monsieur Douglas J. Ireland
Canada Steamship Lines Inc.
759, Place Victoria
Montréal (Québec)
H2Y 2K3

Monsieur Denis Paul Hus
Administration de pilotage des
Laurentides
1080, colline Beaver Hall
Pièce 1402
Montréal (Québec)
H2Z 1S8

Madame Lynn Lafortune
La Compagnie de navigation
Canarctic Ltée
350, rue Sparks
Pièce 1005
10^e étage, tour Delta
Ottawa (Ontario)
K1R 7S8

Monsieur Jules Lapiere
Vice-président aux Ressources
humaines
Société des traversiers du Québec
109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 7A1

Monsieur Robert E. MacDonald
Atlantic Towing Ltd.
C.P. 5777
Saint-Jean (N.-B.)
E2L 4M3

Monsieur Mac Makarchok
Président
Club Canamac Cruises
40, rue Alexander
Toronto (Ontario)
M4Y 1B5

Monsieur T. Mangan
Agent des Opérations
Ministère de la Défense nationale
(Régions de l'est et de l'ouest)
Ottawa (Ontario)

Monsieur R. Marshall
Chef, direction Marine
Ministère des Pêches et Océans
C.P. 5050
Burlington (Ontario)
L7R 4A6

Monsieur D. McAllister
Président
McAllister Towing
410, rue Saint-Nicolas
Pièce 401
Montréal (Québec)
H2Y 2P5

Monsieur A. Wilson Methven
ou
Madame Susan Price
National Sea Products
C.P. 1329
Lunenburg (N.-É.)
B0J 2C0

Madame Coral Milne
Directrice du personnel
P & H Shipping
216-A, boul. Matheson est
Mississauga (Ontario)
L4Z 1V4

Monsieur William Morton
EnerChem/CLCA
1315, boul. de Maisonneuve ouest
Montréal (Québec)
H3G 1M4

Annexe B

Monsieur R. Oliphant
Directeur des opérations et
maître de port
Vancouver Port Corporation
2300, place Granville
200, rue Granville
Vancouver (C.-B.)
V6C 2P9

Monsieur Jan P. Oskam
Gestionnaire de projet
Fraser River Pile & Dredge Ltd.
14431, chemin River
Richmond (C.-B.)

Monsieur Michel Parent
Clarke Transport Inc.
Direction de la Gestion des navires
276, rue Saint-Jacques
Pièce 615
Montréal (Québec)
H2Y 1N3

Monsieur Gordon S. Payne
Kent Line Limited
C.P. 725
Saint-Jean (N.-B.)
E2L 4B4

Monsieur André Péladeau
Administrateur du personnel
ou
Monsieur Robert Elliott
Surintendant de la flotte
Voie maritime du Saint-Laurent
C.P. 97
Saint-Lambert (Québec)
J4P 3N7

Monsieur Gerald G. Puddister
Puddister Trading Co. Ltd.
23, rue Springdale
St. John's (T.-N.)
A1A 5H0

Monsieur P.L. Ritcey
Eastern Canada Towing Limited
C.P. 337
Halifax (N.-É.)
B3J 2N7

Monsieur Michel Rivard
Daishowa Maritime inc.
10, boul. des Capucins
C.P. 1487 — Terminus
Québec (Québec)
G1K 7H9

Madame Catharine J. Ross
Directrice du personnel
Secunda Marine Services Ltd.
C.P. 605
Dartmouth (N.-É.)
B2Y 3Y9

Monsieur Tom Sellers
Directeur des opérations
Administration de pilotage
de l'Atlantique
Tour de la Banque de Montréal
5151, rue George
Pièce 1203
Halifax (N.-É.)
P3J 1M5

Monsieur W.D. Scott
Incan Superior Ltd.
105, rue May Sud
Pièce 102
Thunder Bay (Ontario)
P7E 1B1

Capitaine Brian Stansbury
Maître de port
Port Alberni Harbour Commission
C.P. 99
Port Alberni (C.-B.)
V9Y 7M6

Monsieur Doug Towill
C.H. Cates & Sons
C.P. 86106
Vancouver Nord (C.-B.)
V7L 4J5

Monsieur D. Tremblay
Chef, direction Marine
Ministère des Pêches et Océans
Institut Maurice Lamontagne
850, route de la Mer
Mont Joli (Québec)
G5H 3Z4

Monsieur Yves Villemaire
Directeur, Personnel navigant
de la flotte
Systèmes de la flotte
Garde côtière canadienne
Édifice Canada, 344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N7

Monsieur Jean-René Vincent
Contrôleur
Trois-Rivières Remorqueurs Ltée
2, rue Delorimier
Trois-Rivières Ouest (Québec)
G9B 1C6

Monsieur W.R. Wiggs
Directeur, Services maritimes
Gouvernement des Territoires du
Nord-Ouest
Ministère des Transports
Yellowknife (T.N.-O.)

Monsieur J. Wheelhouse
Chef, direction Marine
Ministère des Pêches et Océans
C.P. 1006
Institut océanographique de Bedford
Dartmouth (N.-É.)
B2Y 4A6

Madame S.M. Whitehouse
ULS Corporation
165B, chemin Cushman
St. Catharines (Ontario)
L2M 6T4

Monsieur D.E. Young
Nootka Sound Service Ltd.
Gold River (C.-B.)

Participants à l'enquête Établissements de formation maritime

Monsieur Hédard Albert
École des pêches du
Nouveau-Brunswick
C.P. 178
Caraquet (N.-B.)
E0B 1K0

Monsieur Jean-Guy Bouchard
Institut maritime du Québec
Centre de Québec
905, rue des Prairies
Québec (Québec)
G1K 3M5

Monsieur J.C. Braconnier
Principal
Pacific Marine Training Institute
265, rue Esplanade ouest
Vancouver Nord (C.-B.)
V7M 1A5

Monsieur G. Dufour
Chef, Logistique et Administration
Institut de formation de
Transports Canada
Centre de formation maritime
C.P. 5500
Cornwall (Ontario)
K6H 6L2

Monsieur J.A. Falardeau
Département de l'Ingénierie
Institut de formation de
Transports Canada
Centre de formation maritime
C.P. 5500
Cornwall (Ontario)
K6H 6L2

Monsieur Raymond Giguère
Institut maritime du Québec
Cégep de Rimouski
53, rue Saint-Germain ouest
Rimouski (Québec)
G5L 4B4

Monsieur Frederick Guse
Section de la Navigation et du Pilotage
Institut de formation de
Transports Canada
Centre de formation maritime
C.P. 5500
Cornwall (Ontario)
K6H 6L2

Monsieur Tom Kearsey
Principal
Nova Scotia Nautical Institute
Port Hawkesbury (N.-É.)
B0E 2V0

Monsieur Brian E. Keefe
Collège Saint-Laurent
Département de la Technologie
maritime
Windmill Point
Cornwall (Ontario)
K6H 4Z1

Monsieur Walter Kozak
Collège communautaire du
Nouveau-Brunswick
C.P. 427
St. Andrews (N.-B.)
E0G 2X0

Monsieur Geoff Meek
Président, département de la
Technologie de l'ingénierie maritime
Georgian College, campus
Owen Sound
8th Street East, pièce 1150
C.P. 700
Owen Sound (Ontario)
N4K 5R9

Monsieur Paul Racicot
Institut maritime du Québec
Centre de formation aux mesures
d'urgence en mer
C.P. 2156
Saint-Romuald (Québec)
G6W 5M5

Monsieur D. Robertson
Nova Scotia School of Fisheries
C.P. 700
Pictou (N.-É.)
B0K 1H0

Monsieur Cléophas Samuel
Centre spécialisé des pêches
167, La Grande Allée Est
C.P. 200
Grande-Rivière (Québec)
G0C 1V0

Capitaine Kirk Taylor
Holland College
Marine Centre
100, rue Water
Summerside (Î.-P.-É.)
C1N 1A9

Monsieur J. Paul Van Nest
Collège Saint-Laurent
Centre d'apprentissage de la vie
communautaire
Rues King et Portsmouth
Kingston (Ontario)
K7L 6A6

Annexe C

Personnes interrogées

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Capitaine David Batchelor
Directeur des opérations
Administration de pilotage du
Pacifique

Monsieur Pierre Boisvert
Directeur général
Systèmes de la flotte
Garde côtière canadienne

Capitaine R.L. Crouse
Chef, direction Marine
Région de Terre-Neuve
Ministère des Pêches et Océans

Monsieur John G. Daniels
Chef, Équipages maritimes et
Formation
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne

Monsieur Dale Gibb
Chef, direction Marine
Région du Pacifique
Ministère des Pêches et Océans

Monsieur James G. Holburn
Surintendant
Dossiers, gens de mer
Équipages maritimes et Formation
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne

Monsieur M.E. Jenkins
Surintendant
Normes des examens
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne

Monsieur Guy Lahaye
Directeur des opérations
Administration de pilotage des
Laurentides

Commandant MacCracken
Ministère de la Défense nationale

Monsieur T. Mangan
Directeur, Vaisseaux auxiliaires
Ministère de la Défense nationale

Monsieur R. Marshall
Chef, direction Marine
Région du Centre et de l'Arctique
Ministère des Pêches et Océans

Monsieur R. Theedom
Surintendant, Normes de formation
Sécurité des navires
Garde côtière canadienne

Monsieur D. Tremblay
Chef, direction Marine
Région du Québec
Ministère des Pêches et Océans

Annexe C

Monsieur Yves Villemaire
Directeur, Personnel navigant
de la flotte
Systèmes de la flotte
Garde côtière canadienne

Monsieur J. Wheelhouse
Chef, direction Marine
Région Fundy — Nouvelle-Écosse
Ministère des Pêches et Océans

Monsieur Don Wight
Directeur
Direction des Navires
Ministère des Pêches et Océans

SECTEUR PRIVÉ ET SOCIÉTÉS DE LA COURONNE

Capitaine Hugh Allan
Directeur de la gestion des navires
Atlantic Searoute Limited
Halifax (N.-É.)

Monsieur Ernest Beaupertuis
Directeur technique et vice-président
exécutif adjoint
Socanav inc.
Montréal (Québec)

Monsieur Jack Bishop
Directeur des services maritimes
Seaspan International Ltd.
Vancouver Nord (C.-B.)

Monsieur T.K. Coates
Superviseur maritime
N.M. Paterson & Sons
Thunder Bay (Ontario)

Capitaine Leath Davis
Ontario Northlands Transportation Co.
Owen Sound (Ontario)

Monsieur Walter Davis
Vice-président des opérations
ULS Corporation
Toronto (Ontario)

Monsieur Bill Duffy
Surintendant adjoint de la flotte
Opérations
ULS Corporation
St. Catharines (Ontario)

Monsieur Gary Gribble
Superviseur du personnel
Algoma Central Marine
Port Colborne (Ontario)

Capitaine J.L. Gosse
Surintendant maritime
Kingcome Navigation Company Ltd.
Vancouver (C.-B.)

Monsieur A.G. (Bud) Harbidge
Directeur général adjoint
Ressources humaines et Administration
B.C. Ferries
Victoria (C.-B.)

Monsieur Leo Hungle
Directeur des ressources humaines
Seaspan International Ltd.
Vancouver Nord (C.-B.)

Monsieur Les Jackson
Directeur des ressources humaines
Great Lakes Bulk Carriers
St. Catharines (Ontario)

Monsieur Pierre Laflamme
Agent de gestion du personnel
Société des traversiers du Québec
Québec (Québec)

Madame Angie Lessick
Agente d'information
B.C. Ferries
Victoria (C.-B.)

Monsieur R.E. MacDonald
Directeur du personnel
Atlantic Towing Ltd.
Saint-Jean (N.-B.)

Monsieur Donal McAllister
Président
McAllister Towing & Salvage Inc.
Montréal (Québec)

Monsieur Richard McConnell
Directeur de la formation
Marine Atlantic
Moncton (N.-B.)

Madame Susan Monk
Adjointe exécutive
Association canadienne des armateurs
des Grands Lacs
Montréal (Québec)

Monsieur W.B. Morton
Directeur du personnel
EnerChem Shipmanagement Inc.
Montréal (Québec)

Capitaine Larry Mossman
Capitaine de la flotte
National Sea Products Ltd.
Lunenburg (N.-É.)

Capitaine Lloyd Palmer
Directeur général adjoint
Opérations des vaisseaux
Marine Atlantic
North Sydney (N.-É.)

Monsieur G.S. Payne
Directeur des ressources humaines
Kent Line Limited
Saint-Jean (N.-B.)

Monsieur John Pitcher
Directeur de la formation et du
développement
Fishery Products International
St. John's (T.-N.)

Capitaine Tom Rayner
Directeur du règlement maritime
B.C. Ferries
Victoria (C.-B.)

Monsieur Steve Saunders
Directeur de la qualité, de la formation
et des services
National Sea Products Ltd.
Lunenburg (N.-É.)

Monsieur Brian Sims
Council of Marine Carriers
Vancouver (C.-B.)

Monsieur Leo Stradiotti
Président
North Arm Transportation
Vancouver (C.-B.)

Monsieur Bud Streeter
Directeur des opérations techniques
maritimes
Marine Atlantic
Moncton (N.-B.)

Annexe C

Monsieur Dave Sutton
Seaspan International Ltd.
Vancouver Nord (C.-B.)

Monsieur William Wells
Vice-président exécutif
Ressources humaines
Fishery Products International
St. John's (T.-N.)

Madame Shirley Whitehouse
Coordonnatrice des officiers de la flotte
ULS Corporation
St. Catharines (Ontario)

Monsieur Peter Woodward
Vice-président
Council of Marine Carriers
Vancouver (C.-B.)

Capitaine W.A. Whyte
The British Columbia Coast Pilots Ltd.
Vancouver (C.-B.)

GROUPES DE CONSULTATION

Environ 50 membres du personnel ont participé aux séances suivantes :

Camille Marcoux — Société des traversiers du Québec (2 séances)

Queen of Saanich — B.C. Ferries (2 séances)

Caribou — Marine Atlantic (2 séances)

Lemoyne — Great Lakes Bulk Carriers (2 séances)

ÉTABLISSEMENTS DE FORMATION

Monsieur Broc Broconier
Directeur
Pacific Marine Training Institute
Vancouver Nord (C.-B.)

Monsieur Jim Calvesbert
Chef de l'équipe de formation et de transition
Collège de la Garde côtière canadienne
North Sydney (N.-É.)

Monsieur John Connors
Chef de direction, Transport maritime
Marine Institute
St. John's (T.-N.)

Monsieur Raymond Giguère
Institut maritime du Québec
Rimouski (Québec)

Monsieur Tom Kearsey
Principal
Nova Scotia Nautical Institute
Port Hawkesbury (N.-É.)

Monsieur William Leslie
Doyen, Génie technologique
Georgian College of Applied Arts and Technology
Barrie (Ontario)

Monsieur Terry McClusky
Chef du service des inscriptions
Collège de la Garde côtière canadienne
North Sydney (N.-É.)

Monsieur G.R. Meek
Président, Génie technologique
Georgian College of Applied Arts and
Technology
Owen Sound (Ontario)

Capitaine Robert Mercer
Assistant
Marine Institute
St. John's (T.-N.)

Monsieur Pierre Michotte
Directeur des stages de développement
Institut maritime du Québec
Rimouski (Québec)

Monsieur David Parkes
Directeur
Collège de la Garde côtière canadienne
North Sydney (N.-É.)

Monsieur Robert Pelletier
Directeur de l'enseignement des
adultes
Institut maritime du Québec
Saint-Romuald (Québec)

Monsieur Paul Racicot
Directeur
Centre de formation aux mesures
d'urgence en mer
Saint-Romuald (Québec)

Monsieur Jean-Marie Vignola
Directeur
Institut maritime du Québec
Rimouski (Québec)

Office of External Affairs
U.S. Merchant Marine Academy,
King's Point, New York
États-Unis

SYNDICATS OU ASSOCIATIONS

Monsieur Andrew Boyle
Secrétaire-trésorier
Syndicat international des marins
canadiens
Montréal (Québec)

Monsieur Lawrence Dempsey
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du
Canada
Ottawa (Ontario)

Monsieur Ashley Humphrey
Agent d'affaires
Guilde de la marine marchande du
Canada
Vancouver (C.-B.)

Monsieur Dave Johnston
Représentant international
Union internationale des travailleurs et
travailleuses unis de l'alimentation et
du commerce
Port-aux-Basques (T.-N.)

Monsieur Brett Joyce
Président
B.C. Ferry and Marine Workers Union
Victoria (C.-B.)

Monsieur Francis Littlejohn
Syndicat des pêcheurs, de
l'alimentation et travailleurs assimilés
St. John's (T.-N.)

Révérénd Desmond McGrath
Agent d'enseignement
Syndicat des pêcheurs, de
l'alimentation et travailleurs assimilés
St. John's (T.-N.)

Annexe D

Renseignements sur la formation

LÉGENDE DES DIAGRAMMES DE RENSEIGNEMENTS SUR LA FORMATION

Les notes explicatives qui suivent concernent les abréviations employées dans les diagrammes de renseignements sur la formation :

Durée

H = heures
J = jours
S = semaines
M = mois

Options de financement

Les frais relatifs aux cours de formation peuvent être payés selon un certain nombre d'options de financement. Toutes les options offertes sont indiquées par un « » dans la colonne d'option de financement appropriée. Les options de financement qui apparaissent dans les diagrammes s'expliquent comme suit :

EIC=	EIC paye la totalité des frais de scolarité pour l'étudiant
É=	L'étudiant paye ses propres frais de scolarité
Cie=	La compagnie paye la totalité des frais de scolarité pour l'étudiant
EIC/É=	EIC et l'étudiant partagent le versement des frais
EIC/Cie=	EIC et la compagnie qui emploie l'étudiant partagent le versement des frais
É/Cie=	L'étudiant et la compagnie partagent le versement des frais
EIC/NS DOF=	EIC et le ministère des Pêches de la Nouvelle-Écosse partagent le versement des frais
RITC=	Les programmes Community Futures de la Nouvelle-Écosse paient la totalité des frais de scolarité

Chaque diagramme comporte un certain nombre d'astérisques (*) qui renvoient à des renseignements plus précis.

* renvoie à une explication des circonstances spéciales qui s'appliquent aux renseignements fournis

n.p. aucun renseignement n'a été fourni par l'organisation

Cours de perfectionnement fédéraux et provinciaux dans les métiers de la marine

Cours offerts par des établissements

- Pacific Marine Training Institute
- Georgian College
- Collège Saint-Laurent
- Centre spécialisé des pêches
- Institut maritime du Québec
- Holland College
- École des pêches du Nouveau-Brunswick
- Collège communautaire du Nouveau-Brunswick
- Nova Scotia School of Fisheries
- Nova Scotia Nautical Institute
- Marine Institute
- Institut de formation de Transports Canada

B.C. FERRY CORPORATION - Victoria, C.-B.

Durée

Cours de recyclage offerts*

Heures Jours Semaine Mois F.C.E. F.A.*** N.D.******

Formation interne

Accident Investigation						√	
Advanced Trainer Skills							√
Basic Cashier					√		
Basic Trainer Skills		2					
BC Ferry Corporation Seamanship							√
Boat and Fire Drills					√		
Cook's Trade Qualification							√
Customer Relations							√
Dealing with Offenders and Authority							√
Food Handlers' Certificate		2					
Industrial First Aid			2				
Introduction to Need for Security							√
Lifeboatman Certificate							√
Marine Radio Operator						√	
New Employee Orientation							√
Passenger Control					√		
Pre-Retirement Seminar		1					
Principles of Security in Relation to Revenue Handling							√
Ramp-Deck Operations					√		
Safety-Oriented First Aid (Emergency Level)		1					
Shipboard Emergency					√		
Supervisory Steward							√
Survival First Aid							√
Traffic Control					√		

- * - renseignements tirés du B.C. Ferries Catalogue Training Programs
- cours offerts à l'interne et par correspondance
- cours offerts au besoin
- cours offerts aux employés de la B.C. Ferries
- d'autres cours peuvent être élaborés et offerts au besoin
- coûts de formation interne, par correspondance et externe défrayés selon le besoin
- ** - F.C.E. formation en cours d'emploi
- *** - F.A. programme de formation autonome
- **** - N.F. renseignements non fournis

459

PACIFIC MARINE INSTITUTE - Vancouver, C.-B.

Cours de recyclage offerts	Durée			Prin.	Calendrier			Choix de financement					Inscriptions*			Frais \$		
	Heures	Jours	Sem. Mois		ÉTé	Aut.	Hiver	EC	F.A.	Entr.	EC/F.A.	Entr./F.A.	EC/Entr.	1989	1990		1991	
<u>Navigation</u>																		
ARPA		5		√	√	√	√			√					71	42	42	144
BC Coast Pilot Examination Prep.			3	√		√	√			√					10	15	16	172
Captain Small Craft - CSC 1	36					√	√			√					48	32	21	85
Captain Small Craft - CSC 2	72					√	√			√					24	16	12	335
Command Endorsement (COE)			4	√		√	√			√					50	26	43	144
Deckhand, Efficient			12			√	√			√					11	12	16	471
Deckhand, Fishing			4	√						√					0	17	11	240
Electronic Aid to Navigation		2		√		√	√			√					15	11	21	55
Fishing Master III		1	12							√					28	41	31	496
Fishing Master IV			7							√					15	15	12	360
Loran C	6			√		√	√			√					12	18	15	38
Marine Industry New Entry Training			27						√						0	0	18	0
Master Minor Waters			8				√			√					12	10	7	251
Naval Architecture			8				√			√					np	np	15	229
ONI			20				√			√					7	7	19	661
ON II			20				√			√					14	15	22	680
Practical Use of Radar	18			√		√	√			√					20	23	25	84
Restricted Radio Operators Certificate	6					√	√			√					21	32	29	45
SEN I part A		6		√	√	√	√			√					89	76	78	298
SEN I part B		14		√	√	√	√			√					89	76	78	298
SEN II		15		√	√	√	√			√					85	96	107	279
Watchkeeping Mate			20	√			√			√		√			48	64	76	625
Watchkeeping Mate Endorsement		33				√				√					7	12	14	298
Applied Mechanics			7	√						√					np	np	17	257
Applied Mechanics 3rd Class			8			√				√					np	np	4	257

197

* nombre de places occupées

** cours offerts à la demande de l'entreprise - l'année durant, sur demande

N.F. renseignements non fournis

PACIFIC MARINE INSTITUTE - Vancouver, C.-B.

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frais		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
MED																		
MED A1		3			✓	✓	✓	✓			✓				700	469	401	110
MED A2		4			✓	✓	✓	✓			✓				39	110	82	132
MED B1		5			✓	✓	✓	✓			✓				386	399	410	155
MED B2		5			✓	✓	✓	✓			✓				377	428	362	167
MED C		3			✓	✓	✓	✓			✓				153	148	161	99
MED D		2			✓	✓	✓	✓			✓				144	150	162	70
Autres																		
Basic Tanker Safety (First Responders)		3					✓	✓		✓	✓		✓		10	24	24	406
First Aid Emergency		1			✓		✓	✓		✓					64	76	74	45
First Aid Standard		2			✓		✓	✓		✓					192	227	220	65
Net Mending			2				✓	✓		✓					10	70	39	250
Shipping and Marine Operations 1st year - certification diploma				8	✓		✓	✓		✓	✓		✓		6	18	6	450
Shipping and Marine Operations 2nd year diploma				8	✓		✓	✓		✓	✓		✓		0	0	11	450
Train the Trainer		5			✓		✓	✓		✓	✓		✓		7	13	15	625

463

* nombre de places occupées

** cours offerts à la demande de l'entreprise - l'année durant, sur demande

N.F. renseignements non fournis

GEORGIAN COLLEGE - Owen Sound, Ontario

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frais		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC./F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
ARPA	30						✓	✓	✓	✓					7	7	7	800
SEN I part A	120						✓	✓	✓	✓					18	18	18	1350
SEN I part B	80						✓	✓	✓	✓					18	18	18	850
SEN II	80						✓	✓	✓	✓					15	15	15	1000
Génie																		
MED A1	19.5						✓	✓	✓	✓				np	np	163	180	
MED A2**	26						✓	✓	✓	✓				np	np	24	270	
MED B1	32.5						✓	✓	✓	✓				np	np	133	360	
MED B2	29						✓	✓	✓	✓				np	np	131	360	
MED C	19.5						✓	✓	✓	✓				np	np	42	180	
MED D	13						✓	✓	✓	✓				np	np	42	180	

797

* nombre de places occupées

** cours offerts à la demande de l'entreprise - l'année durant, sur demande

ST. LAWRENCE COLLEGE - Kingston, Ontario

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frans		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
<u>MED</u>																		
MED A2**			4		√						√				40	30	30	200

465

* nombre de places occupées

** études menées de manière indépendante (toujours disponibles)

CENTRE SPÉCIALISÉ DES PÊCHES - Grande-Rivière, Québec

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frais		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr/F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
<u>Génie</u>																		
Mécanique Marine**	1350						√								3	12	12	0
<u>Autres</u>																		
Exploitation et production des ressources marines**	90						√	√							20	22	22	0
Pêche professionnelle**	1350						√	√							5	0	8	0

466

* nombre de sièges occupés

** sans frais - financement provincial

HOLLAND COLLEGE - Summerside, Î.-P.-É.

Cours de recyclage offerts	Durée		Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frais**				
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
<u>Navigation</u>																		
ARPA	5				√	√	√	√	√	√	√				0	0	8	275
Command Endorsement (COE) (Includes MED C&D and SEN II)				3	√	√	√	√	√	√	√				6	5	7	3300
Fishing Master I (Includes required SEN & MED courses)				6	√		√	√	√	√	√				0	1	0	6600
Fishing Master II (Includes required SEN & MED courses)				6	√		√	√	√	√	√				2	0	1	6600
Fishing Master III (Includes required SEN & MED courses)				6	√		√	√	√	√	√				5	3	0	6600
Fishing Master IV (Includes required SEN & MED courses)	40				√	√	√	√	√	√	√				2	14	44	2200
Master Mariner (Includes SEN II)				6	√	√	√	√	√	√	√				8	4	5	6600
ON I (Includes SEN II and MED C&D)				6.5	√	√	√	√	√	√	√				4	8	9	7150
ON II (Includes MED C&D)				6	√	√	√	√	√	√	√				7	5	6	np
SEN I part A	20				√	√	√	√	√	√	√				19	16	18	1100
SEN I part B	12				√	√	√	√	√	√	√				19	16	18	660
SEN II	14				√	√	√	√	√	√	√				23	14	27	770
Watchkeeping Mate (Includes SEN I and MED A1, B1, B2, & C)				6	√	√	√	√	√	√	√				11	10	19	6600

467

* nombre de places occupées

** les frais comprennent la somme de 55,00 \$ par jour, par étudiant, imputée à EIC

N.F. renseignements non fournis

HOLLAND COLLEGE - Summerside, Î.-P.-É.

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frise**		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Génie																		
Marine Engineer - 1st Class (Includes required MED courses)				8	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				2	2	6	9280
Marine Engineer - 2nd Class (Includes required MED courses)				7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				3	4	3	7700
Marine Engineer - 3rd Class (Includes required MED courses)				5	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			1	3	4	5800
Marine Engineer - 4th Class (Includes required MED courses)				2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				3	3	3	2320
MED																		
MED A1	19.5				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				132	109	100	165
MED A2	26				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				0	0	0	220
MED B1	32.5				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				146	54	30	275
MED B2	29				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				138	107	81	275
MED C	19.5				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				16	25	37	275
MED CPR	8				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				16	25	37	55
MED D	13				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				16	25	37	275
MED First Aid	12				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				184	163	181	110
Autres																		
Tanker Endorsement			5		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				0	0	24	np

897

* nombre de places occupées
 ** les frais comprennent la somme de 55,00 \$ par jour, par étudiant, imputée à EIC

IST T M TIM U C BEC

Cours de recyclage offerts	Durée		Calendrier				Choix de financement			Inscriptions*			Frais					
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
APRA***		5			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			20	20	16	850
Matelotage - certificat****			15		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			24	24	24	3600
NES I***			7		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			32	24	24	3700
NES II***			3		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			32	40	40	1800
Officier de navigation*****				3	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			60	70	60	2880
Génie																		
Assistance mécanique****			15		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			12	12	12	3600
Mécanique de marine*****				3	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			30	20	20	2880
MED																		
MED A1**	19.5				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			396	300	300	260
MED A2**	26				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			12	12	80	239
MED B1**	32.5				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			396	300	300	330
MED B2**	29				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			396	300	300	410
MED C**	19.5				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			48	120	60	200
MED CPR**	4				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			12	12	60	30
MED D**	13				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			48	120	60	130
MED First Aid**	9				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			396	300	300	35
Autres																		
Aide-cuisinier***			18		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			36	36	24	4050
Cuisinier de navire***			12		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			36	36	24	2700
Transport et manutention de produit petroliers élémentaire****		3.5			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			50	50	72	168
Transport et manutention de produit petroliers régulier****			1		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			50	50	72	210

* nombre de places occupées

** cours offerts à St-Romuald, Qc, seulement

*** cours offerts à Québec, Qc, seulement

**** cours offerts à Québec et à Montréal, Qc

46H

NEW BRUNSWICK COMMUNITY COLLEGE - St. Andrews, N.-B.

Cours de recyclage offerts	Durée		Calendrier				Choix de financement					Inscriptions*			Frais			
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
Fishing Master II			12					✓	✓						0	0	0	4500
Fishing Master III			9					✓	✓						0	0	23	2220
Fishing Master IV			8					✓	✓						38	40	33	1960
Master Minor Waters			20					✓	✓				✓		0	4	0	2500
Watchkeeping Mate			24				✓	✓	✓				✓		0	0	0	5300
MED																		
MED A1			3		✓		✓	✓	✓	✓	✓				32	68	49	200
MED A2			4		✓		✓	✓	✓	✓	✓				32	68	49	200

471

* nombre de places occupées

NOVA SCOTIA NAUTICAL INSTITUTE - Port Hawkesbury, N.-É.

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Frais**		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC./F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
Able Seaman			1		✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	np
ARPA			1		✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	np
Bridge Team			1		✓		✓	✓							0	0	0	np
Deck Watch			1		✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	np
Master Mariner				8	✓		✓	✓	✓	✓	✓				2	2	2	650
New Entry Seaperson			18		✓		✓	✓	✓	✓	✓				32	49	45	400
ON I				8	✓		✓	✓	✓	✓	✓				8	5	6	650
ON II				8	✓		✓	✓	✓	✓	✓				22	16	15	650
SEN I				3	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	22	375
SEN II				3	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	22	375
Watchkeeping Mate				7	✓		✓	✓	✓	✓	✓				27	20	27	500
Géné																		
Marine Engineer - 1st Class				10	✓		✓	✓	✓	✓	✓				5	6	7	1000
Marine Engineer - 2nd Class				10	✓		✓	✓	✓	✓	✓				5	14	13	1000
Marine Engineer - 3rd Class				6	✓		✓	✓	✓	✓	✓				3	4	6	500
Marine Engineer - 4th Class				6	✓		✓	✓	✓	✓	✓				2	1	2	500

472

* nombre de places occupées

** si EIC achète les places, les frais s'établissent à 55,00 \$ par jour pour chacun des étudiants

N.F. renseignements non fournis

NOVA SCOTIA NAUTICAL INSTITUTE - Port Hawkesbury, N.É.

Cours de recyclage offerts	Durée			Calendrier				Choix de financement					Inscriptions*			Frais**	
	Heures	Jours	Sem. Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC./F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
MED																	
MED A1			3	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	164
MED B1			5	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	270
MED B2			5	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	270
MED C			3	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	150
MED D			2	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	100
MED First Aid			2	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	108
Autres																	
Tanker Safety				✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	385
Transportation of Dangerous Goods			1	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	np
WHMIS			1	✓		✓	✓	✓	✓	✓				np	np	np	np

473

* nombre de places occupées

** si EIC achète les places, les frais s'établissent à 55,00 \$ par jour pour chacun des étudiants

N.F. renseignements non fournis

NOVA SCOTIA SCHOOL OF FISHERIES, Pictou, N.-É.

Cours de recyclage offerts	Durée			Calendrier				Choix de financement						Inscriptions*			Frais						
	Hrs	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/	F.A.	Entr.	EIC/	NS	D.F.O.	D.F.O.	R.I.T.C.**	1989	1990	1991	\$
Navigation																							
Fishing Master I***			16		✓		✓	✓				✓								10	11	15	np
Fishing Master II***			14		✓		✓	✓				✓								15	12	15	np
Fishing Master III***			13		✓		✓	✓				✓								35	40	50	np
Fishing Master IV***			8		✓		✓	✓				✓								144	150	160	np
Trawlman Offshore Fleet			5		✓	✓	✓	✓				✓								36	36	41	np
Géné																							
Fishing Vessel Chief Engineer			14		✓	✓	✓	✓							✓					np	np	12	np
Marine Gas & Diesel Maint'ce			4		✓	✓	✓	✓								✓				np	np	np	np
MED																							
MED A1			5		✓	✓	✓	✓							✓					159	169	275	np
MED A2			5		✓	✓	✓	✓							✓					159	169	275	np
MED B1 (part of Fishing Master I, II, and Chief Engineering programs)			7		✓	✓	✓	✓				✓								21	15	25	np
MED B2 (part of Fishing Master I, II, and Chief Engineering programs)			5		✓	✓	✓	✓				✓								21	15	25	np
Autres																							
Acct'ng for Fish Plant Operations			2		✓	✓	✓	✓											✓				
Aquaculture			12		✓	✓	✓	✓											✓	np	np	24	np
First Aid/Emergency/Standard		1,2&3			✓	✓	✓	✓					✓							60	62	100	np
Small Business Management			3		✓	✓	✓	✓										✓		45	50	72	np

474

TRANSPORT CANADA TRAINING INSTITUTE - Cornwall Ontario

Cours de recyclage offerts	Durée				Calendrier				Choix de financement				Inscriptions*			Fraks**		
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
ARPA	13				✓	✓	✓	✓							70	64	72	0
Canadian Coast Guard Ops Module	40				✓										0	0	0	0
Fundamental Marine Search & Rescue	15				✓			✓							36	38	42	0
Ice Interpretation/Starvue	10				✓										18	9	12	0
Logistics Officer Training Program	100				✓		✓	✓							5	13	0	0
RCC/MRSC Controllers Course	13				✓			✓							16	16	21	0
SEN I	13				✓	✓	✓	✓							70	64	72	0
SEN II	13				✓	✓	✓	✓							70	64	72	0
Génie																		
Basic Industrial Electronics			4		✓			✓							16	16	8	0
Fuel and Water Treatment Course			2					✓							16	16	16	0
Refrigeration & Air Conditioning			4		✓			✓							16	22	22	0
Autres																		
Storekeeper/Clerk			8		✓			✓	✓						np	16	np	0

475

* nombre de places occupées

** les étudiants sont des employés du gouvernement fédéral - formation gratuite

N.F. renseignements non fournis

**Programmes provinciaux et fédéraux d'apprentissage et
d'instruction des cadets**

PROGRAMMES D'APPRENTISSAGE À L'INTENTION DES CADETS - À l'échelle du Canada

Programmes d'apprentissage à l'intention des cadets	Durée				Choix de financement						Inscriptions*			Frais
	Heures	Jours	Sem.	Mois	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Les programmes de formation offert dans les institutions provinciales														
Pacific Marine Training Institute														
Marine Engineering Apprentice Program***				36							68	49	36	0
Georgian College														
Marine Engineering Technology Cadet Program				32		√					56	57	55	1000
Marine Navigation Technology Cadet Program				34		√					42	50	50	1000
St. Lawrence College														
Marine Engineering Technology Cadet Program				36							50	48	48	2538
Institut Maritime du Québec														
Architecture Navale (D.E.C.)			96			√					41	37	41	np
Génie mécanique de marine			96			√					91	90	89	np
Navigation (D.E.C.)			96			√					78	71	94	np
Radiocommunication-Electronique de maritime (A.D.E.)			64								11	15	19	np
Nova Scotia Nautical Institute														
Basic Engineering Cadet Program				10		√		√			5	6	5	1000
Basic Marine Navigation Cadet Program				10	√	√					8	9	17	1000
Newfoundland Marine Institute														
Marine Diesel Mechanic Program**				np										
Marine Engineering Cadet Program**				36										
Marine Navigation Cadet Program**				48										
FEDERAL CADET PROGRAMS														
Canadian Coast Guard College														
Nautical Science Cadet Program****				48							16	19	15	0

* nombre d'étudiants inscrits

** aucun renseignement n'a été fourni sur le financement, les frais et les inscriptions

*** le financement du programme d'apprentissage est assumé par la division provinciale responsable des programmes d'apprentissage et par le ministère de l'Éducation de la C.-B.

**** aucun frais - après l'obtention du diplôme, les étudiants sont soumis à un apprentissage de 4 ans en service de garde côtière

477

Programmes de formation offerts par des entreprises

- B.C. Ferry Corporation
- Marine Atlantic

MARINE INSTITUTE - St. John's, I.-N.*

Cours de recyclage offerts	Durée		Calendrier					Choix de financement				Inscriptions*			Frais			
	Heures	Jours	Sem.	Mois	Prin.	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.	1989	1990	1991	\$
Navigation																		
Able Seaman			6															
ARPA																		
Bridge Watchman			6															
CN I																		
CN II																		
Command Endorsement (COE)																		
Endorsement in Compass Deviation																		
Ferry Mate/Master																		
First Mate Ferry Steamship																		
Fishing Master I																		
Fishing Master II																		
Fishing Master III																		
Fishing Master IV																		
Master Ferry Steamship																		
Master Mariner																		
Master Minor Waters Steamship																		
Master Small Craft/Master Small Pass. Ship																		
Master under 350 tons & Tug MHT																		
Mate & Master Limited																		
ON I																		
ON II																		
Restricted Radio Operators Certificate																		
SEN I part A			4															
SEN I part B			2															
SEN II				10														
Watchkeeping Mate																		
Watchkeeping Mate Restricted																		

479

* aucun renseignement fourni par l'Institut - données tirées du livret académique de 1988-1989

MARINE INSTITUTE - St. John's, T.-N.*

Cours de recyclage offerts	Durée			Prin.	Calendrier			Choix de financement				Inscriptions*			Frais \$		
	Heures	Jours	Sem.		Mois	Été	Aut.	Hiver	EIC	F.A.	Entr.	EIC/F.A.	Entr./F.A.	EIC/Entr.		1989	1990
Géné																	
Chief Engineer - Motor Driven Fishing Vessel					✓	✓	✓	✓									
Marine Engineer - 1st Class					✓	✓	✓	✓									
Marine Engineer - 2nd Class					✓	✓	✓	✓									
Marine Engineer - 3rd Class					✓	✓	✓	✓									
Marine Engineer - 4th Class					✓	✓	✓	✓									
Watchkeeping Engineer - Motor Driven Fishing Vessel					✓	✓	✓	✓									
MED																	
MED I																	5
MED II																	15
MED III																	6

* aucun renseignement fourni par l'Institut - données tirées du livret académique de 1988-1989

084

MARINE ATLANTIC - moncton, N.-B.

Cours de recyclage offerts*	Durée						
	Heures	Jours	Semaine	Mois	F.C.E.**	F.A.***	N.D.****
<u>Navigation</u>							
Bridge Watch Certificate	16-24						
Command Seminar	24						
SEN II and ARPA	120						
Stability Review	40						
<u>Génie</u>							
Woodward Governor	24						
<u>MED</u>							
MED A1	24						
MED B1	36						
MED B2	40						
MED A1, B1, B2 - Revalidation	24-36						
MED C	24						
MED D	12						
First Aid	8						

* - renseignements tirés du Marine Atlantic 1990 Corporate Training Plan

- cours offerts à l'interne et à l'externe, selon le besoin
- cours offerts aux employés de Marine Atlantic
- d'autres cours pourraient au besoin être structurés et présentés
- coûts de formation défrayés par l'entreprise

** F.C.E. - formation en cours d'emploi

*** F.A. - programme de formation autonome

**** N.F. - renseignements non fournis

187

MARINE ATLANTIC - Moncton, N.-B.

Cours de recyclage offerts*	Durée				F.C.E.**	F.A.***	N.D.****
	Heures	Jours	Semaine	Mois			
Formation en gestion							
Building Management Communications	16						
Conducting Performance Review Interviews	8						
Effective Meetings and Presentations	16						
Labour Relations	16						
Leadership and Motivation	16						
Problem-Solving	16						
Supervisory I	24						
Time Management	9						
Writing Performance Objectives	8						
Autres							
Assistant Chief Steward's Training	16						
Confined Spaces	8						
Cook's Training	24						
Crane Slinger	8						
Customer Service	8						
Customer Service Problem-Solving	8						
Dining Room Management	8						
Health and Safety Committee	24						
Merchandising Skills	16						
Purser and Assistant Purser Refresher	24						
Sanitation	8						
Shipboard Familiarization	16						

482

* - renseignements tirés du B.C. Ferries Catalogue Training Programs
 - cours offerts à l'interne et par correspondance
 - cours offerts au besoin
 - cours offerts aux employés de la B.C. Ferries
 - coûts de formation interne, par correspondance et externe défrayés selon le besoin

Forum d'information et d'échanges organisé par :

les amis de la vallée du Saint-Laurent

Présentation du :

Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande

Par :

Richard Vézina, Président

PRÉSENTATION

Je me présente, mon nom est Richard Vézina, Président du S.C.O.M. M., diplômé de l'institut Maritime de Rimouski en 1963, mais avant tout originaire de la Pointe aux Pins (St-Joseph De Sorel) sur le bord du St-Laurent. J'y ai passé les 16 premières années de ma vie à jouer dans le sable et à me baigner dans les plus belles eaux douces au monde. Nous avons une des plus belles plages et nous nous amusons à sauter les vagues des gros « Steamers », des Cunards et des Empress du CP.

Oui, le St-Laurent me donna le goût de naviguer, et c'est pourquoi je prends aujourd'hui position afin de sauvegarder notre fleuve, le St-Laurent.

Lui qui est presque revenu comme avant, bien que les Industries sauvages se soient implantées et aient volé nos berges, l'eau y est plus limpide.

Continuons notre travail, travaillons ensemble.

C'est pourquoi je vous cite ce qui suit :

Extrait du Journal : **LE JOURNAL**
Montréal, dimanche 20 juillet 2002
118 années, nos 214
60 pages, 5 cahiers
\$0.85 (taxes en sus)

Presse Canadienne : **DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE SUR LE FLEUVE ST-LAURENT**

Nous apprenons que le navire "PETRONUT" immatriculé au Libéria celui-là même qui a déversé 5000 barils de mazout « C » dans les eaux du St-Laurent n'avait pas été capable de lancer sa propulsion principale lorsque les remorqueurs ont dû le laisser libre car un de ces remorqueurs subissait une panne électrique, ce qui le rendait inopérable.

Ces remorqueurs hautement sophistiqués et modernes opèrent sans mécanicien responsable dans la salle des machines, ils n'opèrent qu'avec un Capitaine et un matelot, ce qui semble aberrant dans le contexte, une enquête suivra...

Presse Canadienne : **LE DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE - LA FAUNE EST MASSACRÉE**

« La migration de cet automne est mise à risque, les Iles de Sorel et le Lac St-Louis étant l'endroit de prédilection pour une halte lors de la migration des oiseaux. Le nettoyage sera difficile et il semble que les marécages ciblés par ces oiseaux seront très difficiles d'accès.

Le Ministère est sur un pied d'alerte pour prévenir ce qui deviendra sûrement un des plus grand désastre de l'Ornithologie moderne. »

Presse Canadienne : **LES RIVERAINS**

« En plus de supporter les résidus de mazout qui recouvrent les berges de leur fleuve, les Riverains ont à vivre avec les fortes odeurs que le mazout dégage. Ces gaz sont très denses dû aux chaudes températures de ces derniers jours.

Des analyses ont prouvé qu'il est dangereux d'inhaler ces gaz, peut-être faudra-t-il évacuer les Riverains.

Les responsables de la Sécurité Publique en sont à prendre les mesures nécessaires quant à l'évacuation des gens âgés et des jeunes enfants. »

Ceci n'est que fictif, mais rien ne met plus à risque le fleuve St-Laurent, que des navires opérant avec des équipages réduits. Il y a longtemps que les Armateurs veulent enlever les Pilotes et réduire les équipages au strict minimum.

On parle de politique nationale, le St-Laurent, en aucun temps, ne peut être comparé aux eaux environnantes des Ports de l'Est (Halifax, St-John's) ou de l'Ouest (Victoria ou Vancouver). Le St-Laurent est à risque si nous appliquons les mêmes règlements que dans l'Est et l'Ouest.

Il est temps d'y voir avant qu'un désastre tel que celui décrit ci-haut n'arrive vraiment.

Mon Syndicat fera tout en son pouvoir et sollicite aujourd'hui votre aide pour empêcher les Armateurs d'opérer sans pilotes et à équipage réduit.

Voyons-y tous ensemble !!!!!

NOTE : Vous trouverez ci-joint copies des lettres envoyées aux Ministères concernés ainsi que celles envoyées aux personnes responsables de la décertification.



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande *Canadian Marine Officers Union*

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 16 avril 1998

Monsieur Bud Streeter
Président du bureau de la Sécurité Maritime
344, rue Slater
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Monsieur,

J'accuse réception de la vôtre du 8 avril dernier en réponse à mes lettres des 3 juillet 1997 et 12 mars 1998.

Votre correspondance nous avise qu'un comité interne étudiera le problème et qu'une politique nationale suivra. Monsieur, votre politique nationale est notre préoccupation première, car ce qui s'appliquerait partout ailleurs au Canada ne peut s'appliquer aux eaux Québécoises.

Une politique nationale c'est ce que nous ne voulons pas, c'est sûrement ce que les Armateurs sans scrupules veulent !

Nous n'avons pas à vous expliquer que l'eau du Fleuve Saint-Laurent, n'est pas celle du Pacifique ou de l'Atlantique. Nous devons penser eau potable, aux riverains, à l'écologie, "restricted water" le vrai sens de "eaux restreintes".

Le Fleuve Saint-Laurent est le plus beau fleuve du monde que vous mettez à **RISQUE** avec une politique nationale.

Les remorqueurs de Montréal et de Québec sont utilisés uniquement comme remorqueurs d'assistances, soit aides à la navigation, ce qui est très différent du système de touage "Long Tow".

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

Le Saint-Laurent n'a pas besoins d'être mis à risque, par une politique nationale qui ne s'appliquerait pas aux rivières, aux lacs et au **FLEUVE**.

C'est pourquoi, nous insistons pour qu'un comité régional soit formé afin d'entendre les gens du milieu, qui eux ne veulent pas mettre **LE SAINT-LAURENT EN PÉRIL**.

Nous espérons recevoir une réponse dans les plus brefs délais.

Bien à vous.



Richard Vézina
Président

RV/jl

c.c. Monsieur David Collenette, Ministre des Transports
Monsieur Ron Jackson, Sous Ministre adjoint, Ministère des Transports
Monsieur Paul Bégin, Ministre de l'environnement et de la faune
Monsieur Gilles Duceppe, Député de Laurier - Sainte-Marie
Monsieur Dominic Taddeo, Port de Montréal
Madame Christine Stewart, Environnement Canada
Madame Lynn Cleary, Environnement Canada



Transport
Canada

Transports
Canada

Safety & Security

Sécurité et sûreté

Tower C, Place de Ville
11th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8

Tour C, Place de Ville
11^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

FAXED
04-04-98

Your file Votre référence

Our file Notre référence

APR 08 1998

Monsieur Richard Vézina
Président
Syndicat canadien des officiers de marine marchande
Siège social
9670, rue Notre-Dame est
Montréal (Québec)
H1L 3P8

Monsieur,

Objet : Opération des remorqueurs sans mécanicien à bord

Nous avons bien reçu vos lettres en date du 3 juillet 1997 et du 12 mars 1998 ainsi que la lettre de M. Harold Anderson à M. Ron Jackson concernant le sujet en rubrique.

Votre première lettre avait alors été transmise à un agent qui l'a malheureusement égarée. Je vous présente toutes mes excuses pour ce malencontreux incident.

Nous profitons de l'occasion pour vous affirmer que toute correspondance arrivant à ce bureau en français recevra une réponse en français.

Nous tenons à vous assurer, Monsieur, que les inquiétudes que vous avez soulevées sont considérées à leur juste valeur et que nous avons déjà pris des mesures à cet effet.

Nous avons formé un comité interne qui étudie le problème et qui me fournira aussitôt que possible un rapport, accompagné d'une politique nationale, qui me sera soumis dans les plus brefs délais.

.../2

Soyez assuré, que nous vous tiendrons au courant de tout développement concernant l'objet de cette correspondance.

Nous ferons également parvenir à Messieurs Harold Anderson et Ron Jackson une copie de la présente correspondance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Bud Streeter
Directeur général
Sécurité maritime

cc: H. Anderson
C. Bouchard
M. Bloodworth
R. Jackson



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande **Canadian Marine Officers Union**

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 12 mars 1998

Monsieur Bud Streeter
Président du bureau de la Sécurité Maritime
344, rue Slater
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

OBJET : Lettre du 3 juillet 1997

Monsieur,

Est-ce parce que je vous ai écrit en français que je n'ai pas reçu d'accusé de réception à ma lettre citée en rubrique ? Mes membres et moi payons nos impôts donc votre salaire et j'attends votre réponse dans les plus brefs délais. Je vous demande formellement que votre bureau cesse d'émettre des certificats sans qu'un comité régional ne soit formé afin d'étudier les risques que cette navigation implique.

Il serait grand temps que votre bureau cesse de se baser sur ce qui se passe dans l'Ouest et sur la Côte Est, et cesse d'agir en automate.

Le Saint-Laurent, ce fleuve le plus majestueux du monde est à risque avec vos politiques insouciantes et irréfléchies. Une vie déjà, deux vies peut-être... vous n'étiez pas là il y a 25 ans mais moi j'y étais, les mécaniciens devaient être certifiés avec un maximum d'une deuxième (2ième) classe pour pouvoir opérer, aujourd'hui un matelot suffit ! Mais où est donc votre bon sens, et votre connaissance la plus élémentaire du monde maritime?

L'histoire prouve que l'automatisation a ses risques, le Saint-Laurent, Montréal, Québec ce n'est pas du « open water ». J'exige que les intervenants se fassent entendre et ce dans les plus brefs délais.

Je demande que la nouvelle certification des remorqueurs soit révoqué et ce, le plus tôt possible pour que vous écoutiez ce que nous avons à dire et à écrire à ce sujet. À Québec et ailleurs déjà des problèmes se manifestent.

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

490

Nous formons des officiers qualifiés mais votre politique d'irresponsable en laissant passer les navires étrangers et en octroyant « à-la-va-comme-je-te-pousse » des laissez-passer rend impossible l'utilisation de cette main-d'oeuvre qualifiée.

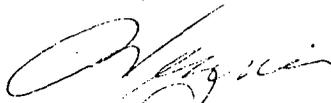
Oui, le C.M.A.C., j'y ai cru mais c'est bien organisé quand l'Ouest prend le plancher, ils ont combattu le système, vous connaissez ces intervenants plus que moi. Il n'y a que nous qui avons compris !

J'attends une réponse à mes deux lettres dans les plus brefs délais et si vous ne pouvez lire le français faites les traduire par vos fonctionnaires.

J'exige que les dossiers de Remorqueurs Québec soit rouverts et que le dossier McAllister qui est à l'étude soit porté en comité.

Je demeure,

Bien à vous,



Richard Vézina
Président

RV/jl

c.c. Ministre des Transports
Monsieur David Collennette
Monsieur Ron Jackson
Madame Christine Stewart
Monsieur Paul Bégin
Monsieur Gilles Duceppe
Monsieur François Morin



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande **Canadian Marine Officers Union**

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 3 juillet 1997

M. Bud Streeter
Président du bureau de la Sécurité maritime
344, Slater St.
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Cher Monsieur,

Notre Syndicat qui représente la majorité des ingénieurs opérant les remorqueurs dans les différents ports du Fleuve St-Laurent est très inquiet par la politique que certaines compagnies cherchent à imposer sur leurs remorqueurs.

Les Compagnies croient que l'automatisation de la salle des machines leur permettent de penser que la présence d'un Officier Mécanicien n'est plus requise sur « le remorqueur » ce qui est faux selon nous.

Les équipages qui opèrent présentement sur les remorqueurs dans les différents ports sont déjà restreints au strict minimum, avec seulement trois (3) personnes à bord.

Le capitaine qui doit être continuellement dans la timonerie, ne peut assister aucune autre personne si un accident ou une avarie se produit. Un tel événement s'est déjà produit sur un remorqueur de Vancouver, où le matelot est tombé à l'eau et le capitaine n'a pas pu lui porter assistance.

La sécurité du personnel sur les remorqueurs, ainsi que les opérations auprès des autres bateaux rendent la présence d'un seul membre d'équipage pouvant circuler sur le remorqueur très dangereuse.

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

Maintenant l'officier mécanicien n'est pas seulement tenu de ne pas être dans la chambre des machines, mais de plus il n'est plus sur le remorqueur durant les opérations. Une telle situation met en péril l'équipage, les tierces personnes et l'équipement s'il y a un incendie par exemple.

Les opérations de remorquages dans les ports se font dans des lieux très restreints ou les manoeuvres doivent être exécutées très rapidement. Une panne de moteur survient dans ces moments et la vie de l'équipage est en danger.

Nous croyons que la politique présentement en vigueur à ce sujet devrait être revue en profondeur et nous vous demandons qu'aucune permission à cet égard ne soit accordée sans avoir rencontré au préalable tous les intervenants.



Richard Vézina
Président

RV/jl



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande *Canadian Marine Officers Union*

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, 13 mars 1998

Monsieur Ron Jackson
Sous-ministre adjoint
Sécurité et sûreté
330, rue Sparks, Tour C
Place de Ville, 12e étage
Ottawa, K1A 0N2

Monsieur,

C'est avec stupéfaction que nous avons appris que le Bureau de la Garde Côtière de Québec avait émis un permis pour opérer le remorqueur "Léonard W" sans mécanicien à bord.

La sécurité pour les navires, le remorqueur et la vie de nos marins en est grandement réduite.

Les manoeuvres d'approche des navires dans le port sont les plus dangereuses pour ces derniers car leur autonomie est réduite à zéro.

Un remorqueur qui l'assiste et qui tombe en panne peut provoquer un désastre indescriptible.

Autant pour les marins que pour les riverains, la décision prise par le Bureau sans aucune consultation que ce soit avec les propriétaires et capitaines des navires, les pilotes de ces navires ainsi que les équipages des remorqueurs est tout simplement une aberration et est inacceptable.

Nous, des différents syndicats qui représentent les marins sur ces remorqueurs avons toujours été présents lors des études faites sur la sécurité afin de minimiser les dangers sur les navires au Canada.

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

Nous avons subventionné les différentes écoles pour perfectionner nos marins.

Nous faisons tous partie du C.M.A.C.

Je vous demande donc de réviser la décision prise par le Bureau de Québec jusqu'à ce qu'un comité formé des différents intervenants ait fait connaître leur position.

Je vous demande aussi de suspendre toute demande qui pourrait être faite par les propriétaires de remorqueurs dans les différents ports du Canada, (les propriétaires des remorqueurs de Montréal en ont déjà fait la demande) jusqu'à ce que le comité ait été entendu.

Une lettre (ci-incluse) datée du 3 juillet 1997 avait déjà été adressée à Bud Streeter. Cette lettre a été complètement ignorée. La décence aurait voulu qu'au moins un accusé de réception ait été fait.

Nous nous sommes toujours impliqué pour la sécurité des navires et que nous soyons complètement ignorés lors de ces décisions majeures est une insulte de la part du Ministère impliqué.

Nous sommes les personnes les plus informés et les plus aptes à connaître les dangers que vous semblez ignorer.

Nos vies sont en danger.

Je vous somme donc de former ce comité avec les intervenants avant toute nouvelle décision.

Bien à vous,



Harold Anderson
secrétaire-trésorier

HA/ssa



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande
Canadian Marine Officers Union

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, 19 mars 1998

Monsieur Dominic Taddeo
Port de Montréal
Cité du Havre
Aile no 1
Montréal, Québec
H3C 3R5

Sujet: Remorqueurs Port de Montréal

Cher Monsieur,

La présente est pour vous prier de prendre connaissance des deux lettres ci-jointes qui sont très explicites.

Il est important que les personnes responsables du Port de Montréal sachent que les eaux du dit Port sont menacées.

La compagnie McAllister a fait une demande de révision de leur certificat de navigation. Cette compagnie veut opérer dans le port avec un équipage réduit, soit un capitaine et un matelot, ce dernier ne possédant aucune connaissance de la mécanique.

Ceci mettra la vie des gens en danger, celle des plaisanciers, des touristes et deviendra un risque pour les eaux qui nous entourent.

Je demande donc une intervention de votre part dans ce dossier.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me contacter.


Richard Vézina
Président

RV/ssa

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

Monsieur Bud Streeter
Président du bureau de la Sécurité Maritime
344, rue Slater
Ottawa, Ontario
K1A 0N7

Monsieur David Collenette
Ministre des Transports
Place de Ville
Tour « C »
29ième Étage
330, Sparks
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur Ron Jackson
Sous-Ministre Adjoint
Place de Ville
Tour « C »
12 ième Étage
330, Sparks
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement et de la faune
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
30ième Étage
Québec, Québec
G1R 5V7

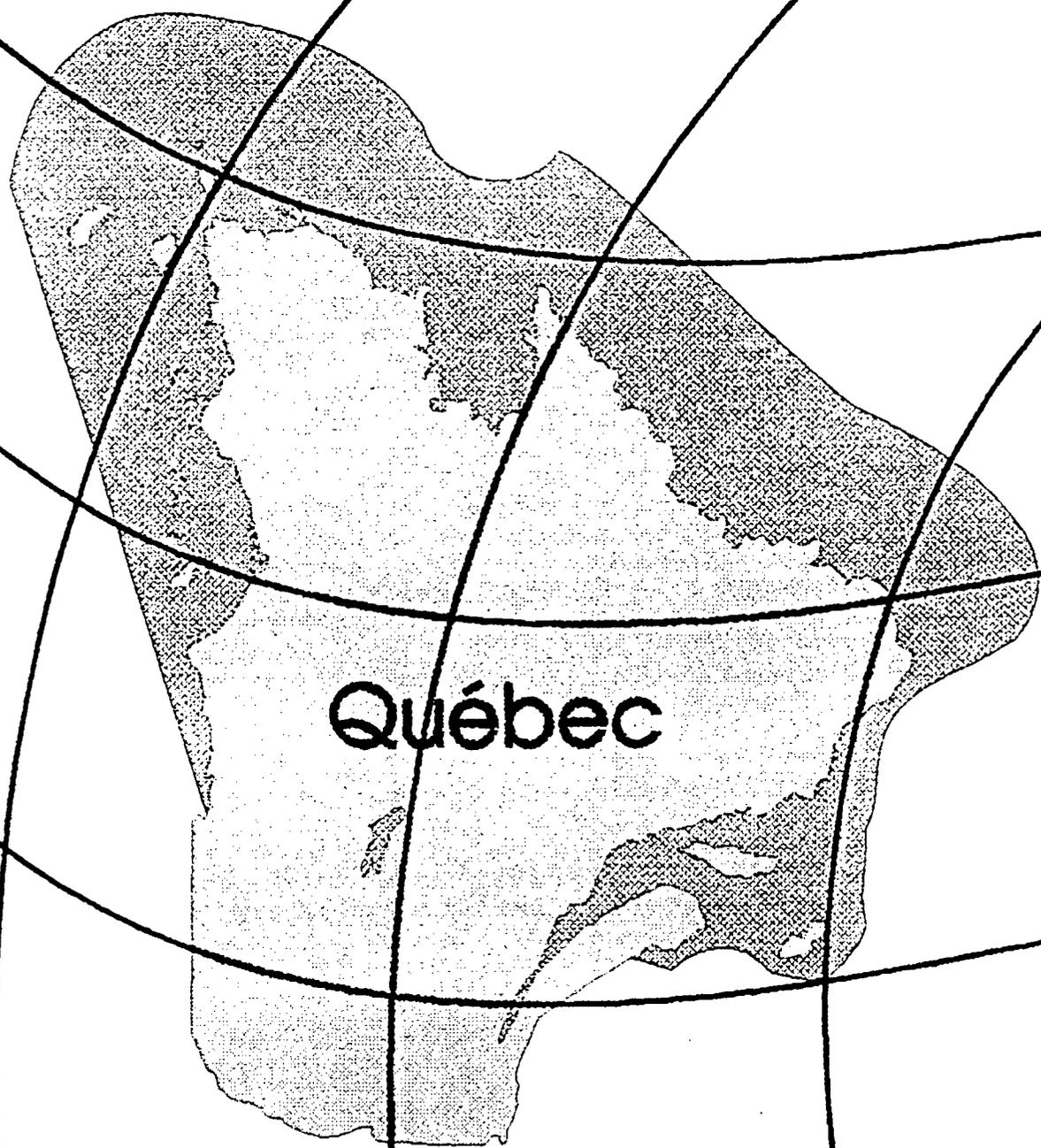
Monsieur Gilles Duceppe
Député de Laurier - Ste-Marie
Chef du Bloc Québécois
1717, boul. René Lévesque Est
Bureau 310
Montréal, Québec
H2L 4T3

Monsieur Dominic Taddeo
Port de Montréal
Cité du Havre
Aile No. 1
Montréal, Québec
H3C 3R5

Madame Lynn Cleary
Environnement Canada
Centre St-Laurent
105, rue McGill
Montréal, Québec
H2Y 2E7

Madame Christine Stewart
Environnement Canada
Terrasse La Chaudière
10, Wellington
Hull, Québec
K1A 0H3

L'AVENIR MARITIME DU



Québec

ressource nationale prioritaire

MÉMOIRE

Messieurs les co-présidents,

Il me fait plaisir, à titre de président du comité sur l'avenir maritime du Québec (CAMQ), de vous saisir d'une question vitale pour l'avenir économique et politique du Québec: Le Saint-Laurent.

Vous nous excuserez du caractère tardif de notre démarche mais nous croyons sincèrement que nous devons absolument la faire maintenant.

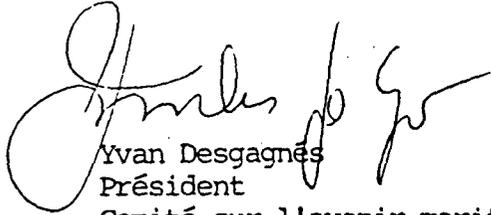
Nous croyons que la démonstration de l'importance vitale du Saint-Laurent dans l'économie québécoise n'est plus à faire. Tant au niveau historique qu'économique, social, environnemental, le Saint-Laurent représente probablement la richesse la plus précieuse pour tous les québécois. En plus d'avoir permis l'accès au continent Nord-Américain, le Saint-Laurent a permis le peuplement de la plus importante partie du Québec. Il a permis également l'essor de notre vie économique dans les centres vitaux comme Montréal, Trois-Rivières, Québec etc. Nous n'insisterons donc point davantage sur la démonstration qui nous semble évidente pour tous.

Vous trouverez ci-jointe la copie d'un document préliminaire dont nous vous prions de prendre connaissance. Il reflète les grandes lignes de notre réflexion à ce stade-ci.

Nous souhaitons particulièrement attirer votre attention sur la proposition que nous faisons aux pages 6, 7 et 8 de notre document. Nous croyons, en effet, que compte tenu de l'importance du fleuve Saint-Laurent pour le Québec actuel, et, surtout pour le Québec futur que le forum dont nous vous proposons la tenue pour janvier 1991 reçoive l'approbation et l'appui de votre commission. Un tel forum permettra à tous les québécois de pouvoir accueillir les opinions de tous ceux pour qui le Saint-Laurent est une ressource nationale prioritaire. Quel que soit l'avenir constitutionnel du Québec, l'exercice que nous proposons ne saurait qu'enrichir notre réflexion collective nationale. Si votre commission pouvait nous accorder son appui, je serai heureux de rencontrer la ou les personnes que vous désigneriez afin de préciser les modalités du forum proposé.

C'est dans un esprit de coopération à la mise en oeuvre d'un Québec fort appuyé par un Saint-Laurent EN SANTÉ.

Veillez agréer, messieurs les co-présidents, l'expression mes sentiments les meilleurs.



Yvan Desgagnés
Président
Comité sur l'avenir maritime
du Québec (CAMQ)

Tél: (418) 692-1114
Fax: (418) 692-5901

L'AVENIR MARITIME DU QUÉBEC

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
SUR L'AVENIR POLITIQUE ET CONSTITUTIONNEL DU
QUÉBEC

PAR LE

COMITÉ SUR L'AVENIR MARITIME DU QUÉBEC (C.A.M.Q.)

QUÉBEC

Décembre 1990

L'AVENIR MARITIME DU QUÉBEC

Le Québec, autant par sa géographie que par son histoire, compte parmi les plus beaux pays maritimes. Le grandiose Saint-Laurent parsemé d'îles et sa vallée, qui ont été le berceau de la Nouvelle-France, du peuple canadien et de la nation québécoise, en forment l'artère principale, le cœur même. Sur les rives du fleuve, en effet, se regroupe la plus grande partie de la population et se retrouvent les terres les plus fertiles.

Sur la planète Mer, le Québec est un lieu de prédilection. Peut-on en imaginer seulement l'avenir sans penser qu'il devrait être maritime!

Savoir d'où l'on vient pour savoir où l'on va

Une «pépinière de marins», disait Jean Talon à propos du pays nouveau dont il avait la charge.

Ici se sont illustrés d'abord les peuples aborigènes, puis les Vikings, les Basques et les Bretons, les Jacques Cartier et le Champlain, les Roberval et les Jolliet, les Davis et les Molson et le Cunard, les Fortin et les Bernier, les Lecouvie et les Simard, le Lachance et les Desgagné, les Harvey et des générations de capitaines et de pilotes, d'armateurs et de constructeurs, de pêcheurs et de gardiens de phare, de matelots, d'éducateurs et de tant d'autres marins à leur manière. Ici ont circulé les doris et les gaspésiennes, les goélettes de toutes sortes, dont celles qu'on a appelées voiture d'eau, les navires de tout tonnage. Des villages marins subsistent encore en nombre. La capitale est un joyau marin et la métropole une île de rêve.

Vraiment, le Québec est maritime!

Chemin de découverte, voie de transport et de peuplement, axe de commerce et de développement, grande porte continentale, route navigable privilégiée, lieu de commerce international, voilà autant d'appellations originales que s'est mérité le bras de mer qu'est le Saint-Laurent et autant d'expressions qui soulignent la vocation maritime de la région sinon de ses habitants. À n'en pas douter d'ailleurs, le Saint-Laurent est à la fois une richesse naturelle inouïe, un habitat faunique et floral proprement extraordinaire et comme le trait de caractère du milieu de vie qu'il nourrit. L'économie et la culture des Québécois sont d'ailleurs marquées de solides traits maritimes.

Le Québécois serait-il devenu malgré lui un marin qui s'ignore?

Le temps d'y voir

Rien n'est plus malsain à tous égards que de séparer les ressources naturelles de leurs gestionnaires naturels. Il y a des chances que tous y perdent, tant des propriétaires distants ou

incompétents que des ouvriers et des professionnels démotivés. Le désintéressement progressif des affaires maritimes ou fluviales qu'a connu le Québec ne s'explique pas autrement.

Le sens des responsabilités

Heureusement, nombreux sont nos marins qui ont tenu le coup. Il faudrait depuis longtemps avoir rendu un hommage vibrant aux fils et filles de la mer qui ont gardé la mémoire et l'amour de la mer, en particulier aux familles et aux regroupements de pilotes que leur métier et leur performance honorent tant. Combien, comme les Tassé et les Duval ou les Wakeham et les Bernier, ont affronté les éléments et des adversaires tout-puissants mais n'ont pas eu peut-être la même détermination ou ont été brisés! Combien restent encore rivés à des durs métiers de la mer dont ils n'arrivent même pas à vivre alors qu'on chante partout dans le monde les richesses marines ou halieutiques du Québec! Combien de Québécois ont participé au développement ou à la gestion des richesses maritimes du Québec dans des conditions particulièrement difficiles et même aliénantes en de nombreuses occasions. Les capitaines du Saint-Laurent le savent, eux, qui ont peiné sans avoir toujours droit aux bénéfices légitimes de leur labeur. Les ouvriers des chantiers, des ports et des usines de transformation du poisson le savent aussi, eux qui n'ont pas grand'chose à dire dans la planification de leur avenir.

C'est à travers les pires difficultés qu'a vécu ou survécu le cabotage sur le Saint-Laurent, que le port de Montréal s'est élevé au statut de grand port d'Amérique, de lieu d'excellence du transport par conteneurs ...et de principal port ontarien! C'est grâce à l'immense courage de marins, d'administrateurs, de juristes et de commerçants que se sont développés au Québec les nombreux ports commerciaux impliqués dans près de 40 % du commerce maritime canadien. En 1988, qu'on y songe bien, les importations et les exportations du commerce maritime québécois – à l'exclusion du transport des marchandises dites de transit, du grain de l'Ouest par exemple – s'élevaient respectivement à 6,2 et à 4,6 milliards de dollars.

Que dire des milieux de formation et de recherche qui ont atteint des niveaux d'excellence reconnus et qui doivent subir des

contingentements dans l'emploi sans aucune mesure avec les responsabilités maritimes qui devraient normalement échoir aux riverains du Saint-Laurent!

Peut-être a-t-on pris conscience de l'état délabré des eaux du Saint-Laurent, mais qui dresse les diagnostics et qui orchestre le rattrapage et le nouvel ordre dans la gestion de l'environnement marin? Les utilisateurs, les gens responsables et compétents, les riverains, la population des régions ont-ils été invités à réfléchir, à proposer, à choisir des voies environnementales?

Le formidable renouveau de la plaisance marine au Québec ainsi que la vie intense dans les marinas ne font pas encore oublier la disparition des paquebots du Saint-Laurent. Mais elle en préfigure sans nul doute le retour, qui s'amorce déjà grâce à des audaces, téméraires parce que trop isolées, mais combien louables. Le tourisme maritime régional est appelé à se développer. Si nous le voulions vraiment, nous pourrions collectivement réhabiliter nos eaux et la gestion de nos eaux, retrouver un dialogue presque quotidien avec elles et la mer, tel qu'il a longtemps existé au Québec.

Mais, à plus d'un égard, le Fleuve se confond de plus en plus avec la voie maritime de l'Ouest. Le commerce maritime québécois s'y déplace et s'y gère de plus en plus, sans que beaucoup s'émeuvent. Néanmoins, alors que 20 % des services de la Garde côtière canadienne sont offerts dans la région des Laurentides, quels coûts cherche-t-on à récupérer des ports laurentiens? Pas moins de 50 %. Une richesse naturelle se transforme-t-elle d'elle-même en une sorte de voie d'appauvrissement?

La Commission a-t-elle envisagé dans quelle situation évolue maintenant le Québec maritime, de plus en plus à l'écart des intérêts des Québécois? Car ceux-ci ont de moins en moins les moyens de faire valoir leurs intérêts dans les décisions qui régissent les eaux internationales du Saint-Laurent ainsi qu'un réseau de ports «fédéraux» selon des règles «pancanadiennes», toujours au profit d'une économie des intérêts dominants au Canada. À cet égard, l'incertitude politique est néfaste; elle creuse des fossés et retarde les gestes nécessaires.

Quelle place occuperont les activités maritimes dans le nouveau Québec?

La question

Maintenant que se pose enfin clairement et publiquement la question de l'avenir du Québec, il serait insensé de ne pas faire valoir que se pose aussi la question maritime, celle des multiples ressources naturelles, celle des métiers et professions de la mer, celle du commerce et du tourisme maritime, celle de la vie des pêcheurs et des marins, celle des ports et des quais, celle des économies régionales maritimes, celle de la plaisance et des industries maritimes, celle d'un héritage culturel précieux mais menacé. La question concerne tout autant un héritage politique d'incertitudes quant à la gestion des activités fluviales et maritimes.

Enfin, la question est liée de près aux imposants changements technologiques, économiques et politiques dans le monde entier. La révolution micro-électronique, en effet, ainsi que la globalisation des marchés, la naissance prochaine de l'Europe des douze et l'émancipation des pays de l'Est ne sont pas sans marquer profondément la question maritime, mondiale par définition et par ses règles.

Les choix d'avenir doivent donc comporter des choix éclairés quant aux richesses maritimes proprement extraordinaires du Québec, quant aux responsabilités et aux manières de les gérer et quant aux pouvoirs nécessaires pour exercer ces responsabilités qui, soi dit en passant, n'ont jamais été déléguées à quiconque par les Québécois. Elles leur ont plutôt été enlevées. Mais l'heure n'est pas à ce genre de bilan. L'heure est celle de l'expression des biens à rechercher dans les choix à faire maintenant. La question principale des marins a trait à l'exercice de la responsabilité des Québécois dans la gestion des ressources maritimes de leur territoire, qui enveloppe notamment les eaux du Saint-Laurent. La question principale porte aussi sur la répartition des actifs et des passifs au terme d'une aventure fédéraliste destinée à changer radicalement de toute façon et, fort heureusement, en voie de changer en profondeur.

La réponse

Ces ressources maritimes qui caractérisent le Québec lui sont si naturellement intimes qu'il ne nous paraîtrait pas acceptable

d'envisager un avenir sans engagement à prendre en charge les affaires maritimes qui nous concernent et, au premier chef, nos ressources et leur utilisation. La gestion du Fleuve et des eaux riveraines du Québec, tout comme celle de ses eaux intérieures, le développement du commerce maritime et des pêches, la formation et la recherche nécessaires à ces activités doivent sans contredit être rangés parmi les tâches à assumer par leurs premiers responsables que sont les Québécois. Si le moment n'est pas à délimiter exactement les manières les mieux accordées à la volonté des Québécois, puisqu'ils n'ont pas tranché le débat en cours sur leur avenir constitutionnel, il convient cependant de proclamer que l'avenir du Québec sera maritime ou ne sera pas et qu'il serait inconcevable d'envisager l'avenir du Québec sans s'assurer que les Québécois seront les premiers responsables de leur avenir et de leurs ressources maritimes.

Bref, notre option de fidélité à notre géographie, à notre histoire, à notre culture, à nos responsabilités envers nos ressources et notre avenir nous dicte de choisir la solution constitutionnelle dans laquelle s'exprimeront le mieux et la volonté et la capacité de prendre en charge notre avenir maritime. Ce choix sera évidemment celui de notre collectivité. Déjà, nous le faisons nôtre avec confiance et déclarons être satisfaits des signes que la majorité semble désirer un avenir qui passe par la souveraineté politique.

Que faire?

Ce Mémoire, élaboré sous l'égide d'un regroupement spontané de personnes impliquées à divers titres dans les choses de la mer, a été transmis à de nombreuses associations ou organismes des milieux maritimes québécois.

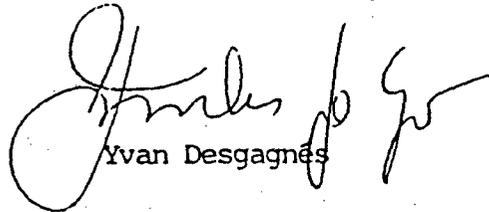
Les intéressés ont été invités à préciser leurs points de vue afin d'en attester par leur appui au Mémoire ou par les interventions qu'ils jugeraient opportunes.

À la Commission, nous demandons qu'elle s'assure par les moyens appropriés d'attirer l'attention du plus grand nombre de Québécois sur les enjeux majeurs de leur avenir et de leur avenir maritime que met en cause la révision des statuts politique et

constitutionnel du Québec. En outre, nous lui suggérons de retenir pour les milieux maritimes la formule du forum proposée récemment aux jeunes. Cette initiative est peut-être celle qui conviendrait le mieux aux milieux maritimes, afin qu'ils témoignent publiquement non seulement de l'avenir qu'ils croient possible mais aussi des moyens qu'ils estiment nécessaire de choisir afin d'y parvenir. La question maritime et fluviale constitue bel et bien une partie intégrante de l'avenir politique et constitutionnel du Québec.

LE COMITÉ SUR L'AVENIR MARITIME DU QUÉBEC

par :



Yvan Desgagnés

Québec, le 4 décembre 1990

NOTE : Trois documents annexes sont joints à celui-ci. Le premier, un conte marin, illustre admirablement les leçons de l'histoire. Le second présente une description sommaire et contrastée des services maritimes du Gouvernement d'Ottawa et du Gouvernement du Québec. Le troisième contient une liste indicative de divers regroupements actifs dans les milieux maritimes.

ANNEXE 1

Si le Saint-Laurent m'était conté

Jean-Baptiste St-Laurent habite depuis longtemps un appartement dans un édifice de dix unités avec quelques dépendances.

Au moment de la location, il jouissait d'un immense espace sur deux étages mais, après quelques années, il avait dû accepter les subdivisions que le deuxième propriétaire avait décidé d'effectuer pour loger ses propres enfants. Il avait bien rouspété un peu mais il se consolait en se disant que le logement qui lui restait, au rez-de-chaussée, était le plus beau. Il était surtout fier de son hall auquel toutes les pièces avaient accès. Il ne rechignait même pas au sujet de la servitude qui permettait à plusieurs locataires de traverser le hall pour sortir de la maison ou d'y venir accueillir leurs invités.

Avec les années, le nouveau propriétaire agrandit progressivement l'édifice en hauteur et en largeur pour loger les amis de ses enfants et les relations sociales devinrent de plus en plus difficiles. Jean-Baptiste était le seul St-Laurent alors que tous les autres étaient des King ou des Macdonald.

Il mit beaucoup de temps à se rendre compte que la servitude reliée à son hall le dépossédait progressivement de la partie la plus utile de son appartement. Ses patères furent progressivement remplacées par de grandes penderies qui obstruaient les portes.

Un lendemain de Noël, ses enfants renoncèrent à jouer dans le hall avec leurs petits camions parce que le grand-père des autres leur avait donné de belles grosses voitures conduites à distance.

Son épouse voulut déménager mais Jean-Baptiste tenait beaucoup à son logement et la plupart des amis de ses enfants habitaient l'édifice.

Plus le temps passait, plus il était dépossédé de son hall, qui n'était plus qu'un passage piétiné, sali et aménagé par les autres. Il n'arrivait même plus à le nettoyer correctement.

Jean-Baptiste commença à crier à l'injustice le jour où il réalisa que, malgré la spoliation progressive dont il était l'objet, l'augmentation annuelle de son logement était la même que pour les autres. Sa rage était d'autant plus grande qu'il avait calculé ce que lui coûtait l'ascenseur installé pour faciliter les commerces des locataires supérieurs.

Un jour, les King et les Macdonald obtinrent facilement du propriétaire vieillissant qu'il cède aux occupants l'administration de l'immeuble et rédigèrent une constitution. Jean-Baptiste refusa de signer, même si un de ses enfants avait participé à la rédaction.

Inquiet de sa décision, il convoqua un conseil de famille et fut heureux de constater que la majorité lui donnait raison. Ce qui le surprit, cependant, c'est que personne n'avait fait allusion au hall, ce hall si important pour une grande partie de l'édifice, ce hall qui faisait qu'à l'origine son logement était le plus beau.

Cette nuit là, il fit un rêve étrange. Son hall lui apparaissait comme l'un des plus grands fleuves du monde, traversant son pays d'est en ouest, ouvrant des portes à toutes les régions. De vieux quais abandonnés reprenaient vie, les vieilles goélettes de l'Isle-aux-coudres retrouvaient une âme que les chantiers maritimes réincarnaient dans l'acier et le tirant d'eau de ces navires rendait désuète la voie maritime de l'étage supérieur.

À son réveil, Jean-Baptiste se dit qu'il n'y avait qu'une solution pour reprendre le contrôle de son hall : exiger la transformation de l'édifice en condos!

ANNEXE II
SOMMAIRE DES SERVICES MARITIMES

TRANSPORT CANADA

GARDE CÔTIÈRE

Urgences
Programmes d'emploi spéciaux (Maritime)
Recherche et sauvetage

HAVRE ET PORTS

Aménagement portuaire
Gestion des programmes
Terrains et immeubles
Projet et recouvrement des coûts

AIDES ET VOIES NAVIGABLES

Comité international de régie du
Saint-Laurent
Programme de télésurveillance des
stations de phares
Aides à la navigation, maritime
Programmes - loi sur la protection
des eaux navigables
Services de trafic maritime
Développement des voies navigables

SÉCURITÉ DES NAVIRES

Services administratifs
Formation et certification
Conception et construction

TRANSPORT QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Transport maritime

COMMISSION DES TRANSPORTS

Demande de permis

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Assainissement des eaux

MINISTÈRE DU LOISIR, CHASSE ET PÊCHE

Gestion des espèces et des habitats
(faune aquatique)

TRANSPORT CANADA

Prévention de la pollution, règlements,
planification et projets spéciaux

Opérations des navires

SYSTÈMES DE LA FLOTTE

Politique planification et administration
de la flotte

Services d'exploitation de la flotte

Programmes d'acquisition de navires pour
la GCC

Technique

Services de soutien pour la flotte

TRANSPORT CANADA

TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉLECTRONIQUE

Politique et réglementation

Services d'exploitation

Génie - communications et informatiques

Génie - systèmes de guidage

Génie - électronique de navire

SERVICES EXÉCUTIFS

Législation maritime

Gestion des projets

Gestion des ressources humaines

Relations internationales

Recherche et développement maritime

Services du secrétariat

GESTION DES RESSOURCES

Immobilisation

Contrôle et rapport des ressources

Planification et programmation des ressources

GESTION CÔTIÈRE - NORD

Projet de brise-glace polaire

Sécurité des navires arctiques

Systèmes de navigation maritime arctique

Opérations du nord

Ravitaillement de l'arctique

TRANSPORT CANADA

PORTS CANADA

POLICE ET SÉCURITÉ

PERSONNEL

AFFAIRES JURIDIQUES

FINANCES

SERVICES PORTUAIRES

SERVICES DE LA SOCIÉTÉ

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

SECRETARIAT

CONTENTIEUX

PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT

PLANIFICATION DE L'ENTREPRISE

LA COMPAGNIE DE NAVIGATION
CANARCTIC LIMITEE

ANNEXE III

LISTE INDICATIVE DES DIVERS REGROUPEMENTS ACTIFS
DANS LE MILIEU MARITIME

A N N E X E I I I
COMITE SUR L'AVENIR MARITIME DU QUEBEC (C.A.M.Q.)

Institut maritime du Québec
Cegep de Rimouski
Att.: M. Jean-Marie Vignola
53, rue St-Germain O.
Rimouski, Qc
G5L 4B4
Tél.: 418 724-2822
Fax : 418 724-0606

Institut Maurice Lamontagne
850 Route-de-la-Mer
C.P. 1000
Mont-Joli Qc
G5H 3Z4

C.F.F.U.M.
Centre de formation aux mesures
d'urgence en mer
C.P. 2156
St-Romuald Qc
G6W 5M5
Tél.: 835-1621
Fax : 835-0192

Groupe maritime de Québec
Att.: M. Gaston Forgues
C.P. 113
Station B
Québec Qc
G1K 7A1
Tél.: 692-1782
Fax : 692-1363

Ass. des Marins de la vallée du
Saint-Laurent
Att.: Capt. Louis-Michel Dussault,
55, des Pionniers Est,
L'Islet-sur-Mer Qc
GOR 2B0
Tél.: 651-1989 (rés. Québec)

Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent
Att.: M. Jacques Pouliot prés.
240 rue Dalhousie C.P. 38
Station B
Québec Qc
G1K 7A1
Tél.: 692-0444

Pilotes du Saint-Laurent Central Inc.
Att.: M. Gilles Denis prés.
154 rue Radisson
Trois-Rivières Qc
G9A 2C3
Tél.: 819 379-8882
Fax : 819 379-7128

Fédération des Pilotes du Saint-Laurent et des Grands Lacs
Att.: M. Michel Desrochers prés.
C.P. 6
St-Lambert Qc
Tél.: 514 671-0248 ou 819 659-4337

Association des Pilotes maritimes du Canada
Att.: M. Michel Pouliot prés.
1150 Morrison Drive
Ottawa Ont.
K2H 8S9
Tél.: rés. à Ste-Foy: 651-0273

Association québécoise des Industries nautiques (A.Q.I.N.)
4545 Ave. Pierre de Coubertin
Montréal Qc
H1V 3N7
Tél.: 514 257-7600

Association internationale des débardeurs
C.P. 173
Station B
Québec Qc
Tél.: 529-4139

Association des capitaines et propriétaires de navires
de la Gaspésie
C.P. 9
Rivière-au Renard Qc
G0E 2A0

La Guilde de la Marine marchande du Canada
Att.: M. Denis Simard ou Roger Grégoire
3235, Avenue Granby
Montréal Qc
H1N 2Z8
Tél.: 514 254-4571

Association des employeurs maritimes
241 de l'estuaire
Québec Qc

Tél.: 692-0003

Association des opérateurs de navires
du Saint-Laurent
Att.: M. Benoit Massicotte
385 Grande-Allée Est
Québec Qc

Tél.: 649-0212

Association québécoise de l'industrie de la pêche
1458 Maguire
Sillery Qc

Tél.: 527-3252

Union internationale des marins
630 Boul. des Capucins
Québec Qc

Tél.: 661-3133

Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande
Att.: M. Albert Robillard prés.
M. Richard Vézina sec.-trés.
9670 rue Notre-Dame est
Montréal Qc
H1L 3P8
Tél.: 514 354-8321
Fax : 514 354-8368

Association des anciens des instituts de marine du Québec
Att.: M. Richard Vézina prés.
7400 Brucy
St-Léonard Qc
H1S 1Y2
Tél.: Rés. 514-253-8259 bur.: 514 354-8321
Fax : même que syndicat canadien des officiers de marine marchande

Centre spécialisé des pêches
C.P. 220
Grande-Rivière Qc
GUC 1V0
Tél.: 410 368-2201

Société linéenne du Québec
Att.: M. Louis Germain coordonnateur
1675 ave. du Parc
Sainte-Foy Qc
G1W 4S3
Tél.: 653-8186
Fax : 653-5980

Association québécoise des techniques de l'eau (A.Q.T.E.)
Att.: Mme. Christianne Marcoux
Consultant RPR,
4655 Boul. Wilfrid Hamel
Québec Qc
G1P 2Z7
Tél.: bur. 071-8151
rés. 623-6903

Société de développement économique du St-Laurent
Att.: M. Marc Gagnon
385, Grande-Allée Est
Québec (Québec)
G1R 2H8
Tél.: 523-0873

Secrétariat de la mise en valeur du St-Laurent
Att.: M. Hugues Morissette
385, Grande-Allée Est
Québec (Québec)
G1R 2H8
Tél.: 643-7788

QUESTIONNAIRE

1 - La situation économique du Saint-Laurent dans la confédération canadienne actuelle,

- a) est bien servie
- b) est mal servie
- c) ne sait pas

Ajouter les explications nécessaires

2 - Un Québec souverain offrirait des conditions de mise en valeur du Saint-Laurent

- a) meilleures qu'actuellement
- b) pires qu'actuellement
- c) similaires aux conditions actuelles
- d) ne sait pas

Veillez préciser pourquoi

3 - Un Québec souverain permettrait au commerce international

- a) un meilleur développement
- b) un développement similaire
- c) un changement négatif dans le développement
- d) ne sait pas

Veillez préciser pourquoi

4 - Un Québec souverain attirerait au Québec

- a) plus de touristes utilisant les croisières
- b) moins de touristes utilisant les croisières
- c) autant de touristes utilisant les croisières
- d) ne sait pas

Veillez préciser pourquoi

5 - Dans un Québec souverain, le tourisme nautique (à l'exclusion des croisières)

- a) se porterait mieux qu'actuellement
- b) se porterait moins bien qu'actuellement
- c) aussi bien qu'actuellement
- d) ne sait pas

Veillez préciser pourquoi

6 - Dans un Québec souverain l'environnement du Saint-Laurent serait

- a) mieux protégé qu'actuellement
- b) moins bien protégé qu'actuellement
- c) aussi bien protégé qu'actuellement
- d) ne sait pas

Veillez préciser pourquoi

7 - Un Québec souverain posséderait-il l'expertise nécessaire pour bien administrer le Saint-Laurent

- a) oui totalement
- b) oui partiellement
- c) non partiellement
- d) non totalement
- e) ne sait pas

Veillez préciser votre réponse

8 - Dans un Québec souverain, le secteur des pêcheries serait

- a) avantage
- b) désavantage
- c) non modifié
- d) ne sait pas

Veillez préciser votre réponse

9 - Le statu quo constitutionnel est généralement

- a) favorable au développement du Saint-Laurent
- b) défavorable au développement du Saint-Laurent
- c) indifférent au développement du Saint-Laurent
- d) ne sait pas

Veillez préciser votre réponse

10- Dans un Québec souverain, les amateurs québécois auraient de

- a) meilleures occasions d'affaires
- b) moins bonnes occasions d'affaires
- c) une situation similaire
- d) ne sait pas

Veillez préciser votre réponse



Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande **Canadian Marine Officers Union**

Affilié au / Chartered by
S.M.A.N./S.I.U.N.A. A.F.L.-C.I.O. CLC-FTQ

Montréal, le 18 juin 1993

L'Honorable Jean Chrétien
Chef de l'Opposition
Chambre des Communes
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Cher monsieur Chrétien,

Vous trouverez ci-dessous, un résumé concernant la situation de l'industrie maritime canadienne laquelle a un urgent besoin d'assistance du gouvernement canadien, et personnellement en tant que président du Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande, lequel représente les officiers maritimes naviguant sur les navires canadiens, crois que l'espoir pour les marins canadiens réside dans un gouvernement libéral.

"Historiquement, l'industrie maritime canadienne des Grands Lacs a joué un rôle clef dans notre économie, en transportant des quantités importantes de marchandises en vrac pour fins d'usage domestique ainsi que des produits destinés à l'exportation - notamment, le grain, le fer, le charbon, le calcaire, le sable, les produits pétroliers et le sel, qui ne sont que quelques uns des produits majeurs.

La majorité des compagnies de l'industrie maritime font partie intégrante de l'Association Canadienne des Armateurs des Grands Lacs (ACAGL). La flotte de l'Association Canadienne des Grands Lacs comprend quelques 75 navires, laquelle a enregistré un tonnage brut combiné d'approximativement 1.5 million de tonnes.

L'avenir de cette industrie est cependant précaire et ses milliers d'emplois sont en péril.

Depuis la dernière décennie, les navires faisant partie de cette flotte ont été diminués de moitié et actuellement, il ne reste plus que quelques 3,000 emplois s'y rattachant, une perte d'à peu près 7,000 emplois depuis 10 ans.

*Siège social/
Head Office*

9670, rue Notre-Dame est
Montréal, Qc. H1L 3P8
Tel.: (514) 354-8321
Fax: (514) 354-8368

*Succursale/
Branch*

17 Front Street North
Thorold, On. L2V 1X3
Tel.: (905) 227-6226
Fax: (905) 227-9164

Page: 2
Le 18 juin 1993
L'Honorable Jean Chrétien

Ce déclin a été causé principalement par les changements dramatiques du marché de l'exportation du grain et la récession prolongée affectant l'industrie du fer nord-américaine. Les pertes d'emplois sont de plus le résultat d'une réduction de la main-d'oeuvre et l'introduction des changements technologiques, ce qui incitent les armateurs à demeurer de plus en plus compétitifs.

De plus, sapant l'industrie de ses perspectives éventuelles par le manque de politiques cohérentes, d'une structure législative pertinente et le désintéressement marqué concernant les représentations de cette industrie pour un champ d'action juste et équitable.

Plusieurs récents incidents démontrent à quel point le gouvernement actuel est désintéressé et indifférent à cette industrie, qu'elle survive ou non.

L'an dernier au passage du "Bill C-33" (Cabotage en eau intérieure par des navires étrangers), le gouvernement a catégoriquement refusé de considérer certains amendements qui avaient été mis de l'avant par notre Syndicat, d'autres syndicats maritimes, des armateurs ainsi que par le Conseil des Affaires Maritimes, ce qui aurait eu pour effet d'assurer ce qui suit, notamment;

(i) que les opérateurs arborant le drapeau canadien aient une chance équitable de compétitionner pour le cabotage;

et

(ii) que les emplois des marins canadiens soient protégés.

Contrairement, la législation et son application par la "NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY" ont pour effet de paver le parcours afin que les navires étrangers ainsi que ses marins étrangers puissent s'engager dans le cabotage canadien. Ces navires étrangers arborant souvent des drapeaux de convenance naviguent sous de meilleurs régimes d'imposition, et n'accordant qu'une attention minimale pour la sécurité, la vie et la protection de l'environnement.

Page: 3
Le 18 juin 1993
L'Honorable Jean Chrétien

A titre d'exemple, LASMO, cette compagnie de Dartmouth, en Nouvelle-Ecosse, qui a obtenu un permis spécial d'une année afin de permettre à des navires étrangers ainsi qu'aux membres d'équipage d'opérer entre les ports canadiens, ce qui est contraire à toutes nos lois canadiennes.

L'opération du "Western Grain Transportation Act" (WGTA) a eu des implications particulières et dévastatrices dans l'industrie.

Jusqu'à ces dernières années, 60% du grain était exporté à travers les Grands Lacs / La Voie Maritime du St-Laurent, permettant ainsi l'utilisation massive des transporteurs en vrac de notre flotte. Ce pourcentage a contamment diminué à cause de l'opération du "WGTA", et l'exportation se situe présentement à 35%, ce qui a eu pour effet de déstabiliser plusieurs de nos transporteurs en vrac, lesquels sont présentement attachés et inopérants pour cette année.

"The House Standing Committee on Transport", dans son récent rapport sur les Grands Lacs /et La Voie Maritime du St-Laurent, reconnaissait complètement l'état lamentable de la flotte canadienne des Grands Lacs et l'urgence d'y remédier.

Une telle inertie associée à des initiatives du gouvernement tel que le "Bill C-33", n'encouragent aucunement les investissements pourtant vivement requis pour l'obtention de nouveaux navires pour cette flotte, et ne servent pas à alimenter les investissements majeurs dans le développement des ressources humaines, lesquels sont nécessaires afin que nos équipages demeurent parmi les meilleurs au monde.

Le Syndicat Canadien des Officiers de Marine Marchande fait appel au Parti Libéral du Canada afin que ce dernier puisse inclure dans son programme électoral, notamment, un engagement d'appui pour nos navires canadiens, l'établissement de priorités dans le développement et l'établissement d'une structure politique législative. Ceci afin de transmettre un message positif et par le fait même encourager l'industrie en investissant dans des navires ainsi canadiens et son personnel. Le besoin est urgent, spécialement devant une flotte qui prend de l'âge constamment".

Page: 4
Le 18 juin 1993
L'Honorable Jean Chrétien

Ci-dessous, vous trouverez quelques démarches/mesures qui pourraient être entreprises immédiatement:-

SUGGESTIONS POUR UNE POLITIQUE MARITIME CANADIENNE

Afin que le Canada puisse maintenir une industrie maritime appropriée et viable, il est nécessaire pour le gouvernement actuel de déterminer en des termes sans équivoques, une politique maritime claire dont le contenu pourrait être le suivant:

- (i) "REVISE COASTING TRADE ACT REGULATIONS" -
S'assurer qu'un préavis de 14 jours est donné aux armateurs canadiens concernant les exigences requises pour les privilèges accordés aux navires étrangers enregistrés. De plus, s'assurer que les responsables d'enquêter sur les demandes d'enregistrement sont habilités à le faire et connaissent l'industrie maritime.

- (ii) "INCLUDE AN OFFSHORE RESOURCE POLICY" -
S'assurer que l'exploitation de la production et le transport des ressources naturelles dans les eaux canadiennes sont axées vers les navires canadiens ainsi que leur équipage.

- (iii) "REQUIRE CANADIAN CONTENT FOR ALL FOREIGN AID"
Toute assistance étrangère par navires devrait inclure que 50% des navires utilisés devraient être enregistrés canadiens et transportés des marins canadiens.

Page: 5
Le 18 juin 1993
L'Honorable Jean Chrétien

(iv) "S'ASSURER DE LA CONTINUITÉ DE L'EXISTENCE DE LA FLOTTE CANADIENNE DES GRANDS LACS":-

- a) Éliminer toutes les subventions et les règlements présentement en vigueur favorisant l'industrie ferroviaire au détriment de l'industrie maritime.
- b) Réduire immédiatement les droits de passage dans la voie maritime. Les navires étrangers ont présentement des avantages injustes sur les navires canadiens car ils n'ont pas à subir les frais élevés de taxes corporatives, n'ont pas à se conformer aux règles canadiennes de sécurité ainsi que le contrôle de la pollution.

Dans l'attente que des actions positives soient prises dans un avenir rapproché, et je vous remercie de votre collaboration, je demeure,

Sincèrement vôtre,


Richard Vézina
Président

RV/1p

* Au nouveau de l'an 2000 il ne reste que 60 laquiers (navires de 20 000 tonnes et plus).

**LA POLITIQUE
DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL
QUÉBÉCOISE**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ
LORS DE LA CONSULTATION
DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS,
M. JACQUES BARIL**

**PAR
LE SYNDICAT DES TRAVAILLEURS DU CHANTIER NAVAL DE LAUZON
ET LE COMITÉ PERMANENT INDUSTRIES DAVIE**

MONTRÉAL, LE 5 JUIN 2000

Monsieur le Ministre,

Je suis devant vous aujourd'hui pour vous faire part de nos préoccupations quant à l'avenir du transport maritime et, par ricochet, de la construction navale au Canada et au Québec. Nous vous disons dès le départ que nous sommes d'accord avec les principes de cet énoncé de politique et nous assumons l'importance pour le Québec de se doter d'une politique de transport maritime et fluvial. Je souhaite également vous démontrer que notre industrie est responsable d'impacts économiques importants et que l'ensemble de la région et de l'Est du Canada souffrirait de la disparition ou encore de la réduction de l'activité qui y est reliée.

Je représente ici les membres du Syndicat des travailleurs du chantier naval de Lauzon. Mais je peux vous assurer que mes propos sont partagés par la coalition de partenaires socio-économiques des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches, réunis au sein du Comité permanent Industries Davie. Cet organisme, créé il y a une quinzaine d'années, a toujours fait valoir l'importance de cette industrie dans le milieu et ses impacts sur l'économie.

Au cours des dernières années, le Comité permanent Industries Davie a été au cœur de toutes les luttes que le milieu a dû livrer pour assurer la survie de cette industrie et pour permettre à ceux qui y travaillent de mieux affronter les problèmes de chômage et de mises à pied massives. Récemment, il participait au débat soulevé par le dépôt, aux Communes, d'un projet de loi privé par le député bloquiste de Lévis, M. Antoine Dubé, portant sur la mise en place d'une politique de construction navale au Canada. Nous sommes allés faire entendre notre voix devant les comités permanents de l'industrie et des Finances à deux reprises depuis l'automne à ce sujet.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que les syndicats et que le Comité permanent Industries Davie réclament une intervention énergique des gouvernements pour assurer la survie de l'industrie navale au Canada et, par le fait même, du plus important chantier naval de l'est du Canada, à Lévis.

Mais je crois important de profiter de cette occasion qui m'est offerte, dans une perspective pour mieux comprendre les questions de productivité, d'innovation et de compétitivité de l'industrie navale, quelles sont les véritables retombées économiques de cette industrie, partant de l'exemple du chantier des Industries Davie, à Lévis.

Permettez-moi d'abord de rappeler que les données qui suivent proviennent d'une étude réalisée par le Groupe de consultation pour le maintien et la création d'emplois au Québec, à la demande du Syndicat des travailleurs du chantier naval de Lauzon, à l'hiver 1999. On voulait ainsi obtenir une analyse des retombées économiques reliées au maintien en opération des Industries Davie, le plus important employeur du secteur de la transformation dans la région de Québec, avec un effectif qui a atteint, au cours de la dernière décennie, plus de 3 500 travailleurs.

Ce qui est important de comprendre, avant même de consulter les données de l'étude, va comme suit : Les experts concluent que la fermeture du chantier des Industries Davie ne permettrait aucune récupération des activités de construction navale, ni des emplois qui y sont reliés, par un autre employeur québécois, puisque Davie ne connaît aucune concurrence de même envergure au Québec. Les gains et les coûts reliés au maintien en opération du chantier sont donc totaux et nets. Il en va de même pour les activités économiques générées chez les fournisseurs canadiens et québécois de Davie. Si le spectre de la fermeture du chantier ne pend pas au-dessus de nos têtes pour l'instant, nous croyons toutefois important de demeurer vigilants et de rappeler constamment les enjeux de cette industrie.

Selon les hypothèses de fonctionnement fournies par les Industries Davie, les experts du Groupe Consultation ont pu évaluer les retombées économiques suivantes de la présence du chantier maritime de Lévis. Ses effets directs sont :

- une activité économique apportant 300 millions \$ de revenus à l'entreprise annuellement;

- une valeur ajoutée annuelle de 170 millions \$ pour l'économie québécoise;
- le paiement annuel d'une masse salariale de 77 millions \$, comprenant les avantages sociaux;
- la création ou le maintien de 1 650 emplois.

De plus, au chapitre des retombées fiscales, les activités du chantier entraînent, annuellement, pour les deux paliers de gouvernements :

- des entrées fiscales de 19,2 millions \$ perçues sur les salaires;
- des entrées nettes de parafiscalités de 11,5 millions \$;
- des entrées de taxes de vente de 830 000 \$ reliées à la consommation des travailleurs. Par ailleurs, puisque la majorité de la production est destinée à l'exportation, les taxes à la valeur ajoutée de l'entreprise sont estimées nulles;
- donc, des revenus gouvernementaux globaux annuels de 31,6 millions \$ soit, 11 % des dépenses totales et 48 % des salaires payés;
- sans compter que la poursuite des activités du chantier peut faire économiser en prestations d'assurance-emploi et d'aide sociale environ 45 millions \$ sur quatre ans.

Si l'on parle de retombées économiques indirectes, on peut mentionner la création de 2 475 emplois et des revenus gouvernementaux de 20 millions \$, nous disent les experts consultés. Au total, le maintien en opération du chantier entraînerait sur une période d'un an les retombées économiques suivantes :

- 4 125 emplois;
- 92 millions \$ en valeur ajoutée;
- 82 millions \$ en revenus gouvernementaux.

Je peux donc affirmer, à la lumière de ces résultats, que les gouvernements bénéficieraient certes de retombées importantes si le chantier maritime des Industries Davie poursuivait ses activités et obtenait de nouveaux contrats. Du même coup, on peut conclure qu'il en résulterait un coût social et économique important et un manque à gagner significatif s'il devait mettre fin à ses opérations.

L'exemple du chantier des Industries Davie de Lévis est donc éloquent. Il ne fait aucun doute à l'esprit de ses dirigeants, du syndicat et des travailleurs, des intervenants socio-économiques du milieu et de la grande région de Québec, que la présence de ce chantier constitue un apport économique vital au maintien d'une santé économique locale et régionale. Il en va de même pour l'ensemble des milieux où sont implantés des chantiers maritimes au Québec.

Après les Communes en automne et à l'hiver, aujourd'hui, le projet de mise sur pied d'une politique en transport maritime et fluviale québécoise nous interpelle comme intervenants du monde maritime. Cette politique aura certainement des effets bénéfiques sur l'ensemble de l'économie du Québec et sur celle des régions où elle se pratique.

Le cas des Industries Davie à lui seul est des plus probants. Plus de 700 navires et 13 plates-formes de forage y ont été construits. Le récent contrat de transformation de la plate-forme de forage brésilienne Spirit of Columbus, rebaptisée depuis Pétrobras 36, a démontré hors de tout doute que la haute technologie de l'entreprise associée à la qualité des ressources humaines en fait un élément exceptionnel capable de se démarquer dans tous les segments du marché mondial.

En ce qui concerne la seule réparation navale, plus de 450 contrats du genre ont été effectués depuis les 15 dernières années. Nous croyons donc important que la politique gouvernementale de transport maritime et fluvial prenne en compte la présence des chantiers comme celui de Lévis et mette de l'avant un plan d'action qui favorise l'entretien et la réparation des navires circulant sur le fleuve dans les chantiers québécois.

La marine marchande compte actuellement sur une flotte mondiale d'environ 40 000 navires de 2000 tonnes et plus. L'âge moyen de cette flotte est de 19,5 ans. Sachant que la durée de vie utile d'un navire est de 23 ans, on peut affirmer que la flotte mondiale est passablement âgée. Il se construit,

bon an mal an, environ 1 400 à 1 800 bateaux dans le monde. La réglementation est de plus en plus sévère quant à la qualité des navires et les doubles coques deviendront obligatoires pour les pétroliers à partir de 2005.

Les coûts de production d'un navire au Canada sont relativement bas et la productivité des chantiers y est accrue. Ainsi, le coût moyen de construction chez nous, en ce qui concerne les ressources humaines, est de 55\$ l'heure. Au Japon, on parle de 95 \$ l'heure alors qu'en Europe, il faut compter 110 \$ l'heure. En Corée, en Roumanie, en Pologne, en Estonie, en Allemagne et en Chine, la tendance est aux investissements massifs dans le développement des chantiers maritimes. Le Canada pourrait devenir un joueur minoritaire dans ce domaine, si une véritable politique de construction navale n'est pas adoptée sous peu.

Le Syndicat et les organismes que nous représentons ici aujourd'hui, n'a pas la prétention de détenir ou de maîtriser l'ensemble des éléments devant permettre de mettre en place une telle politique et de sauver cette industrie qui se porte plutôt mal par les temps qui courent. Mais nous avons la conviction que l'adoption d'une telle politique, soutenue par des investissements gouvernementaux et par l'encouragement à l'innovation technologique, ne peut que donner des résultats bénéfiques pour l'ensemble de l'industrie et pour les paliers gouvernementaux qui en tirent des revenus importants. Les chantiers canadiens n'ont rien à envier, à notre avis, aux grands chantiers américains et à ceux de Taiwan, par exemple. Les installations des Industries Davie sont à la fine pointe de la technologie.

Si l'industrie navale québécoise est encore vivante aujourd'hui, et nous pouvons en témoigner plus particulièrement en ce qui concerne le chantier de Lévis, c'est en grande partie en raison des efforts consentis par les travailleurs (sans parler des concessions financières), et par les divers intervenants concernés pour assurer le maintien d'un maximum d'emplois et de conserver une qualité des ouvrages tout en assurant la compétitivité et la productivité.

Nous nous devons de garder constamment à l'esprit cet aspect non négligeable de la question, puisqu'il s'agit de maintenir en vie non seulement des entreprises, comme vous avez pu le voir, qui contribuent de façon significative à l'économie des régions, mais également des communautés sociales et humaines qui risquent de se détruire et de subir des torts irréparables à long terme.

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour l'attention que vous nous avez accordée et nous tenons à vous faire part de notre satisfaction à l'effet de constater la préoccupation de votre gouvernement dans l'adoption d'une politique en transport maritime et fluvial au Québec. Il faut considérer ce projet comme un élément fondamental de l'avenir du développement économique du Québec et de plusieurs de ses régions. Dans la mesure où notre industrie pourra être mise à contribution, nous serons à vos côtés pour le défendre et le porter à terme.

Politique de transport maritime et fluvial

**Présentation de
Ultramar Ltée**

Québec, le 8 juin 2000

Mesdames et messieurs bonjour,

Mon nom est Louis Forget et je suis vice-président, Affaires publiques et gouvernementales pour Ultramar Ltée.

Je suis familier avec le secteur maritime étant donné que je suis, depuis plusieurs années, membre du Conseil consultatif maritime national auprès du commissaire à la Garde côtière, du conseil maritime Région Laurentienne, du Comité de dragage du Saint-Laurent, membre du Conseil d'administration de SIMEC et que j'ai aussi été membre du Conseil de l'Administration de pilotage des Laurentides pendant plusieurs années.

Merci de nous avoir invités à travailler avec votre Ministère à l'élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial.

D'entrée de jeu j'aimerais préciser que, malgré le fait que votre invitation du 17 mai dernier ne nous laissait pas suffisamment de temps pour présenter des suggestions ou recommandations sur l'élaboration d'une politique gouvernementale, nous avons accepté de faire la présentation de notre organisation et d'émettre certains commentaires sur vos objectifs, tout en espérant que la rencontre d'aujourd'hui ne constitue que la première étape du processus de consultation.

Ultramar Ltée, filiale exclusive d'Ultramar Diamond Shamrock, est l'une des plus importantes sociétés indépendantes de raffinage et de commercialisation de produits pétroliers dans l'Est du Canada. Elle exerce aussi des activités en Nouvelle-Angleterre et, dans l'ensemble, vend plus de 275 000 barils de produits pétroliers raffinés par jour.

Ultramar possède et exploite aujourd'hui une raffinerie d'une capacité de production de 160 000 barils par jour à Saint-Romuald près de Québec. Au cours des prochains mois, Ultramar portera sa capacité de production de 160 000 à 190 000 barils par jour.

Les annonces des dernières semaines confirment l'engagement d'Ultramar d'investir régulièrement pour développer et améliorer la qualité de ses actifs de raffinage et de commercialisation, et pour respecter les normes environnementales, avec l'objectif constant d'offrir à sa clientèle des produits et services de qualité à des prix toujours très concurrentiels. En effet, les investissements de 58 millions de \$ annoncés en début de mai s'ajoutent aux 146 millions de \$ investis en projets de tout genre à la raffinerie de Saint-Romuald depuis 1995.

Ultramar n'investit pas uniquement dans sa raffinerie, puisque entre 1995 et la fin de cette année elle aura aussi consacré plus de 80 millions de \$ à la rénovation de son réseau de stations-service, dont près de 57 millions de \$ au Québec.

Elle commercialise de l'essence et du carburant diesel par le biais d'un réseau d'environ 1300 postes de vente au détail et elle vend du mazout domestique à plus de 250 000 clients.

Son siège social est situé à Montréal et elle procure un emploi direct à plus 3 000 personnes. Son réseau de distribution et de vente au détail implique plus de 10 000 emplois, ce qui fait de la société un des plus importants employeurs de l'Est du Canada.

Ultramar est l'un des exploitants maritimes les plus actifs de la côte Est. Sa raffinerie de Saint-Romuald, qui traite généralement des pétroles bruts légers de la Mer du Nord et de l'Afrique du Nord, reçoit tous ses approvisionnements de brut par navire à son quai de Lévis.

La situation géographique de notre raffinerie représente d'ailleurs l'un des atouts importants pour Ultramar. À proximité du port en eau profonde le plus à l'intérieur des terres en Amérique du Nord, elle reçoit ses approvisionnements en matière première - le pétrole brut - par voie maritime, et ce, en toute saison. Le nombre de cargaisons reçues par la raffinerie de Saint-Romuald atteint en moyenne 50 à 75 par année, chacune variant de 80 000 à 150 000 tonnes (500 000 à 1 000 000 de barils). Ce nombre sera de près de 85 lorsque nous aurons complété notre projet d'expansion.

Nous accueillons aussi plus de 200 navires côtiers par années à nos installations.

Une fois raffinés, les produits sont acheminés de la raffinerie par wagon-citerne, navire côtier et camion-citerne à un réseau de distribution d'environ 50 dépôts de stockage en vrac et 22 terminaux marins dans l'Est du Canada. La navigation côtière d'Ultramar se fait sous pavillon canadien, sauf dans des circonstances hors de l'ordinaire.

Ultramar favorise l'utilisation de navires à double coque et à double fond, qui sont renforcés pour résister aux glaces et de construction récente, de façon à obtenir une sécurité et une efficacité maximales. Sans pour autant recevoir de primes ou de crédits pour l'utilisation de tels navires.

Durant plus de 35 ans d'activités, Ultramar n'a été responsable d'aucun incident environnemental majeur ou accident menaçant la sécurité de son personnel ou du public au Canada. Elle bénéficie d'un des dossiers environnementaux et de sécurité les plus enviés au sein de l'industrie pétrolière. Fruit d'efforts constants, Ultramar est fière de ce bilan, à juste titre d'ailleurs.

En tant que société axée sur les produits pétroliers, Ultramar est pleinement sensibilisée à l'impact dévastateur qu'un déversement de pétrole pourrait avoir sur l'environnement. Environ 75% de ses activités de navigation maritime se déroulent sur le fleuve Saint-Laurent. Ultramar est donc bien consciente et respectueuse de la sensibilité environnementale du fleuve et estime que tous les intervenants doivent mettre en place des mesures appropriées afin d'assurer un niveau élevé de protection à ce cours d'eau ainsi qu'aux oiseaux, poissons et mammifères qu'on y trouve.

La politique d'Ultramar en matière de protection de l'environnement stipule que la société a fait de l'environnement l'une de ses priorités et l'une des préoccupations de ses employés.

Ultramar ne lésine pas quant à ses engagements et a investi des sommes considérables dans le cadre de sa politique de prévention.

En effet, en plus d'utiliser des navires de construction très récente à double coque et à double fond qui sont renforcés pour résister aux glaces, elle fournit aussi à son personnel la formation nécessaire ainsi que les outils et le matériel approprié afin de s'assurer que ces priorités se concrétisent efficacement.

C'est aussi dans ce contexte, et pour adopter des mesures appropriées et pratiques en matière de prévention et d'intervention qu'Ultramar travaille en étroite collaboration avec la Garde côtière canadienne, la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, l'Administration de pilotage des Laurentides, les associations d'armateurs et de l'industrie pétrolière, la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), les administrations portuaires, les ministères de l'environnement et du transport et la SODES.

À titre d'exemple, dans le cadre de nos activités, nous sommes appelés à travailler quotidiennement avec les pilotes maritimes du Saint-Laurent, plus particulièrement ceux de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Nous sommes convaincus que les services professionnels offerts par les pilotes du Saint-Laurent rendent plus sécuritaire la navigation sur le fleuve, ce qui constitue pour nous une priorité.

En plus, nous croyons que la présence des pilotes rend le système de navigation sur le fleuve plus efficace. Ainsi, les pilotes nous aident à nous assurer que les navires que nous affrétons arrivent à destination aussi rapidement et sécuritairement que possible.

Compte tenu de la conjoncture économique d'aujourd'hui, il s'agit d'une considération importante pour nous.

De plus, au cours des dernières années, nous travaillons, en partenariat avec les représentants de l'industrie maritime, pour trouver des solutions acceptables à la mise en place des différents programmes de recouvrement des coûts de la Garde côtière.

Les gouvernements doivent être conscients, que le secteur maritime doit faire face, depuis quelques années, à une multitude de coûts auxquels ne sont pas confrontés les transporteurs ferroviaires et routiers. En effet, les frais de déglacage, de dragage, d'aides à la navigation et de «bulk oil cargo fee – tarifs pour organismes d'intervention maritime» sont autant d'exemples de nouveaux coûts qui viennent alourdir le fardeau financier des entreprises maritimes.

Si les expéditeurs continuent de faire face à une augmentation des coûts dans le secteur maritime, plusieurs regarderont la possibilité d'utiliser d'autres modes de transport et /ou se dirigeront vers d'autres ports aux USA.

Voilà pourquoi nous espérons que ces consultations, menées par votre ministère, amèneront le gouvernement du Québec à travailler en partenariat avec les autres provinces, le fédéral et l'industrie afin de trouver des solutions qui permettront de soutenir l'industrie maritime, soit les expéditeurs, les transporteurs, les ports et les entreprises connexes, pour que l'industrie soit encore plus compétitive et qu'elle augmente les retombées économiques pour le Québec.

Chez Ultramar, nous serons disposés à travailler de concert et en partenariat avec votre gouvernement et les membres de l'industrie pour identifier et valider ces solutions.

Merci.



Université du Québec à Rimouski

300, allée des Ursulines, C.P. 3300
Rimouski (Québec) Canada
G5L 3A1
Téléphone : (418) 724-1410
Télécopieur : (418) 724-1525
Courriel : recteur_uqar@uqar.quebec.ca

Bureau du recteur

Le 14 août 2000



Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Gouvernement du Québec
700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Consultation sur la politique de transport maritime et fluvial

Monsieur le Ministre,

Je tiens d'abord à remercier votre Ministère pour l'invitation à partager notre réflexion avec les divers partenaires intéressés au transport maritime et ainsi à apporter notre contribution à la rédaction de la politique que vous souhaitez mettre en place.

Notre propos s'articulera sur deux plans :

- Un bref rappel de la mission de l'UQAR concernant les sciences de la mer et des activités qui en découlent;
- Quelques pistes d'actions potentielles pour le développement de la formation et de la recherche universitaires dans les champs de la gestion du transport maritime et de la protection de l'environnement marin.

Mission et programmes de l'UQAR

Les champs d'études et de recherches en océanographie et en gestion des ressources maritimes constituent l'un des axes majeurs de développement de l'Université du Québec à Rimouski.

Au sein du nouvel *Institut des sciences de la mer de Rimouski* (ISMER) sont offerts des programmes de maîtrise et de doctorat en océanographie. La recherche fondamentale et appliquée de l'ISMER privilégie l'étude des impacts de l'activité humaine industrielle et domestique sur l'environnement côtier, les zones estuariennes et les rives du Saint-Laurent entre autres. S'agissant d'aspects environnementaux reliés au transport maritime sur le Saint-Laurent, les expertises des chercheurs en

hydrodynamique marine (étude des aménagements portuaires, simulation de la dérive des nappes de pétrole, conseil en matière d'urgences environnementales) doivent être mentionnées. De même les chercheurs en géologie et géophysique marine sont appelés à intervenir pour traiter au Canada comme à l'étranger des problèmes d'érosion du littoral ou des berges, ou pour participer à des études de rejets de dragage ou de transport des sédiments littoraux.

Rattachée au Département d'économie et de gestion, la *Maîtrise en gestion des ressources maritimes* offre depuis 1996 deux nouvelles orientations, uniques au Québec, l'une en gestion du transport maritime et l'autre en gestion de l'environnement maritime.

Dans le cadre des activités en environnement maritime, les professeurs dirigent des travaux d'étudiants portant par exemple sur la gestion des eaux de ballast dans le Saint-Laurent, la gestion des activités de dragage et le processus d'implication du public, l'analyse des risques environnementaux reliés au transport maritime dans l'estuaire moyen du Saint-Laurent, etc. Une formule de partenariat entre l'Université du Québec à Rimouski et le volet navigation du Plan d'action Saint-Laurent est d'ailleurs en voie d'élaboration pour faciliter la participation des professeurs et des étudiants à certaines études requises par la mise en oeuvre de la stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent.

L'orientation gestion du transport maritime offre des cours portant sur les divers aspects commerciaux, économiques, financiers et juridiques du shipping, incluant la gestion portuaire, et recourant de plus en plus à l'étude de cas réels de gestion privée.

Les cours de ce programme de maîtrise s'offrent autant à des étudiants des pays de la francophonie, notamment par le biais du programme des bourses marines de perfectionnement de l'ACDI à l'intention des jeunes professionnels de pays en développement, qu'à des étudiants d'Europe et du Québec. - Des organisations du secteur privé et gouvernemental (dont le ministère des Transports du Québec) collaborent aux activités de ce programme (stages, conférenciers, etc.).

Sur le plan de la recherche, l'engagement du corps professoral du Département d'économie et de gestion est surtout orienté vers la problématique de la gestion des ressources halieutiques et celle de la gestion intégrée des ressources maritimes, dans le cadre du développement durable et de la protection de l'environnement maritime.

Le *Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal* (CFORT), organisme créé conjointement par l'Université du Québec à Rimouski et l'Institut maritime du Québec, réalise quant à lui des actions de formation continue et de perfectionnement sous forme de séminaires intensifs pour divers groupes de l'industrie

maritime ainsi que des recherches appliquées pour le compte d'organismes publics et privés.

Quelques scénarios de développement de la formation et de la recherche universitaires

Dans le cadre de l'élaboration actuelle de son plan d'orientation stratégique, processus devant se conclure d'ici le printemps 2001, l'UQAR associe l'ensemble de ses départements, instituts et groupes de recherche à l'identification de nouvelles orientations et aux actions prioritaires à mettre en oeuvre. Il ressort cependant des échanges tenus à ce jour que les sciences de la mer constitueraient un axe prioritaire de développement de l'UQAR. Répondant au projet de politique scientifique québécoise du MRST « Vue d'ensemble pour une politique scientifique du Québec, p. 30 », nous entendons maintenir dans la région du Bas-Saint-Laurent la tête de proue de la formation et de la recherche en sciences de la mer au Québec.

À l'égard de la formation universitaire et de la recherche reliées au transport maritime, nous devons réviser sinon renforcer nos activités actuelles, en nous assurant qu'elles répondent bien aux besoins de l'industrie maritime. Le *Document de consultation* du Ministère rappelle la prise en charge par le Québec, en l'occurrence par l'Institut maritime du Québec, de la formation de la main-d'oeuvre du secteur maritime, principalement celle oeuvrant en navigation, en architecture navale et en mécanique marine. Dans ce secteur comme dans d'autres cependant, le besoin d'une formation universitaire est indéniable. L'UQAR, de par sa position géographique et ses choix antérieurs, est toute désignée pour assurer cette formation. Nous devons par ailleurs mentionner qu'en réponse à diverses demandes du milieu, l'UQAR est à mettre en place un baccalauréat en gestion maritime qui permettra aux professionnels de l'industrie d'acquérir, comme cela se fait dans d'autres pays, un diplôme de premier cycle universitaire après un perfectionnement spécialisé.

L'importance des besoins de formation et de perfectionnement des personnes qui, au Québec, oeuvrent au sein d'entreprises intervenant dans la chaîne de transport maritime, reste à être précisée. Nous serions fort intéressés à recevoir des indications claires à ce sujet de la part du ministère des Transport du Québec et de ses partenaires, particulièrement concernant l'hypothèse d'une offre de cours dans les régions de Montréal et de Québec.

En matière de recherche, quelques scénarios d'intervention de l'UQAR seront aussi examinés dans les prochains mois :

- Le développement accéléré de l'ISMER par l'embauche de professeurs additionnels entre autres en géologie et géophysique marine;

- Le recrutement d'un professeur se consacrant, de concert avec les professionnels du CFORT, à des recherches appliquées en transport maritime. Une telle action serait certes facilitée si l'UQAR recevait des appuis de la part des acteurs de l'industrie maritime et du gouvernement. Nous pensons ici plus spécifiquement au concept d'une **chaire** où la personne responsable aurait à réaliser, de concert avec les ministères concernés et les opérateurs de l'industrie maritime et portuaire, un programme de recherches et un centre de veille stratégique;
- Le développement de collaborations entre le nouveau *Centre de recherche appliquée en technologie maritime* de l'Institut maritime du Québec et le Département de mathématiques, informatique et génie de l'UQAR;
- La recherche d'une meilleure synergie entre les institutions partenaires en matière d'offres de services à l'international, entre autres dans les secteurs du transport maritime et portuaire.

En d'autres termes, Monsieur le Ministre, à la veille d'effectuer des choix parfois difficiles dans l'affectation de nos ressources futures, nous accueillerons avec beaucoup d'intérêt tout avis de votre Ministère pouvant contribuer à préciser l'effort que l'UQAR pourrait déployer dans le secteur du transport maritime et fluvial. En contrepartie, nous nous engageons à faire du maritime un axe prioritaire de développement de l'institution en choisissant d'y affecter les ressources requises pour que l'UQAR devienne un centre de référence international en cette matière.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le recteur,



Pierre Couture

Baie-Comeau, le 5 juin 2000

Monsieur Jacques Baril, ministre délégué
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Politique de transport maritime et fluvial

Monsieur,

Nous désirons, tout d'abord, vous témoigner notre appréciation d'avoir considéré opportun de nous inviter à cette consultation concernant l'élaboration d'une politique en transport maritime et fluvial.

Cette implantation prochaine suscite l'intérêt de la Chambre de commerce de Baie-Comeau et de ses membres (voir en annexe 1, les buts de la Chambre de commerce de Baie-Comeau).

Cet intérêt s'explique non seulement par la nature même du projet mais pour les conséquences qui peuvent en résulter. À ce juste titre, avec la mondialisation des marchés, nos entreprises sont confrontées à des défis importants soit les problématiques liés au «juste à temps» et des coûts de revient. Donc, la politique à venir devra prévoir l'instauration de mesures incitatives pour ses grandes entreprises car *les coûts de transport, la qualité des infrastructures et des services de transport sont des facteurs de rentabilité critiques.*

Dans un marché de ressources où le revenu par tonne est plus faible que pour des produits transformés, le coût de transport importe davantage. Il est une condition importante d'accès compétitif au marché et il peut faire la différence entre pertes ou profits. À cet égard, les présentes politiques gouvernementales sont très préoccupantes pour les grandes entreprises de la Côte-Nord puisqu'elles risquent d'exercer une pression à la hausse sur leurs coûts de transport.

La Chambre de commerce de Baie-Comeau prônera toujours le libre choix dans la décision de ses membres en matière d'option de transport. La position de la Chambre de commerce de Baie-Comeau est d'optimiser les installations actuelles et futures en favorisant Baie-Comeau comme plaque tournante du transport sur la Côte-Nord.

La Ville de Baie-Comeau s'avère le choix logique car elle est au carrefour de notre belle et grande région. La Ville de Baie-Comeau est située au cœur de la Côte-Nord, immense territoire qui longe la rive nord du fleuve St-Laurent, de Tadoussac jusqu'à Blanc-Sablon.

La Côte-Nord est une région caractérisée par :

- ses ressources : forêts, mines, aluminium;
- ses grands espaces;
- ses richesses naturelles exceptionnelles;
- une faune sauvage et abondante;
- une flore variée et colorée;
- de grandes étendues d'eau;
- une porte toujours ouverte sur le fleuve.

La Côte-Nord s'étend sur quelque 1 280 km, de Tadoussac à Blanc-Sablon. C'est une région présentant une faible densité de population (0,3 habitant au km² en 1996). L'occupation de la Côte-Nord est essentiellement linéaire, le long du littoral, et 80 % de la population se concentre sur 0,6 % du territoire, soit sur une mince bande côtière entre Tadoussac et Sept-Îles. Deux pôles urbains, Baie-Comeau et Sept-Îles, se répartissent à peu près également 50 % de la population régionale. Cette population est presque stable depuis la dernière décennie et se situait à quelque 103 300 individus en 1996. La MRC de Manicouagan et celle de Sept-Rivières se répartissent à peu près également plus de 70 % de la population de la Côte-Nord.

La Côte-Nord est essentiellement une région de ressources dont l'activité économique repose principalement sur l'exploitation, et dans une mesure moindre, sur une première transformation de ses richesses naturelles. L'importance de l'apport économique de la Côte-Nord pour l'ensemble du Québec est fort importante puisque avec à peine 1,5 % de la population québécoise, elle produit 31 % de tout l'aluminium du Québec, 28 % des expéditions minérales, 27 % de l'énergie électrique (Complexe Manic-Outardes), 22 % des valeurs de pêche et 15 % des produits forestiers de la province. La majorité de ces secteurs économiques ont été en croissance durant la dernière décennie.

Ainsi, la Côte-Nord a accueilli une nouvelle aluminerie au début des années 1990 (Alouette), l'aluminerie Reynolds a augmenté de 40 % sa capacité de production en 1993, et 7 nouvelles scieries y ont vu le jour en 1994. En fait, l'industrie forestière a pris une expansion fulgurante, doublant en 5 ans la production régionale de bois d'œuvre. Le projet hydroélectrique de la Sainte-Marguerite-3 sera complété en 2001 et Hydro-Québec considère un portefeuille important de projets permettant d'augmenter son parc de production sur la Côte-Nord. La MRC de Manicouagan occupe une position stratégique sur la Côte-Nord; elle concentre 67 % de tous les emplois manufacturiers de la région, elle est un lieu de passage obligé entre les territoires au nord et de l'est de la Côte-Nord et le reste du Québec, et enfin, les infrastructures de transport en place jouent un rôle important de carrefour des différents réseaux de transport et peuvent favoriser l'intermodalité.

Paradoxalement, hormis le réseau dédié au transport de l'énergie hydroélectrique produite sur la Côte-Nord, l'ensemble de l'industrie est tributaire d'un lien routier unique qui la relie au reste du Québec, la Route 138. Les problèmes de transport liés à l'immensité du territoire et à ce lien terrestre unique font partie intégrante de toute stratégie de développement de la Côte-Nord. Les grands secteurs formant la base économique de la région voient la majeure partie de leur production exportée vers l'extérieur de la région, voire du pays.

Le fait de miser sur Baie-Comeau comme point central a comme effet de décongestionner la Route 138 car la majorité du camionnage se situe dans un rayon d'environ 35 kilomètres autour de la ville.

Afin d'optimiser les installations actuelles, des investissements sont requis, notamment pour :

- ◆ l'aménagement d'un centre de transbordement;
- ◆ l'aménagement d'un tronçon ferroviaire pour relier le parc industriel aux installations portuaires;
- ◆ la réparation et l'entretien des installations portuaires.

Par ailleurs, cet investissement sera rentabilisé à brève échéance par rapport au même investissement sur notre unique route nous reliant au reste de la province, la Route 138 si on considère les coûts obligés pour l'entretien de la Route 138 et les conséquences en transport lourd sur la sécurité des passagers et la circulation touristique.

À cette dimension, il faut ajouter que notre économie régionale pourra grandement bénéficier de retombées, aussi bien au moment de la construction que, par la suite, pour l'entretien des installations (voir annexe 2, «La Côte-Nord, un coin de pays s'inquiète de son avenir»). Il faut comprendre qu'actuellement notre région subit un ralentissement économique important et que la revitalisation de celle-ci passera par la venue de nouveaux acteurs. Par exemple, la construction d'une usine de panneaux de lamelles orientées à Baie-Comeau (Louisiana Pacific) ou tout autre promoteur qui a déjà manifesté de l'intérêt.

Le décongestionnement de la Route 138 aura également des conséquences positives sur le développement du potentiel touristique.

Notons également que l'industrie touristique poursuit sa progression sur la Côte-Nord et ce secteur est dominé par deux pôles, Tadoussac (200 000 visiteurs en 1997) et la Réserve du Parc national de Mingan (28 000 visiteurs en 1997). De plus en plus de localités de la Côte se tournent vers ce secteur pour diversifier leur économie et développent à cet égard des infrastructures et des activités pour retenir chez elles les touristes se déplaçant entre les pôles principaux d'attraction de la région. *Le développement du tourisme est lui aussi tributaire de la qualité du transport sur la Côte-Nord.*

Ce n'est pas que d'un point de vue économique que la problématique du transport affecte notre région. En effet, la Côte-Nord traîne une image d'éloignement et d'isolement, et son bilan migratoire est déficitaire à chaque année. Il importe donc d'améliorer cette image en travaillant entre autres choses sur les infrastructures de transport de la région, ce qui contribuera à son pouvoir d'attraction et de rétention de nos populations jeunes et adultes.

En parallèle avec cette évolution des besoins du milieu en termes de transport, on constate une évolution quasi à l'opposée des interventions gouvernementales dans le domaine :

- ♦ programmes de cession des infrastructures aéroportuaires et portuaires du gouvernement fédéral qui forcent la reprise en main par le milieu de ces infrastructures, ou leur fermeture;
- ♦ imputation aux expéditeurs d'une part croissante des coûts de services de transport maritime tels aide à la navigation, frais de déglacage, coûts de la garde côtière, etc;

- ◆ investissements des gouvernements proportionnels au nombre d'habitants d'une région plutôt qu'à son apport économique et à ses problématiques de transport;
- ◆ vision compartimentée du transport et des dossiers du MTQ sur une base de mode (routier, aérien, ferroviaire, maritime) au lieu d'une vision intégrée des modes de transport à travers tout le territoire.

Face à cette croissance constante des besoins, il n'est donc pas surprenant que, lors de l'exercice de Planification stratégique 1999-2004 coordonné par le CRD Côte-Nord (voir annexe 3), chacune des MRC consultées, le territoire de la Basse-Côte-Nord et les communautés autochtones de la région aient tous priorisé au moins un axe touchant la problématique de transport :

- ◆ Haute-Côte-Nord : désengorgement de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine;
- ◆ Manicouagan : développement, amélioration, entretien et aménagement du réseau routier régional (les Routes 138 et 389) et reconnaissance de la Route 389 comme lien national et interprovincial;
- ◆ Caniapiscau : achèvement de la Route 389;
- ◆ Sept-Rivières : amélioration et développement des infrastructures et des services de transport, autant maritime que ferroviaire, aéroportuaire et routier;
- ◆ Minganie : pérennité des infrastructures routières, maritimes et aériennes, ainsi que des services connexes (routes forestières incluses);
- ◆ Basse-Côte-Nord : sensibilisation des instances provinciales aux problèmes de transport sur la Basse-Côte, obtention de mesures facilitant en matière de transport maritime et aérien, entretien des sentiers de motoneige;
- ◆ Communautés autochtones : développement et amélioration des moyens d'accès aux communautés éloignées.

L'importance stratégique et historique du transport maritime sur la Côte-Nord est due à l'omniprésence de la voie naturelle de communication qui la borde : le Saint-Laurent. Cette voie est utilisée par les industries de la région qui expédient ou reçoivent comme marchandise des matières premières lourdes à destination ou en provenance de lieux éloignés.

Donc, le projet de politique de transport maritime et fluvial aura donc, à n'en point douter, des impacts majeurs et bénéfiques pour l'ensemble de la région, si et seulement si les trois conditions suivantes sont respectées :

- ◆ le libre choix des entreprises;
- ◆ mise en place d'incitatifs afin d'optimiser les installations portuaires de façon adéquate et rentable pour tous;
- ◆ l'annonce d'investissements pour les installations portuaires actuelles et les éléments essentiels se rattachant à ces installations (centre de transbordement et aménagement d'un tronçon ferroviaire reliant le parc industriel et le port).

Dans un deuxième temps, nous allons vous entretenir de la situation au port de Baie-Comeau et de sa position stratégique pour le développement du transport sur la Côte-Nord.

Le port de Baie-Comeau

Le port de Baie-Comeau, de par sa situation stratégique sur le Saint-Laurent et le tonnage de marchandise qui y est transbordé est une infrastructure majeure pour le développement de la Côte-Nord. Le port de Baie-Comeau bénéficie de quais en eau profonde, ouverts 12 mois par année. Quelques 500 navires y accostent chaque année.

En 1995, le ministre des Transports fédéral annonçait les intentions du gouvernement de mettre en œuvre une simplification et une rationalisation des modes de gestion des ports fédéraux. Le gouvernement fédéral décidait alors de ne conserver dans ses propriétés que les ports rentables se qualifiant comme administration portuaire canadienne (APC), et les ports à vocation de desserte de régions isolées. L'ensemble des autres ports régionaux du Saint-Laurent faisait donc l'objet d'une cession vers les milieux hôtes.

Le Saint-Laurent compte 5 APC (dont le port de Sept-Îles comme seule APC sur la Côte-Nord), 37 ports régionaux ou locaux, et 9 ports desservant des régions isolées. Six ports commerciaux du Saint-Laurent transbordent quelque 15,4 millions de tonnes métriques (tm) en 1997, soit quelque 95,2 % du trafic total transbordé par les 37 ports régionaux du Saint-Laurent. Il s'agit de Baie-Comeau (5,9 millions de tm), Sorel (4,9 millions de tm), Havre-Saint-Pierre (3,0 millions de tm), Matane (0,8 million de tm), Gaspé (0,4 million de tm) et Gros-Cacouna (0,4 million de tm). Chacun de ces ports s'est doté d'une corporation sans but lucratif pour étudier les implications d'une reprise en main de son infrastructure portuaire fédérale par le milieu hôte. Dans le cas de Baie-Comeau, il s'agit de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau, la CAPBC, composée des membres suivants : la Ville de Baie-Comeau et comme représentant du transport maritime : la Société des traversiers du Québec; pour le transport ferroviaire : la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau Hauterive (SOPOR); pour le transport routier : Transport Baie-Comeau; pour les services de chargement : Tessier Ltd.; comme représentants des utilisateurs : Donohue, Société canadienne de métaux Reynolds Ltée, Cargill Ltée.

Cet organisme a été l'un des premiers fondés pour définir des scénarios permettant au milieu de conserver l'infrastructure portuaire jugée essentielle au développement économique de la région. Ces analyses ont mis en évidence des problématiques importantes qui mettent en péril toute tentative de rentabilisation des opérations portuaires par un organisme sans but lucratif du milieu. D'une part, le quai fédéral public de Baie-Comeau a été évalué à 31 904 000 \$ pour les années 1998-1999 et 2000. Alors que cette donnée n'a actuellement pas d'incidence puisque le gouvernement fédéral ne paye pas de taxe municipale, la CAPBC aurait, elle, à payer des taxes qui totalisent 1 102 741 \$/année selon le taux actuellement en vigueur à Baie-Comeau. De plus, le transfert de cet actif à la CAPBC est assujéti à un droit de mutation se chiffrant à 477 060 \$. D'autre part, les droits de port actuellement perçus par Transports Canada ne pourront plus l'être par la CAPBC, cet organisme n'étant pas régi par la Loi sur les ports et installations portuaires publics. La majorité du trafic maritime entrant dans le port de Baie-Comeau n'est pas destiné à l'actuel quai public, mais à l'un ou l'autre des quais privés qu'il abrite, rendant impossible l'inclusion des droits de port aux frais de quaiage ou d'amarrage au quai public. Ces droits de port représentaient en 1997 quelque 215 000 \$, soit près de 30 % des revenus totaux du quai public de Baie-Comeau. Enfin, contrairement à Transports Canada, la CAPBC aurait à payer des frais annuels d'assurance de quelque 24 000 \$ en devenant propriétaire du quai public.

Force est de constater que ces baisses de revenus et ces augmentations de dépenses ne peuvent être compensées par un mode de gestion plus efficace. De plus, les usagers actuels du quai public ne peuvent absorber une hausse tarifaire équivalente à ces frais. Ils choisiraient d'autres alternatives de transport, notamment le camionnage, contribuant à aggraver l'engorgement de la Route 138, ou encore, pour l'entreprise Donohue qui est la principale utilisatrice du quai fédéral, la remise en opération de son quai privé actuellement désaffecté, ce qui aurait pour effet d'éliminer à long terme toute possibilité de rentabilisation d'une infrastructure portuaire publique à Baie-Comeau. La MRC de Manicouagan perdrait alors non seulement une infrastructure stratégique pour son développement économique, mais aussi un maillon important de la chaîne de transport intermodal, volet dont l'impact est discuté à la section 6.0.

Il est clair que le moyen le plus évident de contourner le problème de la fiscalité municipale et la diminution anticipée de revenus dus à l'abolition des droits de port est de maintenir la propriété de l'infrastructure portuaire au gouvernement fédéral, tout en permettant une gestion par les principaux intervenants locaux. Selon les analyses de la CAPBC, cette option est économiquement viable, et les revenus d'opération du quai suivant les tarifs actuellement en vigueur permettent de générer les sommes requises pour les immobilisations futures prévues par Transports Canada.

La CAPBC n'est pas la seule corporation confrontée à cette situation. La Société de développement économique du Saint-Laurent (la SODES) constatait, en consultant les autres corporations de ports régionaux, que le processus de réalisation des plans d'affaires entrepris par ces ports conduit à une impasse, parce qu'il arrive à la conclusion que les ports ne sont pas commercialement viables selon les conditions actuelles de transfert. L'incertitude créée par cette situation risque de provoquer un affaiblissement, voire un effritement du réseau des ports régionaux commerciaux du Saint-Laurent. De plus, l'absence de positionnement politique et stratégique du gouvernement provincial au plan du transport maritime sur le Saint-Laurent et de ses composantes portuaires représente un irritant de taille pour les milieux régionaux. Ils se retrouvent dans la situation de devoir prendre des décisions cruciales pour leur avenir, sans savoir dans quel cadre elles pourront s'inscrire.

Le cadre de transfert des infrastructures portuaires actuellement préconisé par Transports Canada n'est pas acceptable pour les intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan. Cependant, la gestion des installations portuaires de Baie-Comeau devrait faire l'objet d'un transfert vers le milieu. *Le MTQ devrait donner son support à cette alternative en définissant des mécanismes entérinés par lui pour y parvenir. Qu'il s'agisse d'une formule d'APC modifiée pour permettre aux utilisateurs de participer à la gestion de l'infrastructure, ou d'un modèle similaire à celui développé pour l'aéroport de Montréal, le développement de tels modes d'opération requiert l'implication directe et soutenue du MTQ.*

En effet, la CAPBC n'est pas en mesure de préciser les contraintes administratives et légales de ces scénarios et d'évaluer, le cas échéant, la faisabilité de mobiliser lois et règlements pour les mettre en œuvre. De plus, la CAPBC n'a pas à intervenir dans des champs de compétence du MTQ ou dans les domaines de relation entre le gouvernement fédéral et provincial, ou encore dans le dossier de pacte fiscal entre le gouvernement provincial et les municipalités. *Selon les intervenants socio-économiques de la MRC de Manicouagan, une intervention concertée des différents ministères du gouvernement du Québec devrait être amorcée par le MTQ pour dénouer l'impasse devant laquelle le milieu se trouve face au dossier de reprise en main des infrastructures portuaires de Baie-Comeau.*

Le transport inter-rives

L'utilisation des traverses maritimes entre les deux rives du Saint-Laurent diminue le trafic routier sur la Route 138 et l'utilisation de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Ainsi, la traverse Matane - Baie-Comeau - Godbout transportait près de 14 411 camions-remorques entre les deux rives du Saint-Laurent en 1999, en plus des passagers et véhicules automobiles, qui sont nombreux durant la saison touristique. Le trafic généré à l'est de la MRC de Manicouagan ou à destination de ces endroits utilise la desserte de Godbout, alors que le trafic provenant de la Route 389 ou de l'est de Baie-Comeau utilise plutôt la desserte du STQ située à Baie-Comeau. C'est pourquoi, aux yeux des intervenants socio-économiques, il est impératif que les deux dessertes maritimes inter-rives (Godbout et Baie-Comeau) soient maintenues par la STQ.

Au cours des dernières années, la traverse inter-rives a connu une très forte augmentation du transport lourd (cf. statistiques de la STQ en annexe 4). Cette situation amène une réduction du nombre de véhicules pouvant entrer sur le traversier, ce qui, en période touristique, devient un irritant majeur.

Le complexe ferro portuaire

Le port de Baie-Comeau est le seul port sur la rive nord du Saint-Laurent à bénéficier d'installations ferro-portuaires pouvant relier les deux rives par un traversier-rail. En effet, ce sont près de 700 000 tonnes de marchandises qui sont transportées annuellement par le traversier-rail Alexandre-Lebel. Ce traversier d'une capacité de 31 wagons n'est pas exploité à sa pleine capacité.

Pour désengorger la Route 138 et la traverse de Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, le traversier-rail de Baie-Comeau peut s'avérer une solution d'avenir. Pour ce faire, nous demandons le support gouvernemental pour financer l'aménagement d'un centre de transbordement à l'intérieur du parc industriel régional de Baie-Comeau et la construction d'un tronçon ferroviaire pour relier le parc aux installations portuaires existantes. Cette nouvelle infrastructure régionale permettrait d'accueillir une plus large partie du transport lourd appelé à voyager sur de grandes distances. De plus, cette infrastructure deviendrait un atout stratégique pour la région et lui permettrait d'inviter les grandes entreprises exportatrices à venir s'établir sur la Côte-Nord.

Il va sans dire que cette alternative au transport routier se doit d'être compétitive avec les autres modes de transport quant aux coûts de revient et aux livraisons « juste à temps ».

Une fois, réalisé dans sa totalité, ce projet de desserte ferroviaire permettra de :

- ♦ desservir le secteur des industries à grand gabarit à l'intérieur du parc industriel;
- ♦ réduire le trafic des véhicules lourds dans les rues de la ville et sur la Route 138;

- ♦ inciter les grandes entreprises exportatrices à venir s'établir dans la région;
- ♦ favoriser les partenariats économiques des différents intervenants dans les domaines ferroviaire et maritime;
- ♦ susciter et de maintenir le développement économique régional.

Conclusion

1. Baie-Comeau, avec ses installations portuaires et ferro-portuaires doit être privilégié comme centre stratégique pour l'implantation de nouvelles infrastructures pour favoriser le transport inter-rives et le transport roulier intermodal.
2. Le trafic commercial journalier sur la Route 138 est concentré dans la région de Baie-Comeau; une moyenne journalière de plus de 1600 camions par jour.
3. La localisation d'une entreprise dépend de plusieurs facteurs : matière première, main d'œuvre, services, les marchés et les infrastructures de transport.
4. Les coûts de transport influencent le choix de la localisation.
5. Le «juste-à-temps» demande un processus de distribution efficace et flexible afin de réduire les inventaires.
6. Les opérations intermodales reposent sur des services réguliers et synchronisés de transport maritime, ferroviaire et routier, sans rupture de charge.
7. Le transport intermodal permet de réduire la pollution due au transport routier, permet d'éviter les encombrements routiers, améliore la sécurité routière.
8. La production du bois d'œuvre sur la Côte-Nord est passé de 482 000 m.c. en 1993 à 1 982 000 m.c. en 1998, soit une augmentation de 24 % pour occuper plus de 11 % de la production québécoise.
9. Actuellement, la production forestière est principalement expédiée par transport routier.

10. La part des camions-remorques dans le trafic de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine est passée de 11 % en 1990 à 19 % en 1999. (En 1990, on y dénombrait 66 799 camions-remorques et en 1999 ce nombre était de 160 312, soit une augmentation de 58 %).
11. L'arrivée d'une nouvelle industrie, dans le domaine forestier notamment, amènerait des inconvénients majeurs sur l'ensemble du réseau routier du secteur ouest de la Côte-Nord.

En conséquence, nous demandons que la Politique maritime et fluviale du Gouvernement du Québec :

- ◆ Favorise la mise en place de nouvelles infrastructures ferro-portuaires de manière à développer l'intermodalité et le transport ferroviaire;
- ◆ Valorise les infrastructures existantes, notamment celles de Baie-Comeau;
- ◆ Que toute nouvelle politique visant à favoriser d'autres modes de transport que le transport routier ne viennent pas désavantager les entreprises établies dans les régions en les obligeant à relever leurs coûts de revient;
- ◆ Mettre en œuvre des incitatifs fiscaux et des infrastructures de transport intermodal pour les entreprises désireuses de s'installer dans une région ressource.

ANNEXE 1

La Chambre de commerce de Baie-Comeau est un organisme dynamique, résolument dédié susciter des opportunités d'affaires pour ses membres, par la mise en contact et les rencontres entre clients, fournisseurs, agents économiques, conférenciers, etc.



Chambre de commerce
de Baie-Comeau

l'acte de votre être
l'action

La Chambre travaille à la croissance de ses Les buts principaux de la Chambre sont les membres par la formation, l'information ainsi que par son importante contribution au développement régional.

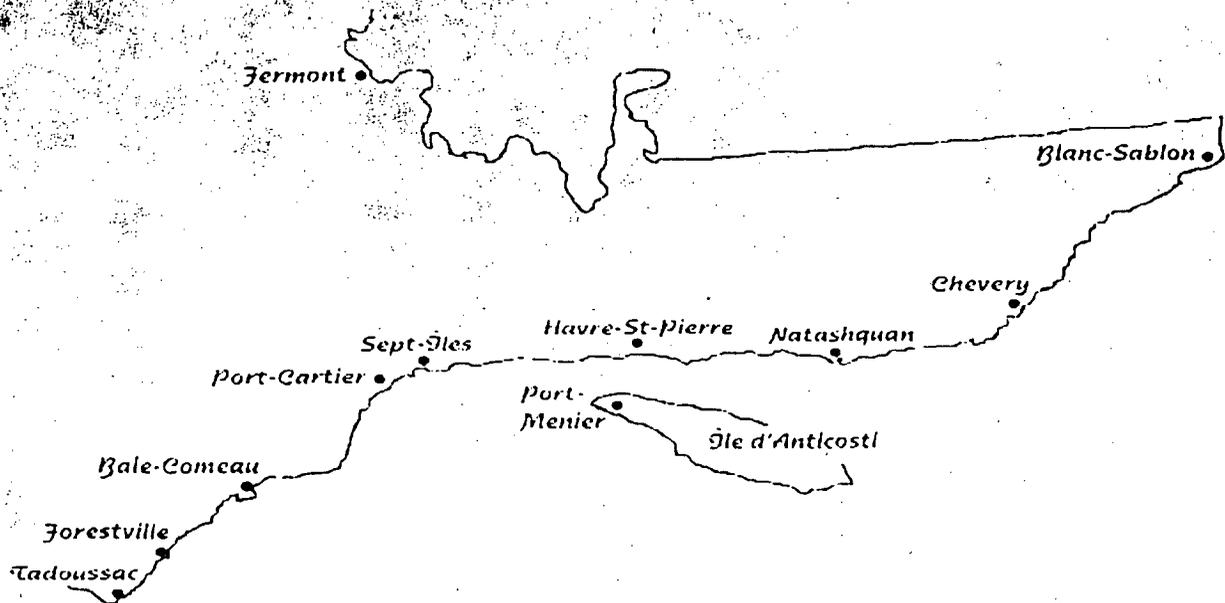
BUTS

Les buts principaux de la Chambre sont les suivants :

- Favoriser le progrès de l'entreprise privée en encourageant l'entrepreneurship et en jouant un rôle catalyseur dans le développement économique et social régional.
- Être le porte-parole des gens d'affaires, les représenter, leur offrir des services et leur transmettre une information privilégiée.
- Diffuser à la population et à divers intervenants ses orientations, ses prises de position et ses interventions.

ANNEXE 2

LA CÔTE-NORD...



UN COIN DE PAYS S'INQUIÈTE DE SON AVENIR

Mai 2000

LA CÔTE-NORD... UN COIN DE PAYS S'INQUIÈTE DE SON AVENIR

La Côte-Nord, l'une des plus vastes régions du Québec, puisqu'elle représente environ le quart du territoire québécois, est inquiète de l'avenir que lui réserve le Gouvernement du Québec.

Rappelons que la Côte-Nord est une région limitrophe entre la province de Québec et celle de Terre-Neuve longeant de 2 000 kilomètres de frontière du Labrador. La Côte-Nord constitue le grenier du Québec en matière de ressources naturelles.

On retient surtout de l'histoire du Québec ses grandes villes : Québec, Montréal et Trois-Rivières, mais on retrouvait sur la Côte-Nord, à l'époque, d'importants postes de traite de la fourrure érigés par Louis Jolliet au début des années 1600. Déjà à cette époque, les Montagnais, alliés traditionnels des Français, étaient présents. Aujourd'hui, on compte 8 communautés montagnaises bien installées.

Le climat peu favorable de la Côte-Nord, l'absence de terre fertile et d'espaces propices au pâturage ont orienté les premiers colons à s'installer au cœur du Québec, carrefour fluvial important si l'on pense aux différentes rivières qui se jettent dans le Saint-Laurent à la hauteur de Québec, Trois-Rivières et Montréal.

Quatre siècles plus tard, la Côte-Nord est demeurée presque vierge et peu peuplée. Elle fut cependant l'une des premières régions du Québec à être électrifiée et cela, par les grandes compagnies qui s'y étaient installées tel que la Gulf Pulp & Paper. La Côte-Nord a été, pour le Québec tout entier, un moteur économique important dans les années 50, 60 et 70. L'on n'a qu'à penser à l'installation des grandes entreprises telles La Compagnie de papier QNS, Reynolds, la Minière IOC, QCM, Sidbec-Normines, QIT Fer et Titane, Wabush Mines, Cargill Grain, Federal Terminal et plus récemment, Aluminerie Alouette, la Compagnie Kruger et Uniforêt Port-Cartier, qui prenait la relève de Cascades et avant elle, ITT Rayonnier.

Des milliards de dollars d'investissements étrangers et privés, sur cette terre aride, des centaines de millions \$ d'impôts payés par les travailleurs qui y ont œuvré. Encore aujourd'hui, près de 10 000 employés y oeuvrent avec des salaires moyens de 50 000 \$ par année et, donc, des retombées en impôt de 250 000 000 \$ par année.

La crise du début des années 80 a mis un frein au développement de la Côte-Nord mais a aussi entraîné un grand questionnement de ses résidents. Les grandes expansions reliées à Reynolds dans les années 80, puis l'implantation de l'Aluminerie Alouette au début des années 90, de même que la construction du barrage SM-3 et la réouverture des installations de Cascades par Uniforêt Scierie-Pâte inc. auront contribué à stabiliser temporairement l'économie de la Côte-Nord, lourdement hypothéquée.

Dans ce début de siècle où le «.com» et le high tech, considéré comme de la nouvelle économie, sont à l'honneur, les résidents de la Côte-Nord se mobilisent afin que leur région soit, elle aussi, consacrée, de façon particulière, au développement économique du Québec. Il ne faut pas oublier que l'économique de la Côte-Nord a longtemps été l'épine dorsale de l'économie du Québec et actuellement les entreprises ne se sentent pas partie prenante de cette nouvelle économie.

BREF HISTORIQUE DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA CÔTE-NORD

Notre économie s'est toujours conduite seule, sans ligne directrice, au gré des méga-investissements, tant dans l'infrastructure que l'industrie de première transformation.

Baie-Comeau, Sept-Îles, Port-Cartier, Havre-St-Pierre, ont été, pour des milliers de Québécois, l'endroit du premier emploi, tant au niveau de la construction, de l'ingénierie, de l'industrie des services que de la PME manufacturière.

Qui, au Québec, n'a pas un membre de sa famille ou encore un ami qui a travaillé à Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau dans les années 50, 60 et 70.

Épopée du développement du nord québécois, le début des années 50 aura connu la construction du chemin de fer de la QNS & L, le début des années 60 aura permis la liaison routière entre Baie-Comeau et Sept-Îles et l'ère des milliards d'investissements à Baie-Comeau par Reynolds, à Port-Cartier par la Compagnie minière Québec Cartier, à Sept-Îles par la Compagnie minière IOC et la Minière Wabush; au milieu des années 60, la construction du méga-projet de Churchill Falls par CFL Co., au milieu des années 70, l'installation de ITT Rayonnier à Port-Cartier, Sidbec Normines, et les grandes travaux de la Baie James dont une bonne partie des travailleurs a transité par la Côte-Nord pour ensuite se diriger vers ces chantiers.

Durant cette époque, la Côte-Nord était le lien aéroportuaire, ferroviaire et maritime pour tous ces grands ouvrages. Rappelons-nous que selon une étude déposée à l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ) en 1973 par la firme Urbec inc., on prévoyait plus de 100 000 habitants dans la seule région de Sept-Îles Port-Cartier pour l'année 2001 et ce, selon un scénario pessimiste. Le scénario optimum prévoyait une population de 422 000 personnes.

Il n'en fut rien, et pourquoi.

DÉTÉRIORATION DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA CÔTE-NORD

La situation économique de la Côte-Nord, contrairement à ce que certains pourraient penser, est pour le moins précaire. Un bon nombre des emplois créés, au cours des 30 à 40 dernières années, étaient reliés à la construction des ouvrages. La crise du fer du début des années 80 entraîna la fermeture des installations minières de Schefferville et Gagnonville, et frappa la Côte-Nord de plein fouet. Non seulement ces villes se vidèrent de leur population, mais pour ce qui concerne Gagnon, elle fut carrément rasée alors que Schefferville se voyait désertée.

Rattachée à ces fermetures, la fin des opérations de Sidbec Normines, de ITT Rayonnier à Port-Cartier, la fermeture de la Gulf Pulp and Paper et de l'usine de bouletage de Sept-Îles opérée par la Minière IOC.

Quel exode! Fils, frères, sœurs, amis ont quitté en grand nombre la Côte-Nord, particulièrement la région de Sept-Îles - Port-Cartier au début des années 80.

Variation de la population de la Côte-Nord de 1976 à 1996

Année	Côte-Nord	Variation en pourcentage
1976	119 755	-
1981	118 330	-1,2 %
1986	104 594	-11,6 %
1991	103 224	-1,3 %
1996	103 299	+0,07 %

INITIATIVE DE REPRISE ÉCONOMIQUE

Les intervenants économiques et politiques ont unis leurs efforts et multiplié les interventions et démarches en vue de relancer l'économie de la Côte-Nord. Ce fut la relance de l'usine de ITT Rayonnier par Cascades au milieu des années 80, le début des travaux d'agrandissement de l'Aluminerie Reynolds à la fin des années 80, l'implantation d'Aluminerie Alouette au début des années 90, le lancement des travaux du barrage SM-3 en 94 et l'implantation de la scierie Kruger en 1998.

Depuis, l'économie de la Côte-Nord est à deux vitesses. Celle reliée à ceux qui ont un emploi et celle dite du désespoir de ceux qui n'ont pu trouver de travail, les statistiques à ce sujet sont éloquentes.

Alors que le taux de chômage au Québec se maintient sous la barre des 9 %, celui de la Côte-Nord se maintient à plus de 14 % et ce depuis plus de 4 ans ayant même atteint 17 % en 1998.

	1999	1996	1991	1986
Taux de chômage	14,4	15	16,6	23,6
Population active	62 500	50 940	51 835	48 865
Taux d'activité	63,8 %	63 %	67,2	63 %
Taux d'emploi	54,6 %	52 %	57,3	48,1 %

- Le nombre d'assistés sociaux
Pour la MRC de Sept-Rivières le nombre d'assistés sociaux était :

Décembre 1999	Décembre 1998	Décembre 1997	Décembre 1996
2 206	2 418	2 605	2 745

La diminution s'explique en bonne partie par une modification aux normes applicables envers les assistés sociaux.

- Le taux d'inoccupation des appartements est en hausse :

	Studio		1 c.c.		2 c.c.		3 c.c.		Total	
	98	99	98	99	98	99	98	99	98	99
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Sept-Îles	21,0	19,7	13,6	13,4	12,3	10,4	20,2	19,7	15,0	13,9
Baie-Comeau	7,6	10,2	15,1	18,6	13,9	13,9	15,3	15,1	14,0	15,2
Province	6,2	5,2	5,7	4,2	5,4	3,5	3,6	2,9	5,3	3,8

Telle est la situation de la Côte-Nord en ce début du 21^e siècle. On pourrait résumer le dernier siècle comme celui de la prospérité et le nouveau comme celui d'une précaire stabilité si aucune intervention n'est faite.

Selon les dernières perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec publiées en janvier dernier, il est prévu que la population de la Côte-Nord va décroître au cours des 26 prochaines années d'environ 20 % à moins d'interventions rapides.

C'est pourquoi les nord-côtiers se mobilisent, à l'instar de la population du Saguenay - Lac-St-Jean, qui a vu sa région désignée comme « Vallée de l'aluminium », afin que la Côte-Nord soit à son tour un secteur désigné comme « RÉGION INDUSTRIELLE DE PREMIÈRE LIGNE ».

NOTRE APPROCHE AU NIVEAU DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA CÔTE-NORD POUR LA PROCHAINE DÉCENNIE

Non seulement les dernières décennies ont permis l'injection massive de capitaux privés dans notre économie, mais ont aussi permis l'installation de nombreuses familles. La Côte-Nord a pris un essor démographique important, si l'on compare sa population du début du siècle à celle de la fin du siècle. Il faut cependant être en mesure, non seulement d'avoir la rétention des retraités, mais aussi des jeunes qui sont nés et ont grandi sur la Côte-Nord.

Le phénomène est assez particulier, si les jeunes ne peuvent trouver d'emploi dans la région ils devront quitter pour une région où ils pourront travailler. Leurs parents, qui prendront leur retraite, quitteront la région afin d'aller rejoindre ceux-ci. Il y a donc exode à deux niveaux de notre population.

Afin de contrer cette situation, il s'avère important d'orienter notre développement économique en regard des forces présentes. La Côte-Nord est riche de ressources naturelles. Il faut donc capitaliser sur l'exploitation de celles-ci. La simple extraction ou coupe forestière n'est pas suffisante. Il faut sincèrement favoriser la deuxième transformation, ce qui nous apparaît tout à fait réaliste.

La troisième transformation est davantage reliée aux besoins du marché et à la proximité de ceux-ci, et bien que n'abandonnant pas cette possibilité, il n'en demeure pas moins que notre économie devrait, pour le moment, poursuivre sa lancée dans la première et dans la deuxième transformation, ce que nous considérons être comme un développement industriel de première ligne.

Déjà, la Côte-Nord est bien engagée dans cette voie. Que l'on pense au titane exploité dans la région de Have-St-Pierre que QIT-Fer et Titane exporte vers ses installations de la région Sorel-Tracy pour sa transformation. Que l'on pense au minerai de fer des minières IOC, Wabush et QCM qui est transformé tantôt au Québec, tantôt en Ontario et ailleurs dans le monde. Que l'on pense à l'aluminium produit chez Aluminerie Alouette et Reynolds où une partie de la production est transformée dans d'autres régions du Québec plus particulièrement dans la région de Sherbrooke, Victoriaville, Bécancour, Rimouski, Charlevoix et Laval. Que l'on pense aux pâtes et dérivés de la transformation du bois qui sont traités à Trip-Pap Trois-Rivières ou ailleurs en province. Que l'on pense au bois des scieries de la Côte-Nord qui est utilisé dans la construction au Québec et ailleurs. On ne peut passer sous silence l'énergie hydroélectrique produite dans notre région qui sert à alimenter un bon nombre des industries du Québec dont les entreprises de la nouvelle économie. Tels sont des beaux exemples de deuxième et troisième transformation de nos ressources naturelles.

Il nous apparaît périlleux de favoriser cette deuxième et troisième transformation sans nous assurer d'avoir au moins une disponibilité de la matière première. Le Québec a la chance d'avoir une main-d'œuvre qualifiée et dynamique. Nous ne pouvons envisager sérieusement notre développement économique sans avoir une «indépendance» au niveau de l'approvisionnement en ressources premières. C'est pourquoi, tant dans le domaine de l'acier que de l'aluminium. L'optimisation de la première transformation s'avère capitale, si l'on désire s'engager dans la deuxième et la troisième transformation.

Afin de favoriser la Côte-Nord au niveau de l'implantation et l'expansion des industries de première ligne, il est nécessaire d'avoir des avantages. Un avantage qui est déjà présent, l'énergie hydroélectrique, et un avantage essentiel pour la poursuite de notre développement économique, la venue du gaz naturel.

L'AVANTAGE DE L'ÉNERGIE HYDROÉLECTRIQUE

La population québécoise est convaincue que nous sommes l'un des plus grands producteurs d'énergie hydroélectrique au monde et que celle-ci se trouve en grande quantité et à des prix des plus abordables. Notre constat est qu'en l'an 2000, il n'en est plus rien.

Lorsque l'ensemble des Québécois sera informé de l'absence d'énergie disponible au Québec pour notre développement économique, ce constat aura sans doute l'effet d'un réveil brutal.

Le tarif «L» est un tarif de «confort». Un tarif qui tient compte de la possibilité pour Hydro-Québec d'acheter ailleurs l'énergie nécessaire aux grandes entreprises. Nous sommes loin de l'abondance des années 80 et d'une société d'état décidée à éclairer, chauffer ses citoyens tout en soutenant le développement économique.

Absence de vision, changement de cap, comment expliquer aux investisseurs étrangers que les milliards qu'ils souhaitent investir au Québec ne trouvent plus preneur, faute d'énergie disponible et de prix acceptable. En effet, nous constatons que les avantages énergétiques jadis proposés par le Québec sont rendus au même niveau que ceux offerts dans d'autres provinces du Canada ou dans le Mid-est américain.

Lors de notre mission économique en Europe, nous avons pu constater que les coûts énergétiques dans ces pays ont considérablement diminué suite à la privatisation et la déréglementation des différents organismes oeuvrant dans le domaine énergétique.

Hydro-Québec semble avoir été reléguée au même niveau que la Société des Alcools du Québec ou Loto-Québec : un pourvoyeur de fonds pour l'État, sans réel impact économique pour le milieu. La Société des Alcools du Québec vient de déclarer un bénéfice de 443 millions \$ alors qu'Hydro-Québec déclarait 906 millions \$ et Loto-Québec 1 202 milliards \$ dans les semaines précédentes. Chacun des dollars produits par ces trois sociétés d'État a sans doute pour le Trésor public, la même importance. Par contre, les dollars additionnels au profit d'Hydro-Québec l'ont été au détriment de l'économie québécoise. On n'a qu'à penser à cette guerre stérile entre Hydro-Québec et Aluminerie Alouette, sur la question des tarifs, dans la recherche absolue du profit, qui aura retardé une opportunité d'affaires représentant un investissement d'un milliard de capitaux étrangers, provenant tant d'Asie, d'Europe que d'Amérique du Nord. Elle aura provoqué l'absence de création de 350 emplois directs dont la rémunération moyenne est d'environ 50 000 \$ par année et des dizaines de millions \$ d'achat de biens et services annuellement au Québec seulement.

La recherche d'un maximum de profits avec notre société d'État qu'est Hydro-Québec cause une grande perte au niveau de notre développement économique. Un juste équilibre devrait être retrouvé au niveau de cet important outil de développement économique qu'est l'hydroélectricité au Québec. Il faut donc, pour les grandes entreprises, trouver un tarif acceptable, permettant des investissements massifs et, du même souffle, poursuivre le développement des infrastructures hydroélectriques, de façon à augmenter dans les plus brefs délais le potentiel en hydroélectricité du Québec.

Plusieurs avenues s'offrent à nous. Associer à nouveau le milieu au développement des projets hydroélectriques, ou encore dédier certains ouvrages à la grande industrie ou en apportant une certaine souplesse dans la création de mini-centrale par les entrepreneurs privés. Cette façon de faire permettrait ainsi d'en amortir les coûts de construction en mobilisant et en impliquant davantage les populations, de façon concrète, à la présence d'infrastructures hydroélectriques sur leur territoire.

La Côte-Nord compte les plus importants ports du pays. La Côte-Nord jouit d'une main-d'œuvre ultra qualifiée. La Côte-Nord jouit d'une PME manufacturière et de services des plus appropriés au développement des grandes industries. Pourquoi priver ces citoyens d'un essor économique auquel ils sont en droit de s'attendre? Après avoir tant donné, ne sont-ils pas en droit de recevoir?

LE GAZ NATUREL

La région de la Côte-Nord demeure l'une des seules régions du Québec à ne pas être reliée au réseau de gaz naturel pan-canadien.

La dernière région reliée à ce réseau fut celle de «La Vallée de l'aluminium», où plus d'un demi-milliard \$ fut investi afin de pouvoir cette région d'une infrastructure de transport du gaz naturel. La région de «La Vallée de l'aluminium» consomme actuellement 25 b.c.f.

L'arrivée du gaz naturel sur la Côte-Nord permettrait une maximisation des opérations industrielles et une diversification assurée de l'industrie, établissant sommairement la consommation de gaz naturel aux environs de 35 b.c.f., soit plus de 10 % des ventes totales de Gaz métropolitain au Québec.

Cette infrastructure est plus que nécessaire et capitale au développement économique de la Côte-Nord. Région riche en minéraux industriels et minéraux de toutes sortes, la Côte-Nord a besoin du gaz naturel afin de diversifier son économie et passer à une seconde phase et même une troisième phase au niveau de la transformation. Ces infrastructures qui, traditionnellement, ont été financées à même des ententes cadres ou des programmes d'investissement conjoints fédéral-provincial, devront être mises en place dans les plus brefs délais afin, encore une fois, d'éviter de pénaliser la population de la Côte-Nord et surtout, les industries qui y sont présentes ou qui cherchent à s'y installer.

Penser faire de la réduction directe sans gaz naturel devient difficile. Pourvoir la Côte-Nord de gaz naturel donne, de façon plus que certaine, la possibilité d'envisager l'implantation d'industries dans le domaine de transformation de l'acier, la seconde et troisième transformation d'aluminium, etc.

ACTIVITÉS EN RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT SUR LA CÔTE-NORD - SYNONYME D'EXPORTATION

Sans être doté d'infrastructures universitaires, les entreprises manufacturières de la Côte-Nord ont su, au cours des dernières années, concentrer des efforts au niveau de la recherche et le développement.

Les besoins sans cesse grandissants de la grande entreprise d'améliorer ses performances, de modifier ses procédés de fabrication, de rendre ceux-ci environnementalement acceptable, ont permis à un bon nombre de PME de la Côte-Nord d'embaucher des ingénieurs, chimistes et autres spécialistes en vue de procéder à de la recherche et développement, afin d'adapter à cette industrie lourde les modifications essentielles de performance et de qualité environnementale.

La concentration d'un plus grand nombre d'industries dans le secteur de la première et deuxième transformation ne pourra que favoriser l'expansion de ces PME manufacturières, de poursuivre la recherche et le développement, et permettre comme cela est bien amorcé, l'exportation de ce savoir-faire à l'ensemble des grands de l'industrie de ce monde.

Plusieurs exemples sont éloquentes sur la Côte-Nord où plus d'une dizaine de PME manufacturières exportent présentement partout dans le monde leur savoir-faire, développé chez-nous pour les besoins de la grande entreprise de la Côte-Nord.

Non seulement le soutien à l'installation de ces grandes entreprises permet des investissements majeurs et une création d'emplois directs, mais contribue à la création d'emplois indirects. De plus, il y a de l'emploi dans les services et aussi dans la recherche et le développement.

Le savoir-faire des nord-côtiers est maintenant mondialement reconnu. Il faut donc le soutenir. La présence de ces grandes entreprises permet aussi d'orienter l'éducation et l'on pensera, en particulier, aux spécialités développées dans les collèges de Baie-Comeau et de Sept-Îles, de même qu'aux programmes particuliers élaborés au niveau du secteur de l'éducation aux adultes, permettant ainsi aux maisons d'éducation de la Côte-Nord d'offrir des cours spécialisés et adaptés à cette grande entreprise. Que l'on pense à la robotique, à l'électrotechnique, à la mécanique d'entretien.

Il est donc possible pour la Côte-Nord, à l'instar de «La Vallée de l'aluminium», de «La Cité du multimédia» à Montréal ou encore «La cité de l'optique» à Québec, de créer sa place dans le développement économique du Québec. Il faut en effet, si le Québec veut être reconnu au niveau du développement économique, non pas concentrer le développement dans les régions de Montréal, de Québec ou du Saguenay - Lac-St-Jean, mais développer toutes les régions du Québec, en tenant compte de leurs particularités, leur spécificité et leur force. La force de la Côte-Nord : la mise en valeur des ressources naturelles qui s'y trouvent et leur transformation.

NOS ATTENTES

Depuis plusieurs mois, les intervenants économiques de la Côte-Nord ont réalisé que le Québec se tarit au niveau des disponibilités énergétiques et que la tarification se voit pas le fait même modifié à la hausse.

Les intervenants économiques prônent depuis 1998, l'arrivée du gaz naturel sur la Côte-Nord. Ils souhaitent voir la reprise des activités de l'usine de bouletage à la Compagnie minière IOC, annoncé lors d'une conférence en octobre 1998 et auquel vous assistiez en compagnie du Premier ministre M. Lucien Bouchard; la deuxième phase d'Aluminerie Alouette, et de façon générale, de nos ressources naturelles et, bien entendu, favoriser une deuxième et si cela s'avérait possible, une troisième transformation.

La récente position du gouvernement du Québec de décréter la région du Saguenay - Lac-St-Jean comme «Vallée de l'aluminium» a choqué. Une fois cet état de choc absorbé, nous avons fait le point sur notre situation. Il est encore temps d'agir et le gouvernement du Québec peut réagir :

- En décrétant la Côte-Nord comme «Région industrielle de première ligne» dans le développement économique du Québec;

- ☑ En favorisant la Côte-Nord et les entreprises énergivores de tarifs adaptés, justifiant économiquement des investissements majeurs et durables tenant compte de la réalité des investissements qui y sont rattachés, de la création d'emplois permanents qu'elle provoque et qui pourraient devenir des incitatifs sérieux favorisant la deuxième et troisième transformation qui s'y rattache;
- ☑ En dotant la Côte-Nord, comme tout le reste du Québec, d'un outil essentiel à son développement économique pour le prochain siècle, à savoir le gaz naturel;
- ☑ En soutenant les leaders économiques et politiques de la Côte-Nord afin de faire du Québec un leader mondial au niveau de l'industrie du traitement des matières premières.

D'ici quelques années, l'effet de l'Internet n'aura pas été seulement de rendre possible la communication autour de la terre mais aussi l'échange d'informations. La mondialisation de l'économie est une réalité incontournable. Les paradis que pouvaient jadis représenter certains pays sous-développés au niveau d'une main-d'œuvre bon marché ou d'une façon de faire de piètre qualité seront bientôt résolus. Il faut donc soutenir les industries de première ligne que sont celles de la Côte-Nord au niveau de l'industrie lourde et féliciter la performance des Québécois qui y oeuvrent, en soutenant l'expansion de ces grandes entreprises et la transformation de ses ressources naturelles.

La force de la Côte-Nord en ce début du 21^e siècle : sa main-d'œuvre, l'existence d'une industrie de première ligne et la volonté pour les industriels privés d'y investir davantage. Il ne manque que des mesures concrètes du gouvernement du Québec pour faire de cette combinaison gagnante un gage de prospérité et de succès pour toute une population qui, présentement, s'inquiète dangereusement de son avenir et qui espère de ne pas être déçue.

ANNEXE 3



**Plan de développement
stratégique de la
Côte-Nord**

1999-2004



La Côte-Nord en bref...

Occupation du territoire

Deuxième plus vaste région du Québec (après le Nord-du-Québec), la Côte-Nord s'étend sur 1 280 km, de Tadoussac à Blanc-Sablon, au nord du fleuve Saint-Laurent. Elle inclut aussi l'Île-d'Anticosti, au milieu du Golfe, et les villes minières de l'arrière-pays. La Côte-Nord couvre le quart de la superficie du Québec (328 693 km²). Peu densément peuplée (0,3 ha. au km² en 1996), la Côte-Nord est caractérisée par trois grands éléments :

1- Une occupation essentiellement linéaire le long du littoral mais dont la densité est très faible : 80 % de la population se concentre sur 0,6 % du territoire, soit sur une mince bande côtière entre Tadoussac et Sept-Îles. Le reste de la population est disséminé le long du littoral dans les communautés à l'est de Sept-Îles, dont un certain nombre n'est pas relié au réseau routier québécois, et dans deux villes minières situées dans le Moyen-Nord québécois : Fermont et Schefferville. Les problèmes de transport liés à l'immensité du territoire font d'ailleurs partie intégrante de toute stratégie de développement sur la Côte-Nord.

2- Deux pôles urbains, soit Baie-Comeau et Sept-Îles, abritent 50 % de la population régionale, soit environ 25 500 pour Baie-Comeau et 25 200 pour Sept-Îles. Ces deux villes distantes de 240 km sont situées dans le premier tiers du littoral. Sept-Îles est à 650 km de Québec et

900 km de Montréal par voie terrestre.

3- Trois groupes ethniques s'y côtoient : les francophones qui regroupent 86 % de la population, les communautés autochtones (8 réserves montagnaises et 1 réserve naskapi) réparties le long de la côte et dans l'hinterland, et les anglophones, essentiellement concentrés sur la Basse Côte-Nord.

Population

Après avoir connu une hausse importante de la population entre 1971 et 1976, la Côte-Nord a vu celle-ci diminuer par la suite pour se stabiliser en 1991 à peu près au niveau où elle était en 1971. Cette situation s'est maintenue jusqu'en 1996.

Année	Côte-Nord	Var. %
1971	104 440	-
1976	119 755	+ 14,6 %
1981	118 330	- 1,2 %
1986	104 594	- 11,6 %
1991	103 224	- 1,3 %
1996	103 299	+ 0,07 %

La population de la Côte-Nord est répartie dans 5 MRC, un territoire partiellement municipalisé (la Basse Côte-Nord) et 9 réserves autochtones.

Population par territoire de MRC (1991 et 1996)

<u>Territoire *</u>	<u>1991</u>	<u>1996</u>	<u>Var. %</u>
Haute-Côte-Nord	13 541	13 439	- 0,7 %
Manicouagan	36 108	36 271	+ 0,5 %
Sept-Rivières	35 898	36 459	+ 1,6 %
Caniapiscau	4 832	4 446	- 8 %
Minganie	7 013	6 936	- 1,1 %
Basse Côte-Nord	5 832	5 748	- 1,4 %
TOTAL	103 224	103 299	+ 0,07 %
Autochtones	5 540	7 280	+ 31,4 %

* Les populations autochtones sont incluses dans les totaux sous-régionaux

Sources: SQDM et Statistique Canada

Population des principales villes (1991 et 1996)

<u>Villes</u>	<u>1991</u>	<u>1996</u>	<u>Var. %</u>
Baie-Comeau	26 012	25 554	- 1,7 %
Sept-Îles	24 848	25 224	+ 1,5 %
Port-Cartier	7 383	7 070	- 4 %
Forestville	3 946	3 894	- 1,3 %
Havre-St-Pierre	3 502	3 450	- 1,5 %
Fermont	3 735	3 234	- 13 %

Sources: SQDM et Statistique Canada

Activité économique

À l'instar des autres régions périphériques du Québec, l'activité économique de la Côte-Nord repose principalement sur l'exploitation, et dans une moindre mesure, sur la transformation de ses richesses naturelles. Pour la majorité des localités de la région, la base de l'activité économique est étroite, revêt souvent un caractère saisonnier et repose sur un seul secteur. Les mines, la forêt, l'énergie hydroélectrique, l'exploitation des ressources fauniques et halieutiques et la transformation de l'aluminium constituent la base historique de la structure économique. À cet effet, il est important de noter qu'avec à peine 1,5 % de la population québécoise,

la Côte-Nord produit 31 % de tout l'aluminium au Québec, 28 % des expéditions minérales, 27 % de l'énergie électrique, 22 % des valeurs de pêche et 15 % des produits forestiers de la province. Depuis une quinzaine d'années, la progression de l'industrie touristique est régulière. De plus en plus de localités, sur toute la côte, se tournent d'ailleurs vers ce secteur afin de diversifier leur économie.

Si le secteur des mines a longtemps occupé le premier rang quant à son activité économique sur la Côte-Nord, le secteur de la forêt l'a néanmoins rattrapé au cours des dernières années, si bien qu'ils sont aujourd'hui nez-à-nez en nombre d'emplois (environ 4000 en 1996). En tout, la Côte-Nord compte d'ailleurs aujourd'hui sept scieries de plus qu'en 1994. Les principaux produits de ce secteur, le bois d'oeuvre et le papier, sont en grande partie exportés sur le marché américain.

Le secteur des mines a subi un léger ralentissement au cours des dernières années. En effet, la crise financière qui a ébranlé le sud-est asiatique a eu une influence marquée sur le prix mondial des métaux. Malgré tout, les principales compagnies minières de la région évaluent leurs expéditions minérales en 1998 à 1,5 milliard de \$. La réouverture de l'usine de boulettage de Sept-Îles, annoncée en 1998, témoigne de la vigueur de cette industrie.

La production d'aluminium est le 3e plus important secteur d'emplois dans la région. Deux alumineries majeures y sont implantées. Reynolds, à Baie-Comeau, et Alouette, à Sept-Îles, produisent ensemble 30 % de la production québécoise d'aluminium. Près de 3000 personnes y travaillent. Toutes deux importent de l'alumine par bateaux minéraliers pour la transformer en lingots d'aluminium et les réexpédier en Europe (Alouette) ou vers Montréal (Reynolds) pour transformation en produits finis.

La Côte-Nord est aussi la 2e plus importante

région de pêche au Québec. Le secteur des pêches a fourni de l'emploi à 1 270 pêcheurs(euses) et aides-pêcheurs(euses) en 1998. Les 17 usines de transformation de la région employaient quant à elles 1421 personnes en 1997. La valeur maximale des débarquements pour les cinq dernières années a été atteinte en 1995 (50,7M \$) pour chuter à 25,6 M \$ en 1997. La production des usines de transformation est variée. Elle est principalement constituée de crabe des neiges, de crevettes et de pétoncles et, dans une moindre mesure, de turbots, de homards et de mactres de Stimpson. Les marchés traditionnels des entreprises nord-côtières demeurent les États-Unis et le Japon, bien que le marché européen soit en développement.

Malgré un milieu naturel propice, l'aquiculture est encore peu développée dans la région.

Le tourisme poursuit sa progression et le dynamisme des intervenant(e)s y est pour beaucoup. L'industrie touristique est dominée par deux pôles, situés aux extrémités de la région : Tadoussac et la Réserve du Parc national de Mingan. Les croisières d'observation aux mammifères marins constituent cependant le principal produit d'appel. La chasse et la pêche sont toujours des valeurs sûres. Les dépenses touristiques sur la Côte-Nord se chiffraient en 1995 à 87 M \$.

La production de l'hydroélectricité vient au 5e rang en terme d'emplois, occupant 1 100 travailleurs(euses). Les compressions effectuées par Hydro-Québec au cours des dernières années se sont traduites par une perte nette de 200 emplois entre 1994 et 1999. Le complexe Bersimis Manic-Outardes contribué pour 27,5 % de l'ensemble de l'énergie produite au Québec. La construction, au Lac Robertson, d'une centrale hydroélectrique a permis de diversifier l'apport énergétique de la Basse Côte-Nord. Quant au projet de la Sainte-Marguerite-3, il sera complété en 2001. Le projet est évalué à un peu moins de 2,1 milliards de \$ et de 1994 à 1998, on estime ses retombées économiques régiona-

les à 343 M\$.

Marché du travail

Les importantes coupures dans la fonction publique, chez Hydro-Québec et suite au rachat de QUNO par Donohue ont marqué le marché de l'emploi nord-côtier au cours des cinq dernières années. L'arrivée de nouveaux joueurs, notamment Uniforêt et Scierie Manic (Kruger), a permis de contrer partiellement cette situation.

Dans le secteur des pêches, le lent processus de reconstruction des stocks de morue se poursuit et malgré la réorientation d'une partie des ressources humaines, bon nombre de pêcheurs subissent encore les effets de l'effondrement des stocks du début de la décennie.

Pour l'industrie de la construction, le seul chantier d'envergure depuis 1993 a été le chantier de la Sainte-Marguerite-3. Entre 1994 et 1998, près de 70 % de la main-d'oeuvre qui y était à l'oeuvre provenait de la région.

La situation de la Basse Côte-Nord est toujours difficile compte tenu de sa trop longue dépendance envers l'industrie de la pêche à la morue et de son faible potentiel de diversification économique.

Principaux indicateurs du marché du travail, Côte-Nord (1996)

Population 15 ans et plus	80 830
Population active	50 945
Emploi	42 095
Chômeurs et chômeuses	8 845
Taux de chômage	17 %
Taux d'activité	63 %
Rapport emploi-population	52 %

Sources : SQDM, Statistique Canada



Grands enjeux de développement

1. Rétrospective

La prochaine section résume les faits marquants et l'évolution des modèles de développement de la région au cours des dernières décennies.

1900-1945 : "Company towns"

La première moitié du siècle est marquée par l'ouverture ponctuelle du territoire par de grandes entreprises canadiennes ou multinationales. Jusqu'alors peuplée de petits villages côtiers centrés autour de la pêche, la chasse et l'agriculture de subsistance, la Côte-Nord entre dans l'ère des villes de compagnies (Clarke City, Shelter Bay, Port-Menier, Baie-Comeau, etc.). Fortes d'importantes concessions forestières, ces compagnies développent l'industrie de sciage et de la pâte afin d'alimenter les marchés canadien et américain. Elles construiront aussi les premiers barrages afin de satisfaire leurs besoins énergétiques. C'est le modèle privé de planification qui prédomine, la compagnie prenant en charge le développement et l'aménagement du territoire en fonction de ses besoins. Elle planifie le développement des ressources naturelles, construit et aménage la ville, loge les ouvriers et ouvrières, installe les infrastructures et administre souvent elle-même les services collectifs. La population régionale double en 40 ans, passant de 11 000 en 1901

à 26 000 habitants en 1941, cet accroissement étant surtout le fait de l'importation de travailleurs(euses) pour peupler les nouvelles villes de compagnies.

1945-1979 : Un pays promis au plus brillant avenir

"Fer et titane, sous les savanes, un pays promis au plus brillant avenir", chantait Gilles Vigneault à cette époque. Les années d'après-guerre sont celles de la ruée vers le nord. Les projets industriels canalisent d'importants investissements canadiens et étrangers et les grands chantiers se succèdent à un rythme effarant : IOC, Wabush Mines, Reynolds, QCM, QIT, ITT, complexes hydroélectriques Manic et Outardes, traversier-rail, etc.

Attirés par le plein emploi et les salaires alléchants, des milliers de Québécois(e)s débarquent chaque année en provenance des autres régions du Québec pour peupler ces nouvelles villes-champignons : Sept-Îles, Port-Cartier, Schefferville, Gagnon, Fermont, Baie-Comeau, etc. La population quadruple en 35 ans, passant de 26 000 en 1941 pour atteindre un sommet record de 119 000 habitants en 1976.

Il règne un optimisme à toute épreuve et la croissance semble ne jamais vouloir s'arrêter. En 1973, le schéma d'aménagement (Urbec) de la zone Port-Cartier-Sept-Îles prévoit qu'en 2001, la population de cette zone atteindra au moins 100 000 habitants (hypothèse pessimiste) et pourrait grimper jusqu'à 422 000 habitants (hypothèse optimiste). En 1975, le plan pour Baie-Comeau (Major et Martin) est aussi convaincu qu'il y aura 61 800 habitants dans cette ville en 2001.

La vision de développement est claire et sans équivoque: bâtir en accéléré un pays industriel moderne, en misant sur les grands projets d'exploitation et de transformation des ressources naturelles et sur sa situation privilégiée pour le transport maritime. Les projets visés pour Sept-Îles et Port-Cartier sont les usines énergivores et grandes consommatrices de ressources naturelles telles sidérurgies, alumineries, usines de ferro-alliages, raffineries de pétrole, usines thermonucléaires, etc. On prévoit des investissements massifs dans les infrastructures d'accueil (parcs industriels, port en eau profonde, aqueduc et traitement des eaux usées, etc.).

Baie-Comeau mise sur son port, son énergie électrique abondante, sa forêt et son potentiel minier pour s'imposer comme ville industrielle majeure. Elle prévoit la construction d'autres grands barrages hydroélectriques et pense aussi accueillir l'industrie lourde (soude caustique, silicium métal, acide sulfurique, etc.).

À terme, il ne fait aucun doute que la 2e et 3e transformation suivra naturellement, avec des usines de fabrication de structures d'acier, de béton précontraint, de maisons sectionnelles, de panneaux particules, de contreplaqué, de meubles, etc.

Seule note discordante dans ce courant général d'optimisme, la croissance économique semble échapper à la Basse et à la Haute-Côte-Nord, dont l'économie est restée plus traditionnelle. Leur population est drainée

par les nouvelles villes industrielles. En Basse Côte-Nord, le niveau de développement des infrastructures est encore celui d'un pays de colonisation. Mais ce n'est qu'une question de temps et les planifications particulières qui leur sont adressées projettent une mise à niveau rapide grâce à l'intervention de l'État.

Car celui-ci, à la faveur de la Révolution tranquille, s'affirme aussi comme entrepreneur de grands projets : Manic 5, SIDBEQ, construction du réseau d'hôpitaux et de polyvalentes, etc. L'armature gouvernementale s'impose aussi en région : premières directions régionales des ministères, municipalisation du territoire, création des premiers organismes régionaux, etc.

Le modèle prédominant de développement est celui des grands projets industriels et de l'État entrepreneur.

1979-1986 : La grande désillusion

Cette grande vision se brise cependant sur les écueils de la crise économique des années 1980. L'industrie du fer entre en profonde léthargie. IOC décide de rationaliser ses opérations et prend des décisions qui marqueront l'histoire : arrêt des opérations minières à Gagnon et Schefferville, fermeture de son usine de boulettage à Sept-Îles. La ville de Gagnon est rasée. Schefferville perd 95 % de sa population et échappe de peu au même sort. Sept-Îles, porte d'entrée de ces villes nordiques, perd 40 % de sa population. QCM tient le coup à Port-Cartier mais ITT (production de pâte de rayonne) ferme ses portes, emportant avec elle près de la moitié de la population. L'axe Port-Cartier - Sept-Îles connaît un déclin presque aussi spectaculaire que ne l'avait été sa croissance. Si la population demeure stable ailleurs dans la région, c'est néanmoins une perte nette de 15 % de la population régionale en cinq ans (118 000 habitants en 1981 et 104 000 en 1986).

Pour la première fois, le doute s'installe face à la stratégie de croissance. Les grands pro-

jets industriels de première transformation des ressources naturelles peuvent être fragiles à la conjoncture. Les décisions de ces multinationales échappent totalement à la région. En fonction d'une situation plus favorable au Brésil ou en Afrique, elles peuvent déménager leurs investissements à volonté et provoquer le déclin d'une région aussi vite qu'elles en avaient favorisé la croissance. La dépendance envers ces grands projets peut aussi être un talon d'Achille.

Durant cette période, l'OPDQ décrit ainsi les principales contraintes pour le développement de la Côte-Nord :

- la grande dispersion des populations sur 1300 km de littoral et la jeunesse du sentiment d'appartenance régionale;
- la grande dépendance envers les grandes entreprises à l'origine du développement de la région;
- la faiblesse de l'entrepreneuriat local et la difficulté de trouver du financement pour les projets;
- le sous-développement des infrastructures publiques et la confrontation à des programmes gouvernementaux mal adaptés au caractère hors norme de la Côte-Nord;
- l'éloignement de la plupart des centres de décision qui se retrouvent dans les grands centres tant du côté gouvernemental que des institutions financières.

Les orientations que l'OPDQ préconise dans cette période sont de :

1. Maintenir et restructurer les milieux traditionnels ou à faible densité;
2. Impliquer la population dans son développement économique, social et culturel;
3. Consolider les centres urbains;

4. Mettre en valeur de nouvelles ressources.

L'État accroît donc ses interventions dans la région pour aider au redressement de la situation et joue son rôle d'État providence. Le gouvernement fédéral installe à Sept-Îles un complexe administratif et lance le Plan de l'Est du Québec, qui permettra notamment la construction du quai de la relance à Sept-Îles. Le gouvernement du Québec finance la mise sur pied d'une société de développement de la région du Fer et alloue le financement pour un commissariat industriel à Port-Cartier. La fonction publique régionale progresse aussi avec l'implantation de nouvelles directions ministérielles à Baie-Comeau et à Sept-Îles.

1986 - 1992 : " Small is beautiful "

Les années qui suivent la crise du fer sont celles de la consolidation et de la reconstruction de l'économie. C'est aussi la quête de voies de diversification. L'industrie de la pêche, auparavant confinée à la Basse Côte-Nord et à la Minganie, progresse dans les autres MRC côtières. L'industrie touristique, longtemps axée sur la chasse et la pêche sportives, intéresse maintenant davantage de municipalités qui mettent en marché de nouveaux produits : croisières aux baleines, tourisme d'aventure, centres d'interprétation, etc. Les PME d'usinage, dont le marché intérieur (les grandes entreprises) s'est rétréci, amorcent un virage vers les marchés hors-région.

Cependant, c'est au tour de l'industrie forestière d'entrer en cycle de rationalisation. En Haute-Côte-Nord, le principal moteur économique de Forestville, Daishowa, ferme ses portes. Port-Cartier voit arriver et repartir Cascades dans l'usine qu'ITT avait abandonnée. D'autres scieries ferment ailleurs dans la région.

La nécessité étant la mère de l'invention, cette période de remise en question est fa-

vorable à la renaissance de l'entrepreneurship local. C'est aussi l'époque du Sommet socio-économique qui mobilise les collectivités à se prendre en main et offre le financement pour une multitude de petits projets. Cet événement permet aussi à la région de prendre conscience d'elle-même, de rapprocher les petites Côte-Nord et de se solidariser face à la crise.

Le modèle prédominant à l'époque est celui de l'État partenaire et du soutien à l'entrepreneurship local comme alternative aux grands projets. Les orientations de développement de la Côte-Nord adoptées lors du **Sommet socio-économique de 1989** sont d'ailleurs révélatrices du rajustement apporté au modèle de développement :

1. Diversifier l'économie nord-côtière;
2. Effectuer une transformation accrue des ressources naturelles;
3. Développer les infrastructures de base;
4. Consolider l'économie nord-côtière;
5. Assurer le rattrapage dans le développement des ressources humaines.

1993-1999 : Relance inégale et amorce de diversification

Les dernières années sont marquées par la relance économique de l'axe Port-Cartier-Sept-Îles : construction du quai de la Relance et venue de l'aluminerie Alouette, redémarrage de l'usine de pâte de Port-Cartier. L'espoir renaît et la chasse aux grands projets reprend. Le chantier de construction du barrage SM-3 démarre et sa construction s'étalera sur plusieurs années. En parallèle, les PME d'usinage font une première percée sur les marchés internationaux et diversifient leur bassin de clientèle. L'industrie touristique continue sa progression avec de nombreux investissements dans les attraits et infrastructures d'accueil.

L'industrie forestière sort de la crise en lion et prend une expansion fulgurante, doublant en cinq ans la production régionale de bois d'oeuvre. Outre Port-Cartier, la Haute-Côte-Nord, la Manicouagan et la Minganie en bénéficient aussi. Des compagnies majeures de l'industrie font leur entrée sur la Côte-Nord (Kruger, Donohue, Alliance, etc.), rachètent les entreprises existantes et en construisent de nouvelles.

En dix ans, la baisse démographique a été stoppée et la région se maintient (103 000 en 1996 versus 104 000 en 1986). Mais ces chiffres cachent des situations variables selon les sous-régions. Les gains enregistrés dans Sept-Rivières ne font que compenser des pertes ailleurs. La Basse Côte-Nord entre dans une crise profonde, causée par le moratoire sur la pêche au poisson de fond, la principale industrie sur ce territoire. Les villes nordiques et les municipalités de la Minganie enregistrent peu de progrès démographiques. Malgré d'importants investissements dans les scieries et chez Reynolds — l'aluminerie double sa capacité de production en 1993 — la région de Baie-Comeau connaît un certain ralentissement. Les gains d'emplois chez Reynolds et Kruger sont contrecarrés par la rationalisation des effectifs dans la fonction publique, chez Hydro-Québec et chez Donohue.

En trame de fond, la Côte-Nord est encore une région dont le principal moteur économique est le secteur primaire, soit l'extraction et la première transformation de ses ressources naturelles : mines, forêt, énergie hydroélectrique et pêches. Cette vocation principale perdure depuis presque un siècle. C'est aussi une région dont la démographie réagit fortement aux cycles économiques qui affectent le marché des matières premières. Il est néanmoins possible de constater l'amorce d'une certaine diversification pendant la dernière décennie : tourisme, PME manufacturières, transformation des produits marins, etc.

D'ailleurs, en 1994, le premier plan stratégi-

que régional proposait d'accentuer le virage vers la diversification. Donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord était la vision proposée dans ce plan, qui fixait ainsi les priorités de développement de la région :

1er enjeu : déploiement de l'économie de base

- 1er axe 1re transformation des ressources.
- 2e axe Tourisme.
- 3e axe 2e et 3e transformation et R & D.
- 4e axe Sous-traitance et exportation.

2e enjeu : adaptation des infrastructures publiques et services nécessaires à l'économie de base

- 1er axe Infrastructures d'accueil industriel et de transport.
- 2e axe Éducation, main-d'oeuvre et recherche.
- 3e axe Soutien à l'entrepreneuriat.

3e enjeu : amélioration de la qualité de vie et lutte aux inégalités

- 1er axe Amélioration de la qualité de vie pour augmenter le pouvoir de rétention démographique.
- 2e axe Réduction des inégalités.

2. Les grands enjeux pour la Côte-Nord

Transformation accrue des ressources naturelles

Le passage d'une économie de production de matières premières à une économie à valeur ajoutée est un virage souhaité depuis plus de 20 ans sur la Côte-Nord.

Ce virage s'avère cependant difficile à mettre en oeuvre. D'une part, il ne s'agit pas d'une priorité des grandes entreprises déjà implantées. Spécialisées dans l'extraction et la première transformation, elles n'ont ni l'expertise, ni les connaissances de marché ou

l'intérêt à prendre ce virage. Quant à l'entrepreneuriat local, son intérêt premier a surtout été de satisfaire leur marché intérieur, soit les grandes entreprises : usinage de pièces, vente de matériaux et services spécialisés de sous-traitance.

Cependant, une dizaine de PME ont récemment mis en marché leur expertise en usinage sur les marchés internationaux. Ce succès est encore modeste en volumes de vente, mais il constitue l'amorce du virage souhaité. Il a surtout démontré la possibilité de succès de ce virage.

Il y a par contre une grande différence d'échelle. Pour l'extraction des matières premières, le démarrage s'est fait à coup d'entreprises multinationales qui ont massivement importé capitaux, expertise et main-d'oeuvre afin d'ériger de toutes pièces une industrie nouvelle dans un pays neuf. Quant au manufacturier, sa naissance est plutôt le fait de PME et d'entrepreneurs locaux aux moyens plus modestes.

Appuyer ce virage vers la valeur ajoutée est un enjeu majeur pour l'avenir et il faudra songer à y consacrer, à terme, des moyens comparables à ce qu'il a fallu pour démarrer la première transformation.

Scolarisation et formation de la main-d'oeuvre

"Nous entrons dans une société du savoir où la progression des pays développés reposera toujours plus sur les compétences et l'expertise de leur main-d'oeuvre. L'éducation n'a jamais été aussi importante pour le sort des pays développés" (Hervé Sérieyx, L'effet Gulliver, 1997).

Les pays "émergents" ou en voie de développement rattrapent inexorablement les régions telle la Côte-Nord dans le créneau de l'exploitation des matières premières. Pour maintenir son niveau de vie et demeurer compétitive, la région doit miser sur le

"know-how", la gestion efficace, le développement et l'application de technologies toujours plus performantes en valeur ajoutée. Or c'est la matière grise qui est la clé de cette valeur ajoutée. La formation de la main-d'oeuvre, son perfectionnement et son adaptation continue aux nouveaux procédés de production constituent des facteurs déterminants de la réussite.

Par ailleurs, le Québec compte, bon an mal an, 35 % de décrocheurs(euses) au secondaire. La Côte-Nord a des taux plus inquiétants de 40 à 45 %, selon les sous-régions et le sexe. Les garçons sont notamment plus "à risque" que les filles.

Ce déficit de scolarisation handicape non seulement la relève des entreprises, qui doivent régulièrement recruter à l'extérieur pour combler leurs postes spécialisés, mais aussi le maintien de cette jeunesse dans la région ainsi que les possibilités d'entrepreneuriat dans les créneaux de pointe. Relever le niveau de scolarisation et de diplomation est certainement un enjeu fondamental pour le long terme.

Transport et accès aux marchés

Les grands secteurs formant la base économique de la Côte-Nord — mines et métaux, forêt, énergie et pêches — voient la majeure partie de leur production exportée à l'extérieur de la région, voire du pays. L'économie de la Côte-Nord est largement ouverte sur le monde depuis de nombreuses années. Elle est évidemment très sensible au taux de change et à l'évolution de la conjoncture sur les marchés, principalement américains.

Les coûts du transport sont aussi critiques, tout comme la qualité des services et des infrastructures de transport. Dans un marché de matières premières où le revenu par tonne est plus bas que dans un marché de produits transformés, le coût du transport importe davantage et peut faire la différence entre pertes ou profits. Il est une condition importante d'accès compétitif au marché,

d'où les investissements massifs consentis dès le départ par les grandes entreprises dans leurs infrastructures maritimes et ferroviaires.

Les présentes politiques gouvernementales visant la déréglementation des transports, le dessaisissement des ports publics, la privatisation de tronçons de chemins de fer et l'imputation aux expéditeurs d'une part croissante de services autrefois "gratuits" (pilottage, brise-glace, etc.) sont très préoccupantes pour les grandes entreprises de la Côte-Nord, car plusieurs de ces politiques exercent une pression à la hausse sur leurs coûts de transport.

L'accès aux marchés à des bas coûts de transport constitue un enjeu pour l'avenir de nos secteurs industriels tournés vers les marchés d'exportation, particulièrement les grandes entreprises de la Côte-Nord.

Démographie

La population de la Côte-Nord ne progresse plus depuis quinze ans. Notre bilan migratoire est chaque année déficitaire : plus de gens quittent la Côte-Nord qu'il n'en vient s'installer à partir d'autres régions. Les immigrant(e)s choisissent rarement la Côte-Nord et il est loin le temps des méga-projets qui attireraient en masse les Gaspésiens, Jeannois et Bas-Laurentiens à s'installer sur la Côte-Nord. De plus, la région traîne une image rébarbative d'éloignement, d'isolement et de dénuement culturel.

Le comportement démographique d'une région est le fruit d'une multitude de facteurs dont plusieurs échappent au pouvoir d'intervention des autorités régionales : taux de natalité, cycles économiques, etc. Le relèvement démographique de la Côte-Nord est néanmoins un enjeu fondamental à moyen et long terme. La région peut infléchir la tendance en agissant, notamment, sur deux éléments : le retour des jeunes et l'amélioration des services et infrastructures qui font le pouvoir d'attraction de la région.

À l'instar des autres régions périphériques, l'exode des jeunes frappe lourdement la Côte-Nord, les uns pour poursuivre leurs études post-secondaires, les autres pour bénéficier de meilleures perspectives d'emplois. La région peut néanmoins agir pour favoriser le retour des jeunes adultes en élaborant une stratégie concertée à cet effet.

En second lieu, il importe d'améliorer l'image de la Côte-Nord en agissant sur les services et infrastructures qui font le pouvoir d'attraction d'une région.

Occupation du territoire et diversification

La Basse Côte-Nord manque des équipements de base nécessaires pour entreprendre sa diversification économique. Traditionnellement axés sur la pêche, ces villages doivent se reconverter vers de nouvelles activités économiques suite au déclin de la ressource marine. Mais l'absence de liens routiers, la faible capacité du réseau d'aqueduc ou d'alimentation électrique, les coûts élevés de transport, l'absence d'infrastructures touristiques et la pénurie de services aux entreprises constituent de puissants freins à la reprise économique.

Du Rapport Payne (1979) au Sommet socio-économique (1989) jusqu'au Plan stratégique de développement de la Côte-Nord (1994), ces constats ne sont pas nouveaux et ont été maintes fois répétés. Des progrès ont été enregistrés, davantage toutefois pour l'amélioration des services publics aux citoyen(ne)s: services de santé, écoles et centres communautaires, héliports pour services d'urgence, etc. La relance de la Basse Côte-Nord passe par un programme de mise à niveau des infrastructures et une stratégie de diversification économique.

Plus au nord, la MRC de Caniapiscau dépend essentiellement de l'exploitation du minerai de fer. À cause de cette dépendance envers une seule industrie, l'occupation de ce territoire est fragile, comme cela a été prouvé pendant la crise du fer des années 1980. Pour

ce territoire, il importe aussi d'élaborer une stratégie à moyen terme de diversification économique.

Renforcement du capital social et lutte à l'exclusion

Depuis une décennie, on assiste à un désengagement progressif de l'État et à la rationalisation dans les secteurs de la santé et des services sociaux, de l'éducation et, plus globalement, à la diminution de l'intervention étatique en matière de réduction des inégalités.

De plus, on remarque une distanciation grandissante entre les indicateurs économiques et les indicateurs de qualité de vie. Malgré de bonnes performances économiques, le chômage et ses conséquences sociales ne peuvent être enrayés et vont même en augmentant.

Ces réalités nouvelles sont ressenties encore plus vivement sur la Côte-Nord. À titre d'exemple, la réforme de l'assurance-chômage (devenue assurance-emploi) fut très difficile pour plusieurs Nord-Côtiers et Nord-Côtières vivant du travail saisonnier. Les grandes distances et l'isolement deviennent aussi, dans ce contexte, propices à accentuer la fracture sociale dans notre région.

Face à ces réalités, plusieurs citoyen(ne)s ont développé un sentiment d'impuissance et hésitent de plus en plus à s'impliquer pour changer les choses et contribuer au développement social de leur milieu. Des efforts doivent donc être mis pour stimuler la prise en charge par la population de ses destinées socio-économiques (empowerment) et sa participation au sein des institutions publiques ou communautaires visant l'atteinte de ce développement.

Ainsi donc, le renforcement du capital social, c'est-à-dire la présence d'une forte solidarité et d'un sentiment de confiance entre les citoyen(ne)s sur notre territoire, est un autre grand enjeu de la Côte-Nord de demain.

Développement durable et aménagement responsable

Le mythe des ressources naturelles inépuisables a planté profondément ses racines dans une région ressource comme la Côte-Nord. Il alimentait d'ailleurs la grande vision de croissance des années d'après-guerre. Mais ce mythe a progressivement été contredit au cours des vingt dernières années. La Côte-Nord dispose de ressources abondantes mais elles peuvent être surexploitées et mises en danger. À preuve la crise du poisson de fond et le moratoire sur la pêche à la morue depuis 1992, la baisse de rendement des forêts côtières et l'éloignement croissant des parterres de coupe, le déclin du potentiel salmonicole dans certaines rivières, etc.

On constate aussi que le territoire nord-côtier est fragile et possède un cycle plus lent de régénération. Les tourbières et les caractéristiques boréales du territoire demandent des mesures particulières d'intervention, que ce soit pour construire une route ou pour exploiter la forêt. Plusieurs municipalités côtières font face à des problèmes d'érosion des berges. Les rejets industriels commencent à hypothéquer certains sites. L'extension des noyaux de villages pose le défi de la préservation des nappes phréatiques et de la gestion des eaux usées.

Le développement durable et l'aménagement responsable du territoire sont aujourd'hui devenus des enjeux incontournables. Heureusement, la faible densité de la population sur un aussi vaste territoire que la Côte-Nord a permis de conserver jusqu'à date un niveau élevé de qualité de l'environnement. Ces grands espaces naturels sont d'ailleurs une force de la région qu'il importe de préserver pour les générations futures.

Bâtir les ponts avec les Autochtones

Le dernier, mais non le moindre, des grands enjeux pour la Côte-Nord est l'établissement de relations harmonieuses entre les trois cultures établies sur le territoire (anglophones, francophones et Autochtones), et tout particulièrement entre Autochtones et Allochtones.

Les négociations territoriales entreprises depuis presque vingt ans entre les gouvernements et le peuple innu de la Côte-Nord soulèvent régulièrement l'inquiétude et la confusion dans la région. L'issue de ces négociations est encore incertaine. Bien qu'on invoque régulièrement le nécessaire partenariat entre Autochtones et Allochtones, les deux cultures évoluent le plus souvent en parallèle. Les Allochtones connaissent mal les aspirations, les réalités et les valeurs des Autochtones, très peu connaissant les enjeux et les demandes du peuple innu dans ces négociations territoriales.

Quel que soit le résultat de ces négociations, les deux communautés devront continuer à cohabiter sur le territoire. Le rapprochement des deux cultures et l'établissement de relations harmonieuses constituent des enjeux déterminants pour l'avenir de la Côte-Nord.

3. Les attentes face au deuxième plan stratégique

Les attentes signifiées par le ministère des Régions

- Établir les priorités en matière de soutien à l'économie et à la création d'emploi.
- Planifier le développement de l'économie sociale.

- *Proposer une stratégie d'internationalisation.*
- *Définir des priorités en matière de développement social.*
- *Accorder une importance particulière aux priorités de développement :*
 - *pour les jeunes;*
 - *pour les femmes;*
 - *pour les communautés autochtones.*
- *Définir de véritables priorités (pas de liste d'épicerie) sur lesquelles la région convient de concentrer ses efforts.*

Les attentes de la région

- *Respecter les différences et besoins spécifiques de chaque territoire de MRC (priorités territoriales).*
- *Établir les priorités de développement propres à chaque secteur de développement socio-économique (priorités sectorielles).*
- *Dégager les grands enjeux régionaux et définir des stratégies concertées pour s'y attaquer.*
- *Établir des consensus entre organismes de développement, gens d'affaires, ministères et organismes gouvernementaux sur la vision, les enjeux, les axes et les stratégies de développement à privilégier.*
- *Identifier les objets d'ententes spécifiques en appui au plan stratégique de développement.*



ision de développement

«Donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord»

La vision de développement pour les prochaines années est de donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord. Plus particulièrement, elle vise à :

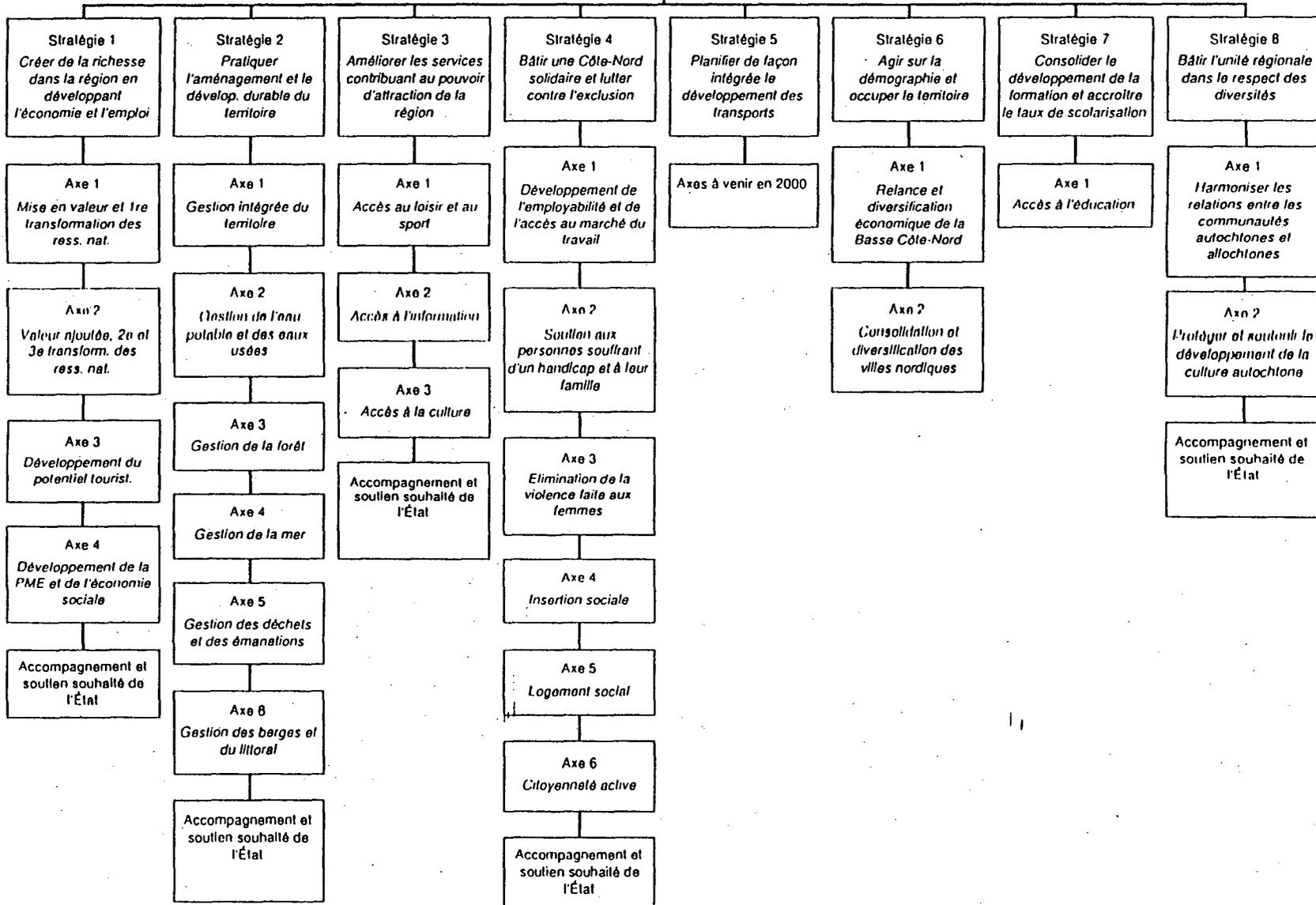
- accroître la mise en valeur et la transformation de ses abondantes ressources naturelles en maximisant les retombées économiques pour sa population;
 - effectuer un aménagement et un développement durable de son territoire;
 - utiliser ses avantages comparatifs pour attirer les grands projets industriels et manufacturiers;
 - diversifier ses pôles industriels par le développement et l'exportation de produits et services spécialisés aptes à percer sur les marchés nationaux et internationaux;
 - occuper son marché régional et développer le potentiel d'entreprises d'économie sociale;
 - développer son potentiel touristique autour des produits hivernaux, récréotouristiques, fauniques et culturels;
 - améliorer les services contribuant au pouvoir d'attraction et à la relance démographique de la région;
 - ériger une région solidaire, soucieuse de lutter contre toutes les formes d'exclusion;
- soutenir ses collectivités en difficulté afin de maintenir et d'accroître l'occupation de son territoire;
 - bâtir l'unité régionale et à établir des relations harmonieuses entre ses diverses collectivités.

Cette vision prône huit stratégies de mise en oeuvre, chacune privilégiant un certain nombre d'axes, de priorités et de moyens.

Ces stratégies sont :

1. Créer de la richesse dans la région en développant l'économie et l'emploi.
2. Pratiquer l'aménagement et le développement durable du territoire.
3. Améliorer les services contribuant au pouvoir d'attraction de la région.
4. Bâtir une Côte-Nord solidaire et lutter contre l'exclusion économique et sociale.
5. Planifier de façon intégrée le développement des transports.
6. Agir sur la démographie et occuper le territoire.
7. Consolider le développement de la formation et accroître le taux de scolarisation.
8. Bâtir l'unité régionale dans le respect des diversités.

Vision : donner une valeur ajoutée à la Côte-Nord



ANNEXE A

TRAVERSE MATANE - BAIE-COMEAU - GODBOUT

La traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout est la plus à l'est sur le Saint-Laurent. Elle relève de la STQ depuis 1976. Fréquentée par de nombreux piétons et automobilistes, elle facilite également l'acheminement de matières premières et de marchandises diverses par camions-remorques.

Le *N.M. Camille-Marcoux*, navire brise-glace en service à l'année, offre un restaurant, un bar, des films, des loteries vidéo et une salle pour enfants afin d'agrémenter la traversée d'une durée de 2h20 sur l'axe Matane—Baie-Comeau et de 2h10 sur celui de Matane—Godbout.

Toute l'année, une centaine d'employés s'activent pour assurer de deux à dix départs par jour selon la saison. Depuis l'été 1998, le *N.M. Félix-Antoine-Savard* vient seconder le *N.M. Camille-Marcoux* durant l'été. De nombreux touristes profitent de cette belle traversée, aux allures de croisière en pleine mer, pour aller parcourir une autre région touristique sans revenir sur leur pas.

La traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout un moyen agréable de découvrir :
« Le Québec, d'une rive à l'autre »

QUELQUES STATISTIQUES • Exercice financier terminé au 31 mars



	1996		1997		1998		1999	
	Ensemble STQ	Matane-Baie-Comeau-Godbout						
Traversées effectuées	94 676	1 531	97 013	1 568	88 886	1 622	93 990	2 128
Passagers	5 485 705	244 543	5 288 546	238 980	5 069 319	231 534	5 460 571	228 517
Automobiles	1 556 531	77 663	1 566 191	77 666	1 498 968	73 797	1 591 781	71 894
Camions	159 934	9 787	173 783	9 896	198 584	11 156	213 743	14 411
Motos, motoneiges	29 787	2 753	36 793	2 734	36 902	2 424	44 622	3 019

Traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout

1410, rue Matane-sur-Mer, C.P. 520, Matane (Québec) G4W 3P5

Tél. : (418) 562-2500 Téléc. : (418) 560-8013

Réservations sans frais au Québec : 1 877 562-6560

Courriel : stqmbcg@globetrotter.net

TRAVERSE TADOUSSAC - BAIE-SAINTE-CATHERINE

La traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine permet de franchir la rivière Saguenay et de relier chaque segment de la route 138. Cette traverse fait partie de la STQ depuis 1980.

Une soixantaine d'employés, affectés aux deux navires jumeaux le *N.M. Jos-Deschênes* et le *N.M. Armand-Imbeau*, s'affairent à offrir un service efficace jour et nuit à l'année. La clientèle est constituée d'automobilistes de la région qui travaillent sur la rive opposée du Saguenay, de camionneurs de plus en plus nombreux qui empruntent la traverse pour se rendre à leur destination de cueillette ou de livraison et de touristes qui viennent voir les baleines et visiter la région.

La traversée, d'une dizaine de minutes, permet aux automobilistes de relaxer avant de reprendre la route vers les grands centres urbains, tout en admirant la beauté exceptionnelle du paysage qui s'offre à eux : l'embouchure du Saguenay, les caps rocheux qui l'enserrent, l'ouverture vers l'immensité du fleuve et, avec un peu de chance, quelques mammifères marins rôdant autour du traversier.

La traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, alternative agréable, économique, fiable et sécuritaire pour découvrir : « *Le Québec, d'une rive à l'autre* »

QUELQUES STATISTIQUES • Exercice financier terminé au 31 mars



	1996		1997		1998		1999	
	Ensemble STQ	Tadoussac Baie-Ste- Catherine	Ensemble STQ	Tadoussac Baie-Ste- Catherine	Ensemble STQ	Tadoussac Baie-Ste- Catherine	Ensemble STQ	Tadoussac Baie-Ste- Catherine
Traversées effectuées	94 676	36 209	97 013	36 434	88 886	32 623	93 990	34 512
Passagers	5 485 705	1 801 924	5 288 546	1 738 843	5 069 319	1 777 992	5 460 571	1 902 874
Automobiles	1 556 531	570 266	1 566 191	541 241	1 498 968	545 662	1 591 781	562 500
Camions	159 934	112 763	173 783	124 161	198 584	151 072	213 743	160 312
Motos, motoneiges	29 787	8 970	36 793	8 495	36 902	9 846	44 622	12 344

Traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

98, rue du Bateau-Passeur, C.P. 9, Tadoussac (Québec) G0T 2A0

Tél. : (418) 235-4395 Téléc. : (418) 235-4357

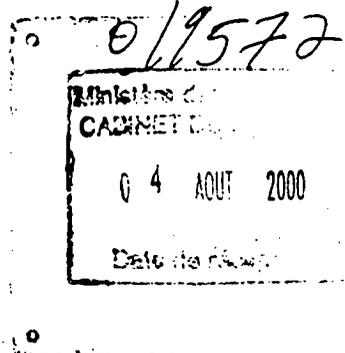
Courriel : stq-tadoussac@ihcn.qc.ca

594

Société
des traversiers
du Québec

Le 1^{er} août 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est
Place Haute-Ville, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



Monsieur le Ministre,

J'ai déjà eu l'occasion de vous entretenir de mes préoccupations touchant les problématiques particulières du transport pour la population de la Côte-Nord. Je sais que vous connaissez bien ces problématiques et que vous êtes à la recherche de solutions permanentes, tant pour corriger la situation que pour assurer le développement économique de la région.

Aujourd'hui, je veux profiter de la consultation que vous menez sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial* pour vous faire part de mes préoccupations quant à l'avenir du port de Baie-Comeau.

Je n'ai pas à vous faire la démonstration de l'importance de cette infrastructure pour la région. Sa situation stratégique sur le Saint-Laurent, ses quais en eau profonde ouverts l'année durant et le tonnage de marchandises qui y est transbordé annuellement lui donnent une vocation essentielle et indispensable pour le développement de la Côte-Nord.

En 1995, le gouvernement fédéral annonçait son intention de se départir de certaines infrastructures portuaires pour les céder à des administrations locales. Le port de Baie-Comeau est visé par cette décision fédérale. Malgré la bonne volonté des intervenants locaux, la vocation du port de Baie-Comeau n'est pas assurée. La nouvelle corporation administrative du port aura à assumer d'importants coûts d'opération, soit en taxes, soit en frais divers d'entretien. Or, en raison même de son statut, il lui sera interdit de percevoir les droits de port qui sont actuellement payables à Transports Canada, ce qui la privera d'une importante source de revenus. Les premières analyses de rentabilité qui me sont communiquées par les membres de la Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau (CAPBC) me confirment que la reprise de ces installations dans leur état actuel et selon les règles présentement en vigueur ne nous permettent pas d'en assurer le maintien et le développement à moins d'investissements majeurs.



Baie-Comeau
en santé

Dans l'état actuel des choses et dans de cadre de transfert mis de l'avant par Transports Canada, il m'apparaît que la survie du port de Baie-Comeau est compromise. La prise en charge de ces installations portuaires par un organisme local est possible, voire souhaitable, mais je m'attends à ce que le gouvernement du Québec prenne position en cette matière. Votre ministère se devra d'intervenir dans ce dossier afin de protéger ces installations qui sont devenues essentielles pour la bonne santé et le développement de notre économie.

Je sais, par ailleurs, que divers scénarios circulent quant à l'opportunité d'aménager un lien de transport fluvial soit entre les deux rives du Saint-Laurent, soit d'un port de la Côte-Nord vers le centre du Québec. Je ne puis qu'appuyer les démarches qui visent à améliorer la circulation sur le route 138. La croissance constante du transport lourd sur cette route et l'arrivée éventuelle d'une nouvelle usine de Louisiana-Pacific obligent à considérer, dès aujourd'hui, des solutions concrètes pour corriger la situation.

Cependant, dans le contexte où la région souhaite consolider ses infrastructures portuaires et même les développer pour mieux desservir les entreprises de la Côte-Nord, il nous semble tout indiqué que le gouvernement du Québec prenne les mesures nécessaires pour améliorer et valoriser les installations portuaires existantes. Tout investissement majeur dans de nouvelles infrastructures portuaires serait injustifiable, tant au plan politique qu'au plan économique.

Enfin, je veux vous exprimer mon appui aux orientations annoncées en introduction au projet de *Politique de transport maritime et fluvial*, tant celles qui marquent l'importance du transport maritime pour l'ouverture des régions aux marchés internationaux que celles relatives à la mise en place d'un réseau intégré de transport - routier, ferroviaire et maritime - et le développement d'un système d'infrastructures et d'installations portuaires pouvant compléter les réseaux existants.

Les demandes d'aide financière que nous avons adressées au cours des derniers mois pour l'aménagement d'une desserte ferroviaire à l'intérieur du nouveau parc industriel régional de Baie-Comeau doivent être considérées dans la perspective de ces orientations. Le lien ferroviaire entre le parc industriel et le port de Baie-Comeau permettra une meilleure utilisation des installations existantes, facilitera l'accès au transport inter modal, désengorgera la route 138 d'une bonne portion du transport lourd et donnera à la grande région de Baie-Comeau un atout stratégique pour y attirer les grands entreprises exportatrices.

Voilà les commentaires que je tenais à vous communiquer en marge des consultations que vous menez depuis quelques semaines sur le projet de *Politique de transport maritime et fluvial*. Je peux vous assurer de mon appui sans condition pour toute action qui supportera notre développement économique régional ; en ce sens, toute action qui permettra de mettre en valeur et de rentabiliser les installations existantes sera bien reçue. La Ville de Baie-Comeau, avec ses installations portuaires et ferroportuaires, doit être privilégiée comme centre stratégique pour l'aménagement de toute nouvelle infrastructure visant à favoriser les liens interrives et le transport routier intermodal.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



CLAUDE MARTEL
Maire



Rimouski, le 1^{er} novembre 2000

Monsieur Daniel Marcotte
Secrétariat à la mise en valeur du St-Laurent
690, boulevard René Lévesque Est
Bureau 240
Québec, Qc
G1R 5A8

Monsieur Marcotte,

Vous trouverez ci-joint le mémoire rédigé par le Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal (CFoRT) dans le cadre de la politique maritime dont le gouvernement du Québec veut se doter. Ce mémoire présente les problématiques de recherche et de développement dans le domaine du transport maritime. Nous pensons qu'une politique de transport maritime devrait tenir compte de ces éléments.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur Marcotte, mes salutations distinguées.

Le directeur,

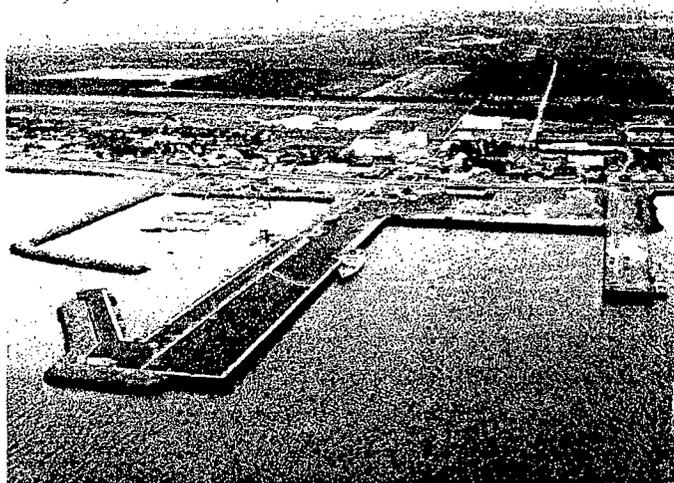
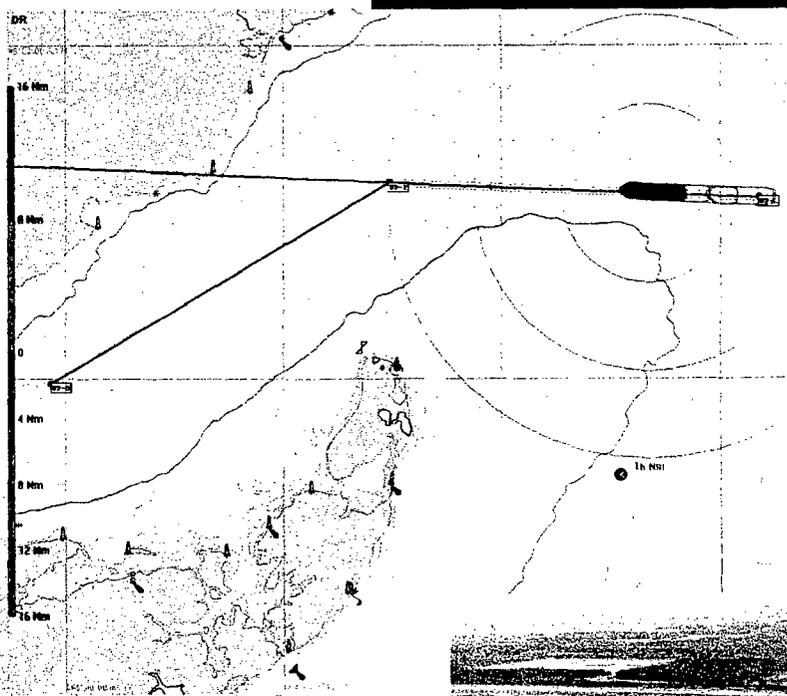
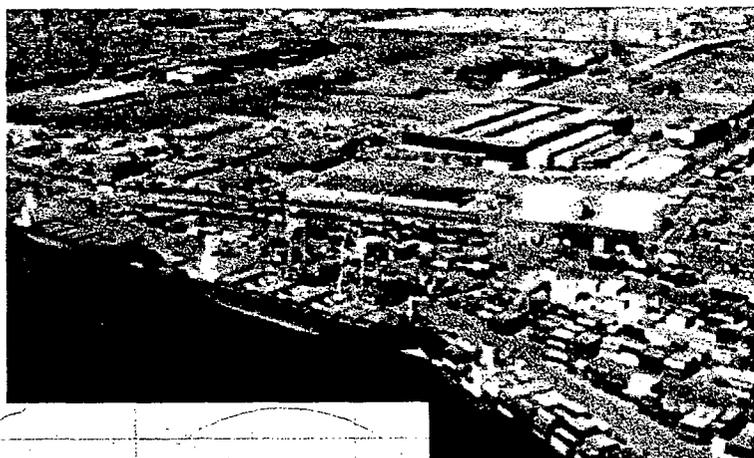
02 11 2000

Jacques Paquin

POLITIQUE MARITIME QUÉBÉCOISE

LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT AU CŒUR DE LA POLITIQUE MARITIME DU QUÉBEC

Mémoire



Centre de formation et de recherche
en transport maritime et intermodal

Octobre 2000

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	1
2. LE TRANSPORT MARITIME AU NIVEAU MONDIAL	2
2.1 LE COMMERCE MARITIME MONDIAL.....	2
2.2 ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MONDIALE.....	3
2.3 LES INNOVATIONS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME	4
2.3.1 <i>Le navire et sa gestion</i>	5
2.3.2 <i>Les ports</i>	10
2.3.3 <i>Les voies navigables</i>	10
2.3.4 <i>Conclusion</i>	11
3. LE TRANSPORT MARITIME AU CANADA ET AU QUÉBEC	13
3.1 LE TRANSPORT MARITIME INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL AU CANADA	13
3.2 AMÉLIORATION DE LA COMPÉTITIVITÉ DU SECTEUR PAR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT	20
4. LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT : AU COEUR DE LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE.....	24
5. CONCLUSION.....	28

1. INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec a décidé de revoir sa position face au transport maritime et de se doter d'une politique en la matière. Il veut mettre en place une politique en transport maritime et fluvial qui se veut globale et large.

Afin de prendre le pouls de ce secteur, le ministre des Transports du Québec a organisé une série de rencontres au cours du mois de juin 2000 afin de consulter les acteurs du milieu. Le mémoire qui suit constitue une suite à la rencontre à laquelle le CFoRT a participé et présente l'importance, non seulement pour le ministère des Transports mais pour le gouvernement du Québec dans son ensemble, d'inclure dans la politique maritime québécoise un volet sur la recherche et le développement.

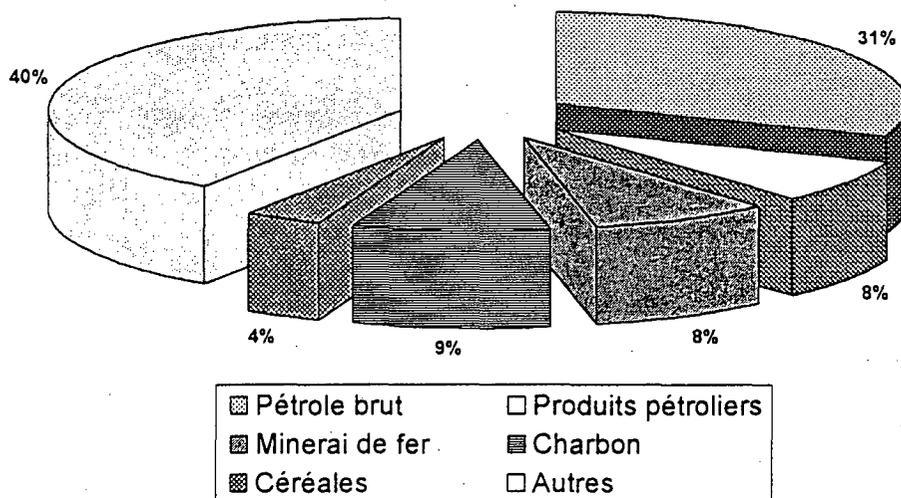
Le mémoire débute par la présentation du secteur du transport maritime à l'échelle mondiale et au niveau du fleuve Saint-Laurent. Se basant sur cette présentation, la deuxième partie du document précise les secteurs de recherche et de développement sur lesquels le gouvernement du Québec devra mettre l'accent.

2. LE TRANSPORT MARITIME AU NIVEAU MONDIAL

2.1 LE COMMERCE MARITIME MONDIAL

Plus de 70 % de la planète est couverte d'eau, 70 % de la population mondiale vit le long des côtes et c'est là où la croissance de la population est la plus rapide. Il n'est donc pas surprenant de constater que plus de 75 % du commerce mondial se fait par voie océanique. En 1998, le trafic maritime mondial s'est élevé à 5 070 millions de tonnes métriques de marchandises, en légère baisse par rapport à 1997, où le trafic avait atteint 5 107 Mt (CCAF, 2000). Il appert à la figure 1 que 2/5 des marchandises transportées est composé de pétrole et de produits pétroliers.

Figure 1
Composition du trafic maritime mondial en 1998
(en millions de tonnes)



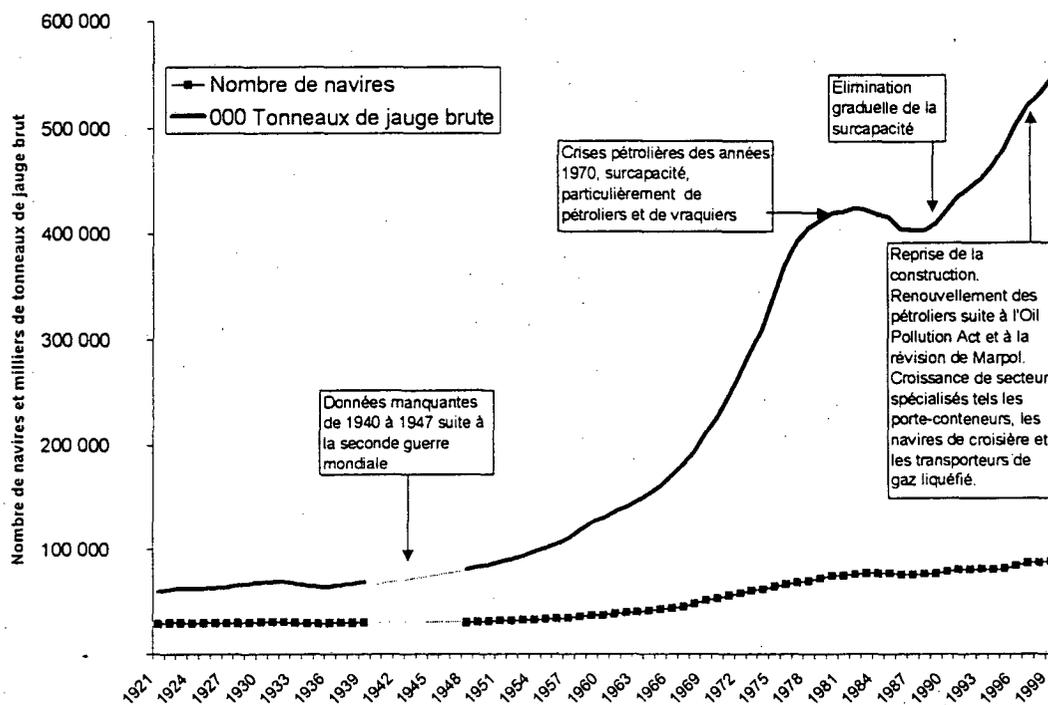
Source : ISL, Shipping statistics Yearbook 1999.
Compilation : CFoRT

Cette évolution a varié selon les types de marchandises. Le trafic des grandes matières premières a connu un ralentissement tandis que celui des autres marchandises, comprenant des produits manufacturés et des biens intermédiaires (marchandises diverses), transportés « sous emballage », principalement conteneurisés, a connu une hausse rapide. Aussi, les marchandises diverses représenteraient aujourd'hui plus de 1 milliard de tonnes, soit 22 % du tonnage de l'ensemble des marchandises transportées par mer, mais surtout 80 % en valeur. La tendance au plafonnement de la croissance des tonnages ne conduit donc pas à celle des valeurs des marchandises transportées et le chiffre d'affaires des armements a ainsi tendance à augmenter (Bauchet, 2000).

2.2 ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MONDIALE

La figure 2 révèle que la flotte mondiale a fortement progressé au lendemain de la seconde guerre mondiale. Elle s'est maintenue autour de 29 000 unités de 1921 à 1950, pour atteindre 88 168 en 1999, soit une augmentation de 210 %. Sa capacité a augmenté encore plus rapidement. Elle a été multiplié par neuf, passant de 58,8 millions de tonneaux de jauge brute à 546,7 millions au cours de la même période. Cela s'explique, comme nous le verrons plus loin, par l'augmentation rapide de la taille des navires (cf. section 2.3.1).

Figure 2
Évolution de la flotte mondiale de navires marchands de 1921 à 1999

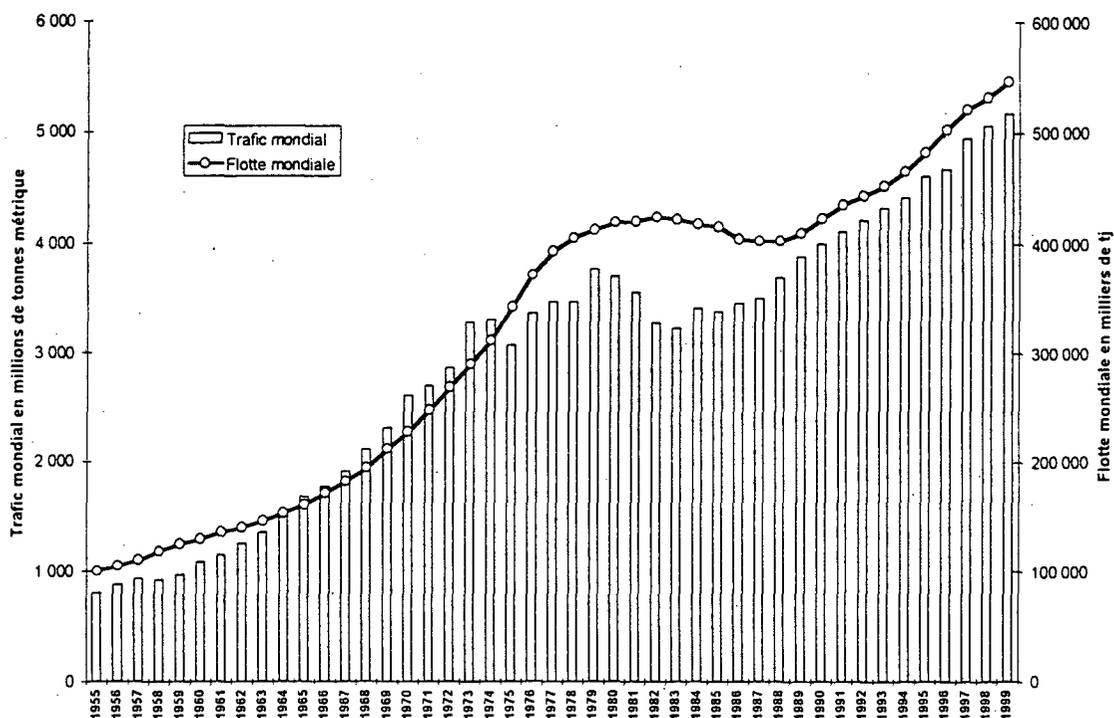


Source : ISL, Shipping statistics Yearbook, 1999.
Compilation : CFoRT

La flotte mondiale a évolué au rythme de la croissance du commerce maritime international, comme l'illustre la figure 3, mais aussi en fonction des changements structuraux qui ont marqué l'industrie. En fait, si on peut affirmer que la croissance du commerce mondial a entraîné l'expansion du transport maritime, il est tout aussi vrai de dire que la croissance du commerce mondial n'aurait pu se faire sans une amélioration constante de la productivité du transport maritime. En effet, depuis plus d'un siècle, le coût du transport maritime n'a cessé de diminuer, contribuant à la compétitivité des exportateurs sur des marchés toujours plus éloignés. L'introduction des pratiques du juste-à-temps et de la délocalisation de la production à l'échelle mondiale n'auraient pas été envisageables sans l'amélioration constante des services de transport maritime. Le secteur

du transport maritime a en effet connu de nombreuses innovations au cours des 150 dernières années.

Figure 3
Évolution de la flotte et du trafic mondial de 1955 à 1999



Source : UNCTAD et ISL.
Compilation : CFoRT.

2.3 LES INNOVATIONS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Que ce soit au niveau de la conception du navire, des méthodes de construction, du mode de propulsion, des équipements de navigation, des moyens de télécommunication, de l'immatriculation, de la gestion des équipages, des opérations de manutention, du cadre légal international et national et même du financement, aucun aspect du transport maritime n'a été épargné pour rendre ce mode toujours plus économique, efficace et respectueux de l'environnement. La spécialisation et l'augmentation de la taille des navires, la navigation électronique par satellite et l'informatisation des passerelles et des salles de machines ne sont que quelques-unes des innovations technologiques que ce secteur a connues. Ces innovations ont profondément bouleversé les fondements mêmes du transport maritime et lui ont permis d'atteindre des gains de productivité que peu d'autres secteurs ont connu au cours de la même période. Ces changements, qui ont contribué à maintenir toujours plus bas les coûts de transport maritime, ont touché les aspects les plus visibles du secteur soit le **navire**, les **ports** et les **voies navigables**.

2.3.1 *Le navire et sa gestion*

Le transport maritime a connu trois grandes révolutions au cours des 150 dernières années. Les deux premières portent sur les améliorations apportées au navire spécifiquement alors que la troisième concerne l'organisation du transport maritime international.

1^{re} révolution : Industrialisation du transport maritime

La seconde moitié du 19^e siècle a été marquée par le passage de la voile à la vapeur, l'arrivée des moteurs à hélice, l'introduction de l'acier dans la construction des coques et le développement de la réfrigération. Contrairement à la croyance populaire, ce sont les gains de productivité et la baisse des coûts du transport maritime qui s'ensuivit qui ont permis, déjà à cette époque, l'intégration des économies européenne et nord-américaine et non les politiques commerciales des États.

« ...*all* of the commodity market integration on the Atlantic economy after the 1960s was due to the fall in transport costs between markets, and *none* was due to more liberal trade policy. » (O'Rourke et Williamson, 1999).

Mais les navires d'acier propulsés à la vapeur coûtaient beaucoup plus cher à construire et à exploiter. Les risques associés à leur exploitation ont ainsi fortement augmenté, ce qui a amené armateurs, assureurs, expéditeurs et législateurs à réclamer un cadre légal mieux défini et des règles de sécurité plus strictes. D'un secteur caractérisé par la présence de nombreux aventuriers, peu organisé, le transport maritime est devenu une industrie « noble », véritable laboratoire pour toutes les innovations de l'époque, et où se transigeaient d'importants capitaux et se faisaient ou se défaisaient les fortunes des industriels de la fin du siècle dernier.

2^e révolution : Spécialisation et augmentation de la taille

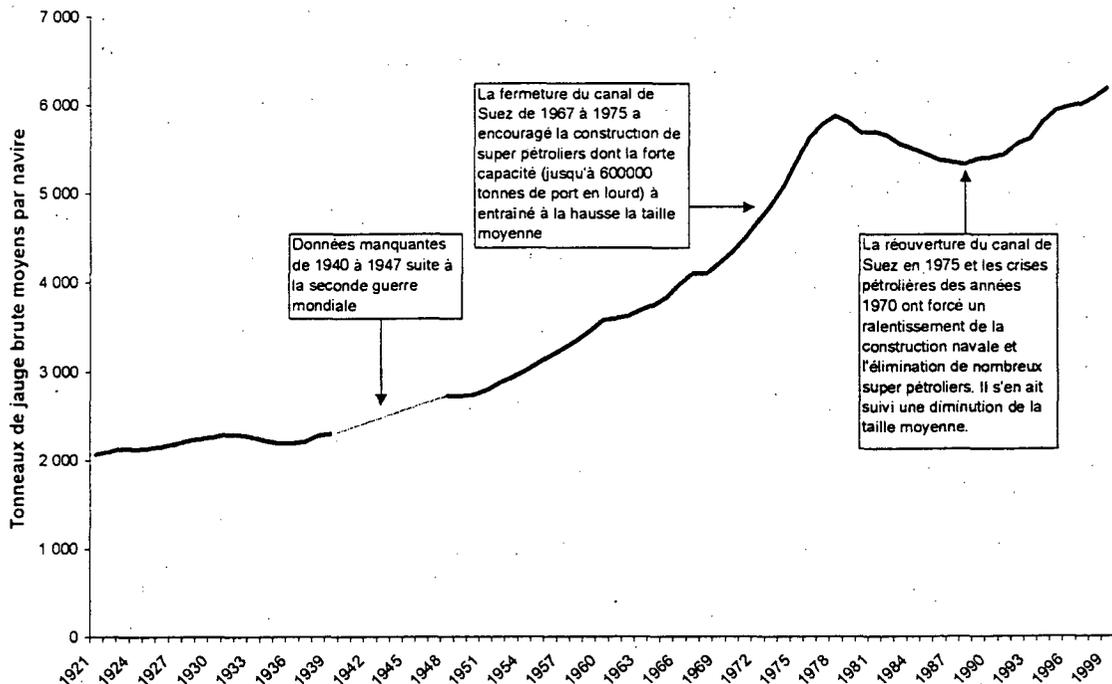
L'amélioration de la performance des navires et la croissance du commerce mondial ont favorisé une spécialisation des navires. Plutôt que d'adapter la marchandise aux navires par l'ensachage, l'emballage ou la mise en barils, comme au temps des voiliers, c'est le navire qu'on adapta à la marchandise par la conception de vraquiers, de navires-citernes et d'autres navires spécialisés. Il s'ensuivit une amélioration de l'utilisation de la capacité de charge du navire ainsi qu'une réduction du temps de transbordement et du temps passé dans le port.

La réduction du temps de passage portuaire a, quant à elle, rendu possible une augmentation de la taille des navires. En effet, avant la spécialisation, l'augmentation de la taille du navire aurait nécessairement conduit à l'allongement d'un temps de passage portuaire déjà trop long, d'où une diminution du nombre de voyages au cours d'une même période. Il n'y avait aucun avantage pour l'armateur ou l'expéditeur à utiliser un navire plus grand si cela se traduisait par un temps de passage portuaire proportionnellement

plus long. La spécialisation et l'augmentation de la taille des navires constituent la seconde révolution qu'a connue l'industrie maritime moderne. L'augmentation de la taille des navires a, quant à elle, entraîné d'importantes économies d'échelle et, conséquemment, une diminution des taux de fret.

Aujourd'hui, nous retrouvons des navires adaptés à une vaste gamme de marchandises tels les pétroliers, minéraliers, chimiquiers, phosphatiers, transporteurs de gaz liquéfié, pinardiers, navires réfrigérés, navires rouliers, porte-conteneurs. Chacun de ces types de navires compte plusieurs sous-catégories afin de répondre à des segments de marché précis. Ainsi, les pétroliers peuvent être répartis entre les transporteurs de pétrole brut et ceux servant au transport des produits raffinés. De plus, les pétroliers utilisés pour le transport de pétrole brut peuvent être répartis, selon leur taille, entre Aframax, Suezmax, VLCC (Very Large Crude Carrier) et ULCC (Ultra Large Crude Carrier). Par ailleurs, comme l'illustre la figure 4, la taille moyenne des navires a triplé depuis la seconde guerre mondiale.

Figure 4
Taille moyenne des navires de la flotte mondiale de 1921 à 1999
en milliers de tonneaux de jauge brute



Source : ISL, plusieurs livraisons.
Compilation : CFoRT

Un cas particulier de spécialisation et de gigantisme : le porte-conteneurs

La conteneurisation, qui a débuté à la fin des années 1950, a permis le développement du transport des marchandises générales. La standardisation de l'unité de transport a rendu

possible l'automatisation des opérations de transbordement. Il en a résulté une spectaculaire diminution du temps de passage portuaire. Ainsi, au début de la conteneurisation, il fallait près de 30 jours pour procéder au déchargement et au chargement d'un navire conventionnel d'environ 8 000 tonnes de port en lourd. Pour un porte-conteneurs de première génération, qui avait une taille comparable (600 EVP¹), il ne fallait plus que 2 jours. Des navires de 6 600 EVP sillonnent maintenant les mers du monde et il faut à peine plus de temps pour procéder aux opérations de transbordement. Les navires de 8 000 EVP devraient sortir des chantiers d'ici quelques années et on en est déjà à dessiner les porte-conteneurs de plus de 15 000 EVP.

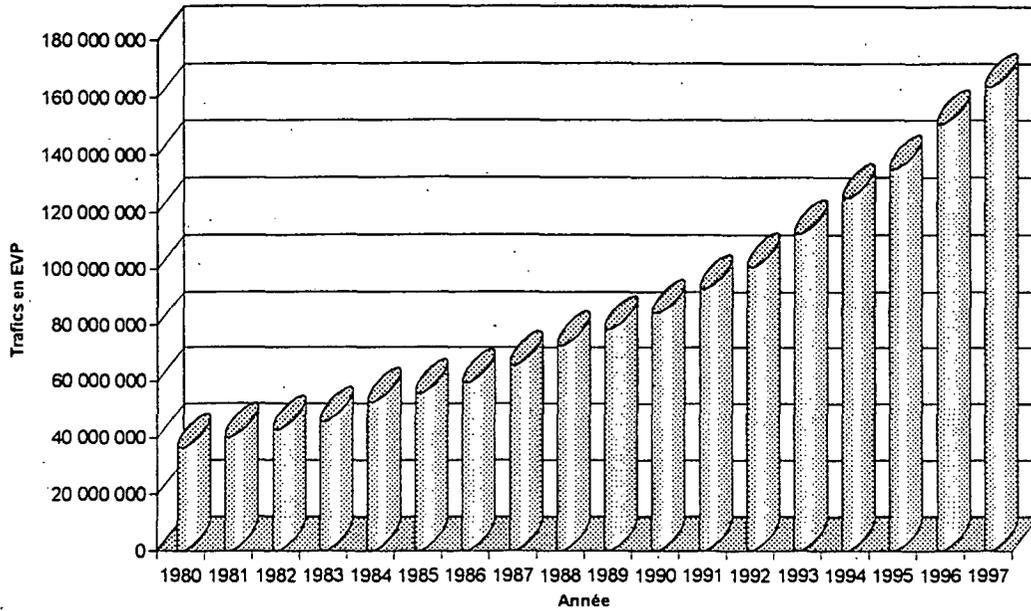
Au-delà du navire, il a fallu investir dans des terminaux à conteneurs afin d'accueillir des porte-conteneurs toujours plus grands, d'assurer un accès routier et ferroviaire performant et de permettre l'entreposage d'un vaste parc de conteneurs. Les transporteurs ferroviaires et routiers ont aussi investi massivement dans l'acquisition d'équipements adaptés au transport des conteneurs. De plus, des modifications ont été apportées aux infrastructures afin de permettre le passage de conteneurs gerbés.

Mais le conteneur a profondément changé la nature même du transport maritime de ligne régulière. Il a amené une intégration étroite de ce mode à l'ensemble de la chaîne de transport dans le cadre de services porte-à-porte. Les services réguliers supposent le respect d'un horaire strict de la part du navire. Bien que les premières lignes régulières remontent aux années 1870, l'arrivée du conteneur a poussé ce mode d'opération à un niveau jusque-là inégalé dans l'histoire du transport maritime. À aucun autre moment et dans aucun autre secteur du transport maritime voit-on une telle intégration du navire aux autres moyens de transport. Mais au-delà des navires, des terminaux et des services intermodaux performants, la rapidité et la régularité requiert une gestion serrée de l'information. La gestion quotidienne de milliers de conteneurs qui empruntent tour à tour les modes de transport routier, ferroviaire et maritime afin de rejoindre d'innombrables destinations n'importe où sur la planète exige la gestion d'un flux d'information qu'il faut traiter avec autant de soins que les flux de marchandises eux-mêmes.

La croissance annuelle du trafic conteneurisé s'est maintenue à 9 % entre 1980 et 1997 (cf. figure 5) et la part des marchandises générales conteneurisées n'a cessé d'augmenter pour atteindre aujourd'hui près de 60 % (cf. figure 6). L'amélioration des services de ligne régulière résultant de la conteneurisation explique la croissance du trafic de marchandises générales observée précédemment (cf. section 2.1).

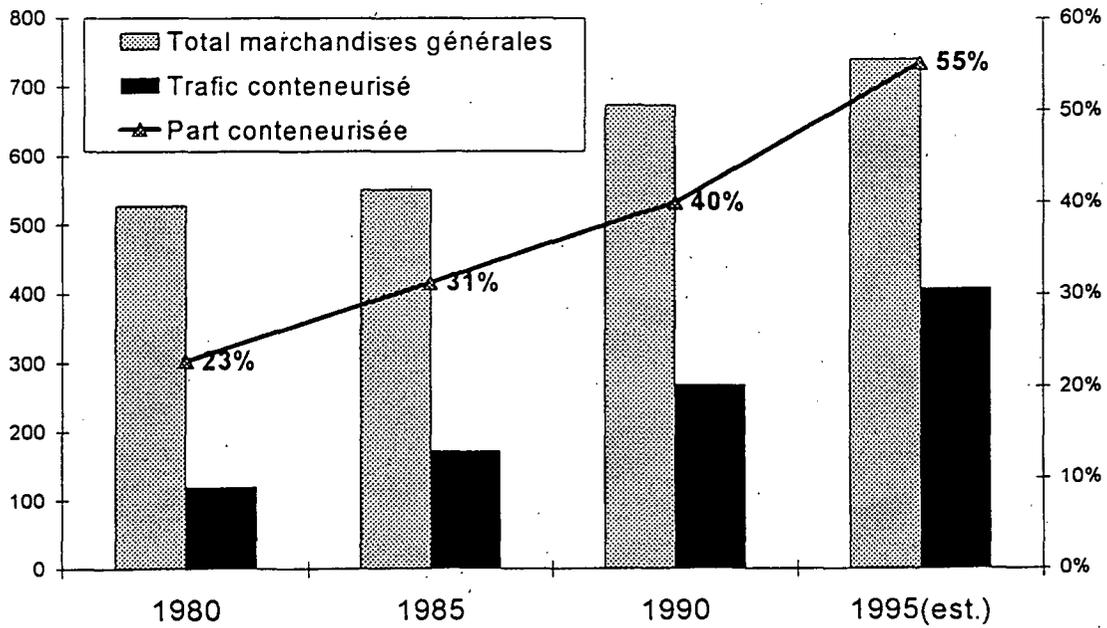
¹ EVP : Équivalent vingt pieds, (anglais : TEU : Twenty feet Equivalent Units) : mesure de capacité nominale employée pour caractériser les trafics par conteneurs de diverses dimensions.

Figure 5
Croissance du trafic mondial de conteneurs de 1980 à 1997 en EVP



Source : Containerisation international Yearbook, plusieurs livraisons.
 Compilation : CFoRT

Figure 6
Part du trafic de marchandises générales transporté par conteneurs



Source : OCDE.
 Compilation : CFoRT

3^e révolution : La globalisation de l'industrie maritime

Traditionnellement, les compagnies maritimes étaient propriétaires des navires qu'elles exploitaient et commercialisaient elles-mêmes et pour lesquelles elles embauchaient leurs propres équipages. La nationalité de la compagnie maritime était alors lourde de signification puisqu'elle correspondait aussi au pavillon du navire, à la nationalité de l'équipage et, très souvent, supposait que le navire avait été construit et financé dans le pays de la compagnie.

Mais depuis la seconde guerre mondiale, plusieurs facteurs sont venus remettre en question ce type d'organisation. Citons l'augmentation des besoins en capitaux pour financer des navires toujours plus gros et spécialisés, le développement du transport pour compte propre dans les grands secteurs du vrac, la complexité et le niveau d'investissement des services de lignes régulières dans le cadre d'opérations porte-à-porte et la recherche constante d'économies sous la pression de la concurrence. La crise économique qui suivit les chocs pétroliers du début et de la fin des années 1970 est venue bouleverser définitivement les fondements mêmes sur lesquels s'appuyait la structure organisationnelle des compagnies maritimes.

L'organisation des compagnies maritimes œuvrant à l'international est aujourd'hui caractérisée par un éclatement des fonctions en plusieurs entités. Que ce soit au niveau de la propriété, de l'immatriculation, de la gestion d'équipages, de la gestion technique ou commerciale, l'exploitation d'une flotte de navires implique aujourd'hui un ensemble d'intervenants répartis à l'échelle de la planète. Pour illustrer ce phénomène, mentionnons que plus de 40 % de la flotte mondiale est immatriculée sous pavillon de libre immatriculation (ISL, 1999)² et que 20 % est gérée en sous-traitance par des compagnies de gestion d'équipages et technique³ (Willingale, 1998). Ainsi, un navire exploité entre l'Asie et l'Europe peut avoir été construit en Corée, financé par une banque de Hong Kong, appartenir à un armateur américain par le biais d'une filiale située aux Bermudes, immatriculé au Libéria, être affrété par un opérateur canadien, opéré par un équipage philippin et des officiers indiens qui sont engagés par une compagnie de gestion d'équipages britannique. Avant même que le terme mondialisation en vienne à s'appliquer à l'industrie manufacturière, il avait déjà tout son sens dans l'industrie du transport maritime international. Tous les secteurs du transport maritime sont d'ailleurs soumis à cette réalité, qu'il s'agisse de l'exploitation des navires, de l'agence maritime, de la construction navale, de l'assurance maritime, du financement des navires ou de l'opération des terminaux portuaires.

² La flotte mondiale comprend toutefois des navires exploités en eaux intérieures ou en service de cabotage et qui sont soumis à des législations visant à protéger le pavillon national (comme c'est le cas au Canada). Si nous pouvions isoler les navires exploités uniquement dans le transport international, la part du pavillon de libre immatriculation augmenterait significativement.

³ Willingale donne la taille de la flotte opérée par des compagnies de gestion d'équipages alors que l'estimation de ce que cela représentait par rapport à la flotte mondiale a été effectuée par les auteurs du présent mémoire.

Malgré les gains de productivité considérables qu'ont permis toutes ces innovations, l'industrie du transport maritime devra continuer ses efforts de recherche et de développement pour maintenir à la baisse les taux de fret, améliorer toujours davantage la qualité de service, assurer une sécurité maximale à l'équipage et au navire, minimiser les impacts environnementaux de ses activités et garantir un rendement satisfaisant aux investisseurs du secteur. Il faut notamment pousser plus à fond l'intégration des nouvelles technologies de l'information dans tous les aspects de la gestion de flotte tels que la gestion technique, la gestion d'équipages, la navigation et l'opération de la salle des machines, le passage portuaire, les relations avec les clients et autres intervenants de la chaîne de transport, l'inspection et le suivi des réparations et modifications, la construction, etc.

2.3.2 Les ports

La spécialisation des navires et l'augmentation de leur taille n'auraient pas été possibles sans une adaptation des ports. En effet, la spécialisation des navires exigea aussi une spécialisation des terminaux portuaires. Les équipements de manutention et les infrastructures d'entreposage devaient être conçus pour recevoir des navires et des catégories de marchandises spécifiques. Aujourd'hui, l'infrastructure portuaire servant, par exemple, aux pétroliers, ne peut recevoir des vraquiers ou des porte-conteneurs. L'augmentation de la taille des navires a, pour sa part, constitué un important défi pour les ports qui ont dû procéder à l'approfondissement des chenaux d'accès, des zones de mouillage, des espaces le long des quais, à l'allongement des jetées, à l'agrandissement des espaces d'entreposage et de manutention et à l'amélioration des voies d'accès routières et ferroviaires. D'importants investissements en infrastructures et en recherche et développement ont ainsi été consacrés afin d'améliorer l'intégration entre les navires et les ports.

D'autres défis attendent le secteur portuaire, parmi lesquels on retrouve le désengagement de l'État, la concentration des activités d'arrimage entre un nombre toujours plus restreint d'opérateurs, des besoins en investissement grandissants pour maintenir la compétitivité des installations et la poursuite du gigantisme dans le transport conteneurisé. Mais c'est certainement la nécessité de mieux gérer l'information qui constituera le principal défi des prochaines années. Que ce soit aux niveaux nautique, commercial, opérationnel ou environnemental, le port est devenu plus que jamais un carrefour, non seulement de marchandises et de moyens de transport, mais aussi d'informations indispensables à la bonne gestion de l'ensemble de la chaîne de transport. D'importants efforts de recherche et de développement devront être consacrés dans les années à venir pour fournir au secteur portuaire les systèmes d'information dont il aura besoin et reposant sur les moyens de télécommunication moderne et sur les technologies satellitaires.

2.3.3 Les voies navigables

Au cours du dernier siècle et demi, on a aussi assisté à la construction d'importantes voies navigables. Qu'il s'agisse du canal de Suez, inauguré en 1869, du canal de Panama,

ouvert en 1914, ou de la Voie maritime du Saint-Laurent, complétée en 1959, la construction de telles infrastructures a constitué un défi d'ingénierie qui n'a pu être surmonté qu'au coût d'investissements colossaux et d'intenses efforts de recherche et de développement. Aujourd'hui, ces infrastructures sont soumises à d'importantes pressions suite à l'augmentation de la taille des navires et à la concurrence d'autres routes maritimes ou d'autres moyens de transport. Comment accroître la capacité et la productivité de ces infrastructures sans avoir à réinvestir dans de coûteux programmes d'agrandissement, sans oublier que de tels projets seraient soumis à des évaluations environnementales beaucoup plus sévères qu'au moment de leur construction ? D'autres travaux de R&D seront nécessaires pour répondre à cette question.

2.3.4 Conclusion

Le secteur du transport maritime international joue un rôle déterminant dans le développement du commerce mondial. Il a su innover pour améliorer sa productivité et diminuer le coût du transport. Comme nous l'avons vu, les plus importants changements connus par l'industrie maritime au cours du dernier siècle et demi ont principalement porté sur les aspects visibles du transport maritime soit le navire, les ports et les voies navigables. Mais qu'en sera-t-il des changements à venir ? Bien que les innovations se poursuivront dans la conception des navires, les modes de propulsion et les équipements de manutention, et plusieurs centres de recherche dans le monde y travaillent, nous croyons que des changements importants découleront de l'introduction des technologies de l'information dans toutes les facettes du transport maritime.

L'accessibilité à une quantité toujours plus grande d'informations « en temps réel », grâce aux technologies de l'information, a modifié l'organisation de la production à l'échelle mondiale et a transformé le marché du transport maritime international. Aujourd'hui, des millions d'interactions entre l'offre et la demande se produisent à chaque instant d'un bout à l'autre du monde. On échange de l'information sur les prix, les quantités, la localisation des services de transport et des marchandises transportées. Ainsi, le fait de pouvoir relier, à chaque instant, les clients et tous les membres de la chaîne de transport, par les moyens de communication modernes, a profondément transformé les marchés. C'est la capacité du transporteur et des différents intervenants de la chaîne de transport à combiner le flux d'information et le mouvement des marchandises qui permet d'ajuster l'offre à la demande, donc de répondre au mieux aux besoins des usagers.

L'application des technologies de l'information touchera toutes les sphères du transport maritime telles l'exploitation du navire, la construction, la réparation et l'amélioration des navires, l'opération des terminaux portuaires, le commerce électronique et la gestion des conteneurs. **Le Québec, déjà un leader dans le domaine des technologies de l'information et comptant un secteur maritime dynamique, est en position d'assumer un rôle important dans le développement de ce type de produits. Mais des efforts de recherche et de développement devront être consacrés dans ce domaine. Ces efforts doivent viser deux objectifs. Premièrement, ils doivent contribuer à accroître**

la compétitivité de nos entreprises et leur permettre de mieux se positionner dans le transport maritime international et ce, dans toutes les sphères du secteur. Deuxièmement, ces efforts doivent favoriser la commercialisation et l'exportation de solutions technologiques développées ici et destinées au secteur maritime. Il devrait en résulter l'émergence d'entreprises spécialisées qui entraîneront des retombées additionnelles pour l'économie québécoise.

3. LE TRANSPORT MARITIME AU CANADA ET AU QUÉBEC

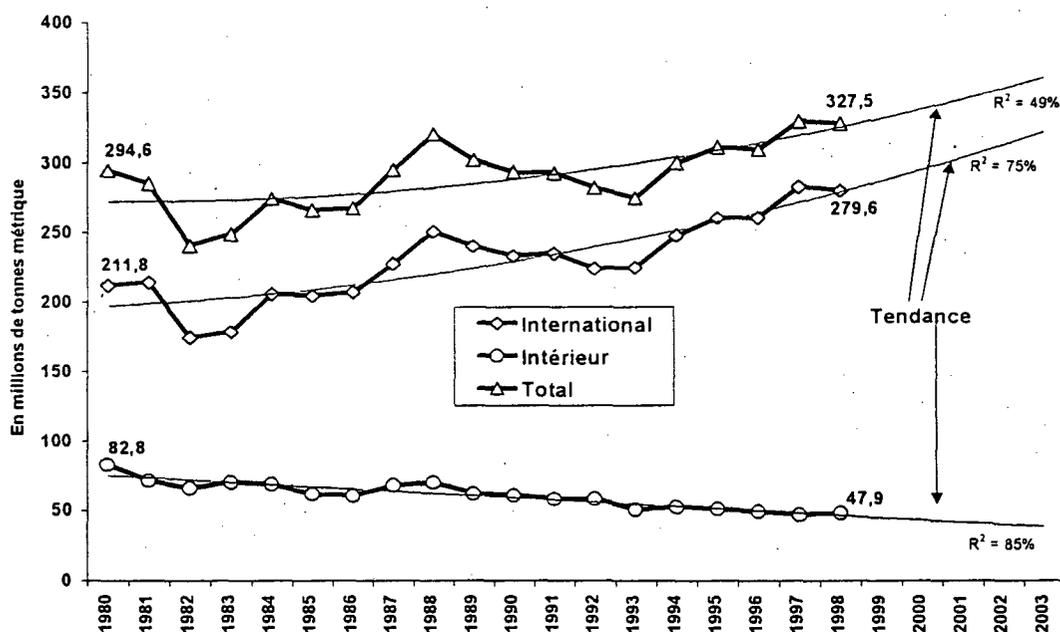
Avec ses 3 700 kilomètres de long, le système Saint-Laurent – Grands Lacs représente une artère de transport sans commune mesure dans le monde. D'ailleurs, avec près de 150 millions de tonnes de trafic annuel, celle-ci génère environ 45 % du trafic maritime canadien. Ce dernier totalisait 330 millions de tonnes en 1997 contre 295 millions en 1980 (Transports Canada). Cependant, l'importance de l'activité de transport maritime varie considérablement selon que l'on s'attarde au trafic intérieur ou international.

3.1 LE TRANSPORT MARITIME INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL AU CANADA

Comme l'illustre la figure 7, la croissance du trafic maritime au Canada découle principalement du commerce international. En effet, bien que le début des années 1980 et 1990 ait été marqué par un fléchissement du trafic international conséquemment aux récessions économiques prévalant à chacune de ces périodes, la tendance à long terme de ce trafic est clairement à la hausse. En 1998, le trafic international totalisait 280 millions de tonnes alors qu'il était de 212 millions en 1980. Il en va cependant tout autrement du trafic intérieur qui connaît une diminution constante depuis 1988 et ce, malgré la reprise de l'activité économique à partir de 1993. Il atteignait 48 millions de tonnes en 1998 contre 83 millions en 1980. Ainsi, le trafic intérieur, qui représentait 28 % du trafic maritime total en 1980, n'en représentait plus que 15 % en 1998.

Figure 7

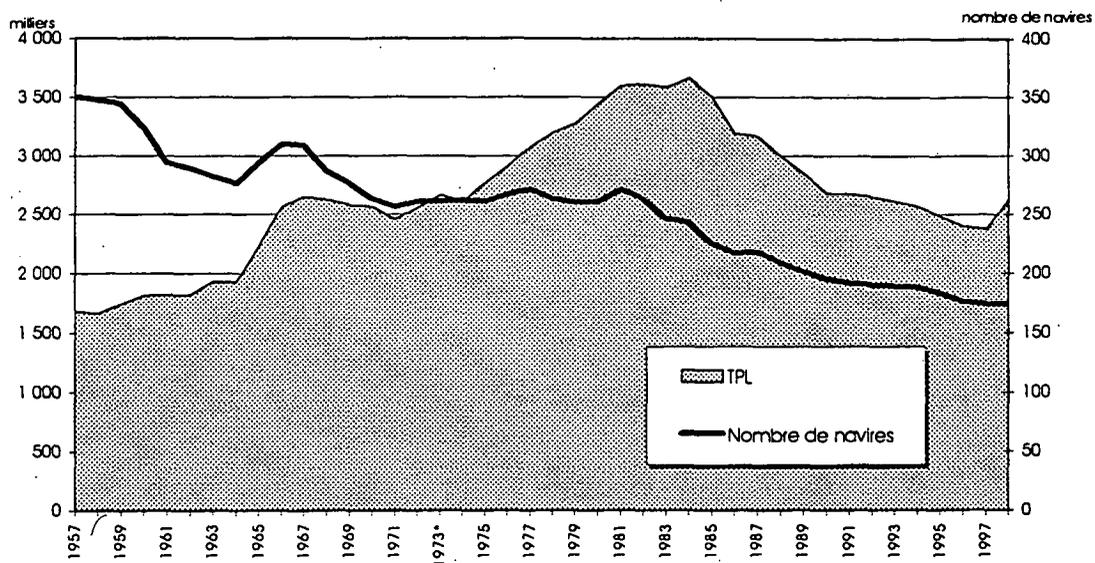
Évolution du trafic maritime au Canada de 1980 à 1998 et tendance de 1999 à 2003



Source : Statistique Canada.
Compilation : CFoRT

Cette situation a un impact direct sur la flotte canadienne de navires marchands puisque celle-ci sert principalement le trafic intérieur. À la lecture de la figure 8, on constate une diminution constante du nombre de navires composant la flotte canadienne depuis 1957. Cependant, la capacité de charge de cette flotte a continué d'augmenter jusqu'au début des années 1980. Au cours de cette période, l'industrie maritime a en effet procédé à un renouvellement de sa flotte en remplaçant les vieilles unités par un nombre plus restreint de navires de plus forte capacité. La taille moyenne des vraquiers, qui représentent environ 80 % de la flotte (en tonnes de port en lourd), tend alors à plafonner autour de la limite de capacité de la Voie maritime (27 000 TPL). Cependant, depuis la seconde moitié des années 1980, le nombre de navires ainsi que la capacité totale de la flotte ont connu une période de décroissance accélérée. On observe une légère remontée en 1998 suite, notamment, à l'arrivée de pétroliers pour desservir la plate-forme Hibernia. Cette année-là, le nombre total de navires et la taille de la flotte atteignaient respectivement 174 unités et 2,6 millions de tonnes de port en lourd contre 243 unités et 3,7 millions de TPL en 1984.

Figure 8
Évolution de la flotte canadienne de 1957 à 1998

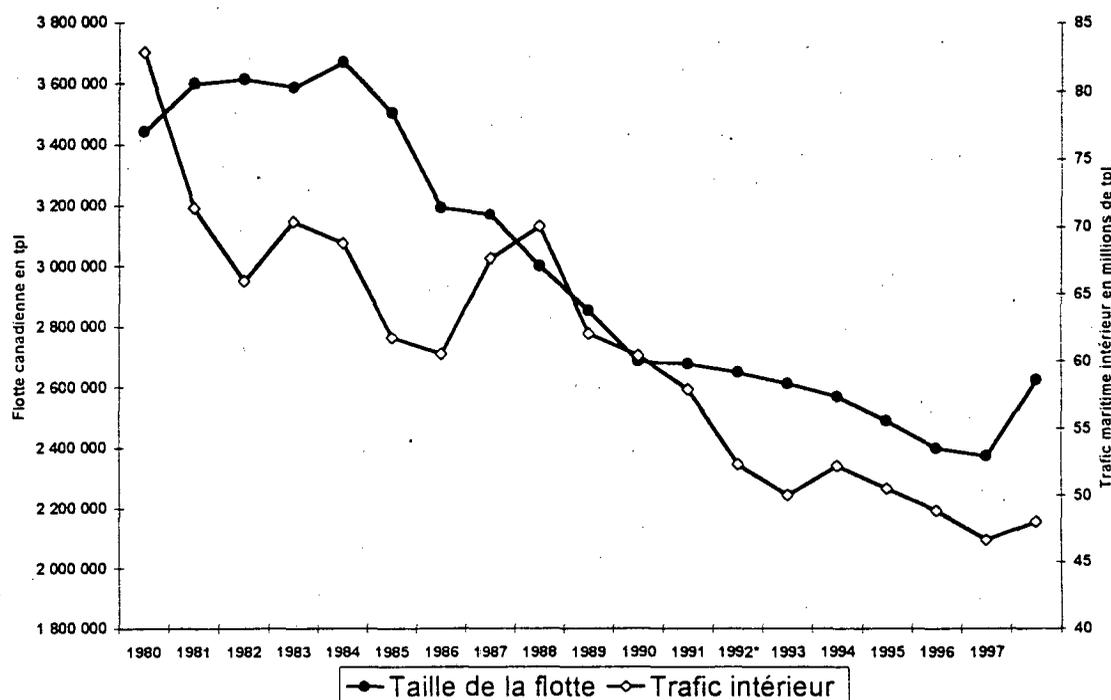


Source : Transports Canada, plusieurs livraisons.
Compilation : CFoRT

La figure 9 présente la relation entre la taille de la flotte et le trafic maritime intérieur de 1980 à 1998. On remarque une forte corrélation entre ces deux variables (r^2 de 74 %). On peut toutefois se demander si la baisse du trafic est à l'origine de la diminution de la taille de la flotte ou si c'est l'inverse. En effet, le marché étant relativement fermé à la concurrence extérieure, si l'offre diminue (diminution de la flotte par les armateurs), la demande excédentaire peut difficilement être absorbée par des transporteurs maritimes de

l'extérieur. Il en résulte inévitablement une diminution du trafic transporté. Mais une telle situation supposerait que les armateurs se priveraient délibérément d'un potentiel de trafic et de revenus additionnels. Cela paraît peu réaliste.

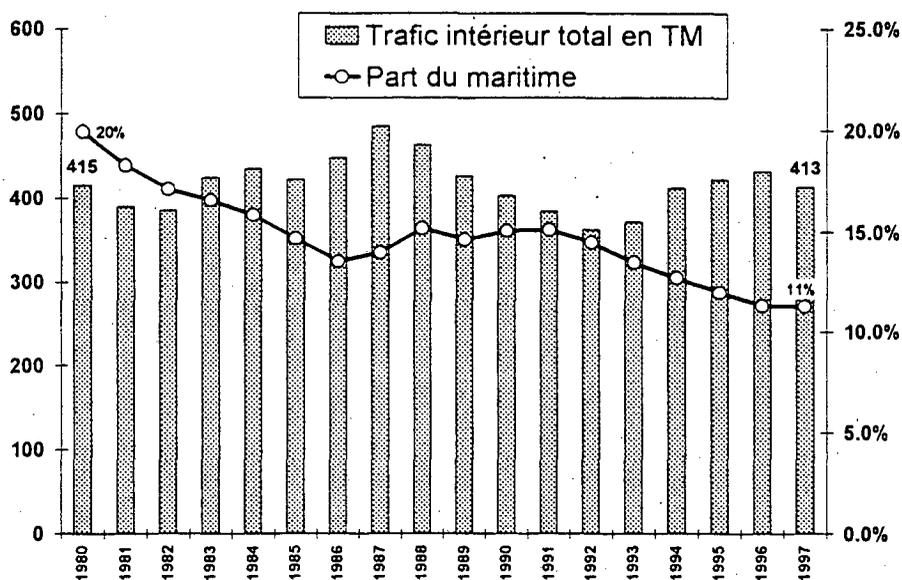
Figure 9
Relation entre le trafic maritime intérieur en tonnes métriques et la taille de la flotte canadienne en tonnes de port en lourd



Source : Transports Canada.
 Compilation : CFoRT

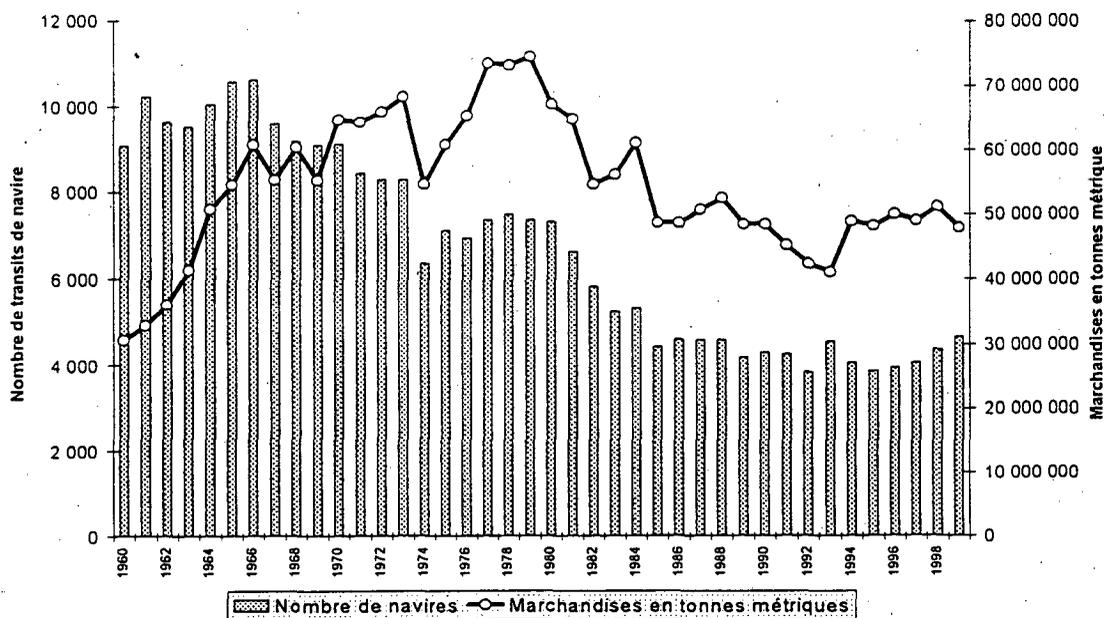
On peut aussi se demander si la baisse du trafic provient d'une diminution globale de la demande intérieure, tous modes de transport confondus. La figure 10 illustre l'évolution du trafic intérieur de marchandises au Canada de 1980 à 1997 et présente la part de ce trafic transporté par le maritime. On remarque tout d'abord une certaine stabilité du trafic intérieur qui est passé de 415 millions de tonnes à 413 millions entre 1980 et 1997. Cette situation témoigne de la faiblesse des échanges intérieurs au Canada dont l'économie repose principalement sur le commerce international. Cette relative stabilité ne peut toutefois expliquer la baisse du trafic maritime. On remarque, en fait, que c'est la part de marché détenue par le transport maritime qui n'a cessé de diminuer au cours de cette période. Elle est passée de 20 à 11 % entre 1980 et 1997. Cela a aussi entraîné à la baisse le trafic de la Voie maritime qui, après un sommet aux alentours des 75 millions de tonnes métriques à la fin des années 1970, est descendu aujourd'hui autour de 50 millions de tonnes (cf. figure 11). Cette situation s'explique en grande partie par la forte compétitivité des modes de transport terrestre.

Figure 10
Évolution du trafic intérieur en tonnes métriques et de la part du transport maritime



Source : Transports Canada
 Compilation : CFoRT

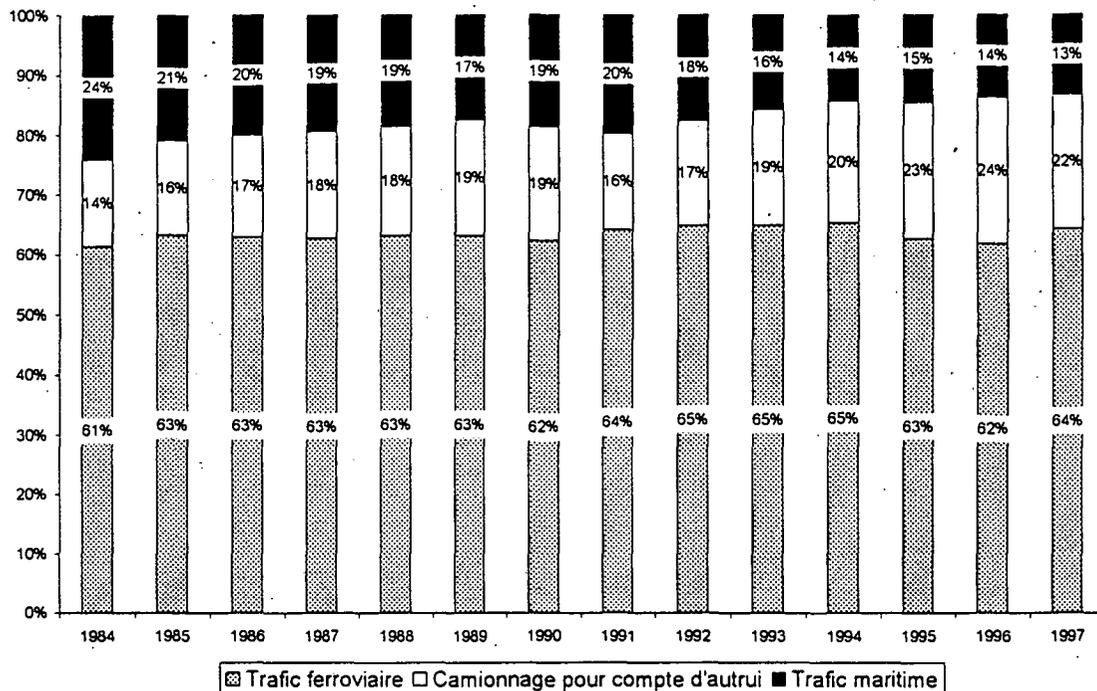
Figure 11
Évolution du trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent de 1960 à 1999 en nombre de transits et en tonnes métriques



Source : Corporation de Gestion de La Voie maritime du Saint-Laurent.

La position concurrentielle du camionnage s'est notamment améliorée de façon considérable au cours des dernières décennies. La croissance du trafic de marchandises générales, l'adoption de la production en flux tendu et du juste-à-temps, la déréglementation du camionnage, l'amélioration de la performance des véhicules routiers maintenant plus économiques et moins « énergivores » et l'extension du réseau routier sont autant de facteurs ayant contribué à rendre le transport routier plus compétitif. Il est maintenant en mesure de desservir efficacement des destinations toujours plus éloignées, entrant de plus en plus sur des segments de marché jusqu'alors « réservés » au transport ferroviaire. La pression exercée par le routier a forcé le rail à devenir lui aussi plus concurrentiel. Le transport ferroviaire s'est ainsi mis à rechercher une part toujours plus grande du marché intérieur détenu par le transport maritime afin de compenser pour le trafic perdu aux mains du routier. Une vive concurrence s'est ainsi développée entre ces trois modes de transport pour le trafic intérieur. Il en a résulté une stabilisation de la part de marché du rail autour de 63 %, une augmentation de la part du camionnage de 14 à 22 % entre 1984 et 1997 et une baisse de celle du transport maritime de 24 à 13 % au cours de la même période (cf. figure 12).

Figure 12
Répartition du trafic intérieur au Canada en tonnes-kilomètres
selon le mode de transport



Source : Transports Canada.
 Compilation : CFoRT

Ajoutons qu'une part non négligeable du transport intérieur s'inscrit dans le cadre d'expéditions internationales. Dans le cas du transport des céréales de l'Ouest, par exemple, les modes de transport terrestre mais aussi la route du Mississippi constituent de féroces concurrents à la Voie maritime et au transport maritime. Cette situation nous permet de mettre en évidence la relation entre les trafics maritimes intérieur et international. On ne peut totalement analyser l'évolution du premier sans s'attarder au second. On observe ainsi une interdépendance entre les ports actifs principalement dans le transport intérieur et ceux tournés surtout vers le commerce international. De la même façon, les ports actifs à l'international chercheront l'accès au meilleur moyen de transport pour réaliser la portion intérieure d'une expédition internationale, qu'il s'agisse du transport routier, ferroviaire ou maritime. L'État doit pleinement apprécier cette situation pour définir son intervention dans le secteur maritime en général et portuaire en particulier.

Plusieurs facteurs expliquent le déclin du transport maritime intérieur.

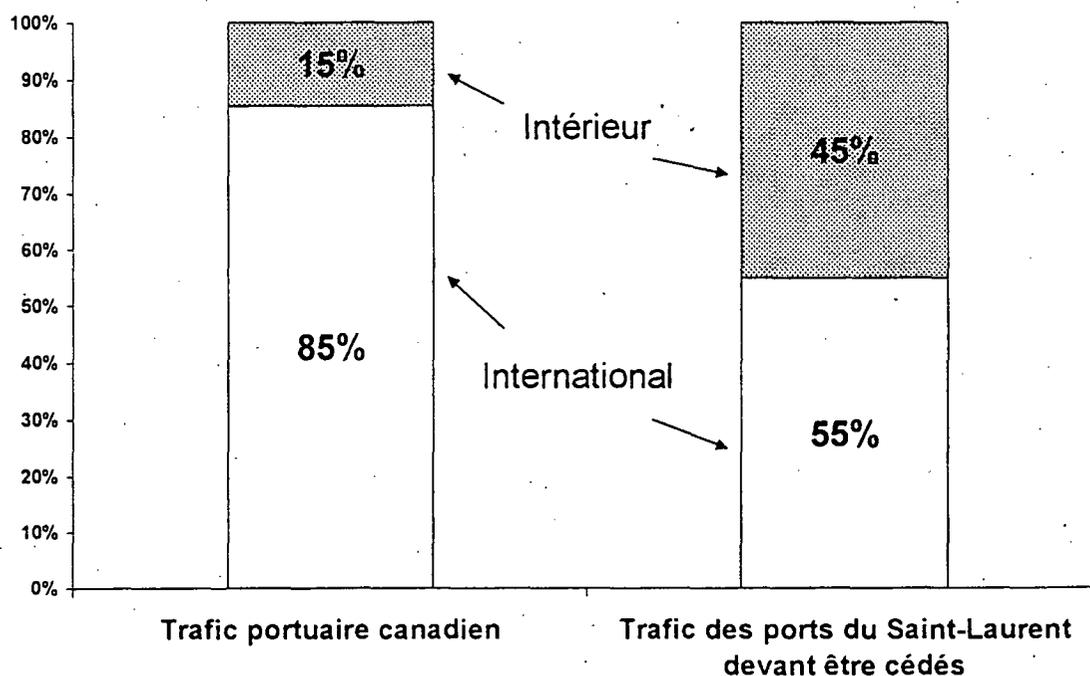
- La stabilité du trafic intérieur ;
- La diminution du trafic des principaux vracs (minerais et céréales) et la réorientation de la demande pour ces produits vers les marchés outremer (notamment vers l'Asie) ;
- La forte concurrence du rail (favorisée notamment par la politique du gouvernement fédéral pour le transport du grain de l'ouest) et du Mississippi (soutenu par les subventions américaines, notamment dans le renouvellement des barges et le dragage) dans le secteur du vrac et de la route dans le transport des marchandises générales ;
- L'impossibilité d'atteindre des économies d'échelle en utilisant des navires plus grands à cause des limites physiques de la Voie maritime ;
- Les contraintes qu'imposent la géographie et les conditions de navigation des voies d'eaux intérieures (limitent l'extension du réseau et entraînent des détours, notamment dans les échanges entre le centre du Canada et les provinces maritimes) ;
- La rigidité des facteurs de coût du transport maritime intérieur (ex. : main-d'œuvre, droits portuaires, Voie maritime...) ;
- L'imposition de nouveaux frais (services maritimes, déglacage et dragage).

L'amélioration du transport maritime intérieur passe par une meilleure utilisation des infrastructures (ports et Voie maritime), une augmentation de la productivité des ports et le développement de nouveaux systèmes de transport adaptés spécifiquement aux besoins des différents marchés intérieurs et qui présente une meilleure intégration des différents

modes de transport, aussi bien dans le secteur du vrac que des marchandises générales. Des activités de recherche et de développement devront être entreprises dans ce sens. La réflexion devra être ouverte et donner place au développement de nouveaux modes d'organisation du transport, originaux et mieux adaptés à la conjoncture actuelle.

Cette situation constitue un défi tout à fait particulier pour les ports régionaux et locaux qui dépendent, davantage que les grands ports, du commerce intérieur comme l'illustre la figure 13. Alors que dans l'ensemble du secteur portuaire, le trafic intérieur ne représente que 15 % du tonnage manutentionné, dans les ports régionaux et locaux du Saint-Laurent visés par la politique de cession du gouvernement fédéral, la part de ce trafic atteint 45 % du tonnage. Les ports régionaux et locaux sont confrontés à la fois au défi de la cession et à la nécessité de diversifier leurs activités vers le transport international ou vers d'autres secteurs que le transport (ex. : récréotourisme), tout en espérant une reprise du trafic intérieur. À cette fin, nous devons initier des travaux de recherche et de développement adaptés à la réalité des ports régionaux et locaux.

Figure 13
Répartition du trafic portuaire entre l'international et l'intérieur en 1998



Source : Statistique Canada.
 Compilation : CFoRT

Cependant, il faut aussi reconnaître que la croissance du secteur maritime au Québec viendra en grande partie du commerce international. Déjà, plusieurs armateurs d'ici sont actifs dans le transport international. Les compagnies comme Fednav, la Société maritime CSL ou CP Navigation sont parmi celles qui se sont résolument tournées vers

l'international pour assurer leur développement. Une étude reposant sur des données de 1996 démontrait que les transporteurs canadiens possédaient ou « contrôlaient » 136 navires sous pavillons étrangers, totalisant 4,36 millions de tonnes de port en lourd (TPL) contre 2,4 millions de TPL pour la flotte sous pavillon canadien (Transports Canada, 1997). Par ailleurs, bien que les navires sous pavillon étranger contrôlés par des compagnies canadiennes étendent leurs activités sur toutes les mers du monde, ils interviennent aussi dans le trafic international canadien alors que les navires canadiens en sont presque absents. Ainsi, en 1995, 91 % du tonnage hauturier canadien (excluant le trafic transfrontalier avec les États-Unis) était réalisé par des navires étrangers sous contrôle étranger, 9 % par des navires étrangers sous contrôle canadien et seulement 0,1 % par des navires battant pavillon canadien.

Il en va de même dans l'exploitation de terminaux où des entreprises telles Logistec et Arrimage Québec étendent de plus en plus leurs activités à l'étranger. Pour leur part, les grands ports du Saint-Laurent sont largement tributaires de l'activité internationale et doivent eux aussi faire preuve de compétitivité face aux ports de l'est du Canada, de la côte est américaine et parfois même du golfe du Mexique. Mais nous avons vu dans la section précédente que l'industrie du transport international est un marché hautement concurrentiel. Pour y réussir, il faut faire preuve de ténacité, de compétitivité et constamment innover.

Nos entreprises, pour continuer à s'illustrer sur les marchés internationaux devront pouvoir s'appuyer sur des activités de recherche et de développement qui les aideront à :

- identifier et évaluer les opportunités ;
- développer de nouveaux produits, techniques ou services ;
- développer des façons de réduire leurs coûts d'exploitation et d'améliorer leur productivité.

3.2 AMÉLIORATION DE LA COMPÉTITIVITÉ DU SECTEUR PAR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT

Mais comment soutenir l'industrie maritime québécoise dans ses efforts de rayonner toujours plus dans un secteur qui se mondialise tout en favorisant la relance du transport maritime intérieur ?

Nous croyons que l'amélioration de la compétitivité du transport maritime passe par des efforts de recherche et de développement orientés spécifiquement vers ce secteur. Toutes les facettes de l'activité doivent faire l'objet d'une attention en vue, d'une part, d'accroître la productivité des opérations de transport intérieur et, d'autre part, de développer des produits, des services et de l'expertise commercialisables aussi bien ici qu'à l'étranger. Bien que des technologies développées ailleurs peuvent être d'une grande utilité ici, il faut aussi reconnaître que nous rencontrons des défis qui, sans nous être exclusifs, nous

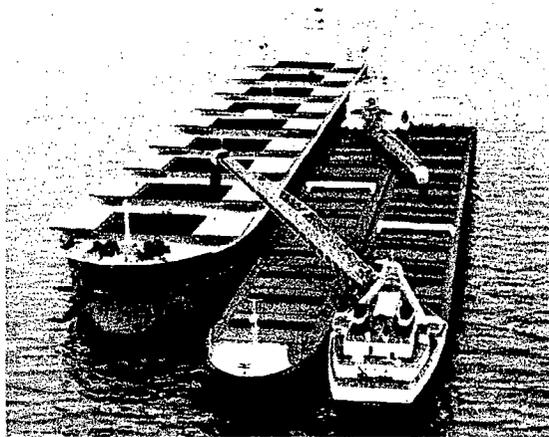
touchent de façon particulière et requièrent des travaux de recherche adaptés. Parmi les spécificités du secteur maritime au Québec, citons :

- La navigation hivernale et dans les eaux arctiques ;
- La navigation en eau restreinte ;
- L'utilisation optimale de la voie maritime et des ports en limitant les investissements en infrastructures ;
- Le financement des projets portuaires dans un contexte de cession ;
- La concurrence entre les ports du Saint-Laurent et les ports américains suite au désengagement du gouvernement canadien dans le secteur portuaire, alors que les États américains et le gouvernement central des États-Unis continuent à supporter les ports ;
- L'intégration du transport maritime aux autres modes de transport dans le cadre d'opérations aussi bien nationales qu'internationales ;
- La relance du transport intérieur ;
- L'impact des changements climatiques planétaires sur la navigation sur le Saint-Laurent.

Nos entreprises ont déjà été à l'origine de plusieurs innovations. On a qu'à penser à aux navires auto-déchargeurs, dont la version actuelle a été introduite dans les années 1960 et qui ont connu depuis de nombreux perfectionnements (cf. figure 14). Cette technologie, maintenant répandue dans monde, a vu le jour au Québec et assure aujourd'hui l'essentiel du transport du vrac entre les Grands Lacs et les ports du Saint-Laurent.

Figure 14

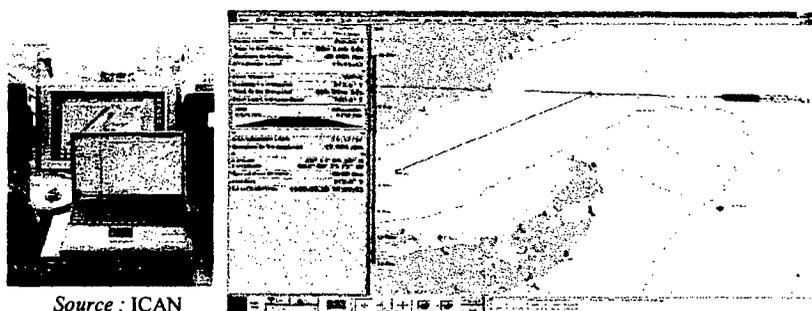
Navires auto-déchargeurs transférant leur cargaison vers un vraquier océanique



Source : CSL

Plus récemment, des efforts de recherche ont conduit au développement des systèmes de cartes électroniques avec positionnement des navires par satellite répondant spécifiquement aux exigences de la navigation sur le Saint-Laurent (cf. figure 15). Ce nouvel outil de navigation facilite notamment la navigation de nuit en hiver et contribue à réduire le coût des aides à la navigation⁴.

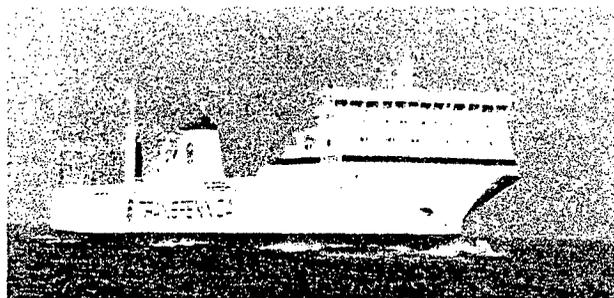
Figure 15
Système de visualisation de cartes électroniques et d'information - SVCEI
(Electronic chart display information system - ECDIS)



Source : ICAN

Par ailleurs, une étude récente s'est attardée à la mise en place d'un service roulier dédié au trafic lourd de la Côte-Nord (cf. figure 16)⁵. En plus de confirmer des travaux réalisés quelques années auparavant⁶, cette étude a démontré la possibilité d'intégrer un tel service à l'intérieur d'opérations multimodales qui font appel à la route, au rail et au maritime.

Figure 16
Exemple d'un navire roulier pouvant être utilisé dans un éventuel service dédié au
trafic lourd de la Côte-Nord du Québec



mv Mistral

⁴ CFoRT, « *Impact de l'introduction des SVCEI sur la fluidité du transport maritime sur le Saint-Laurent* », 1997.

⁵ CFoRT-Roche-UQAR, « *Étude d'un lien maritime dédié au transport lourd à partir de la Rive nord du Saint-Laurent* », 2000.

⁶ CFoRT-UQAR, « *Étude de préfaisabilité sur la création d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent* », 1993.

Mais beaucoup reste à faire si on veut relancer le transport maritime intérieur et si on veut que l'expertise québécoise affirme son plein potentiel et rayonne à l'échelle mondiale. L'industrie maritime internationale recèle de nombreuses opportunités tant dans les secteurs du transport maritime, de l'intermodalité que dans l'opération portuaire.

4. LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT : AU COEUR DE LA POLITIQUE MARITIME NATIONALE

De tout temps, le gouvernement fédéral a joué un rôle déterminant dans le domaine du transport au Canada. Son retrait, annoncé il y a peu, amène le gouvernement du Québec à joué un nouveau rôle. Ce dernier doit stimuler le développement de l'industrie québécoise afin qu'elle accroisse sa compétitivité dans le transport intérieur et rayonne sur les marchés mondiaux. En effet, tel qu'il a été largement démontré dans les pages précédentes, le transport maritime intérieur est durement mis à l'épreuve par les modes de transport terrestre et un nouvel équilibre doit être trouvé. Mais nous avons vu aussi que le transport maritime international connaît pour sa part une forte croissance et présente de nombreuses opportunités que nos entreprises doivent pouvoir saisir. La mondialisation constitue un vecteur de modernisation, subi ou maîtrisé, du secteur maritime. Les adaptations sont introduites à un rythme inégal selon les secteurs – transport maritime, construction navale, ports ou logistique – et sont variables en intensité selon le degré d'exposition des secteurs à la concurrence internationale.

Le secteur maritime représente une industrie dynamique que plusieurs pays ont su exploiter afin d'en faire un pilier de leur économie. La Norvège, le Danemark, les Pays-Bas, Singapour et la Corée du Sud sont des exemples de pays ayant affiché une ferme volonté de capitaliser sur le développement du secteur maritime. Le Québec pourrait prendre exemple sur ces pays en favorisant une industrie de calibre international dont les activités vont nettement au-delà du transport intérieur. Cette stratégie, qui garantirait des retombées économiques maximales pour le Québec, passe par un développement du savoir et du savoir-faire, lesquels supposent une activité de recherche et de développement adaptée. Pour illustrer l'étendue des travaux de recherche appliquée qui pourraient grandement contribuer au développement du secteur maritime québécois, nous vous présentons une liste de projets qui ont déjà fait l'objet de consultations auprès de représentants du secteur (Institut maritime du Québec, 1999).

- ✓ Relance du transport maritime intérieur par une meilleure connaissance des besoins et attentes des expéditeurs et le développement de services adaptés ;
- ✓ Compétitivité du transport maritime au Québec par rapport aux autres modes de transport dans le transport intérieur ;
- ✓ Interdépendance des activités de transport maritime intérieur et international pour les ports, la Voie maritime et les transporteurs ;
- ✓ Développement de l'intermodalité terrestre-maritime ;
- ✓ Application de la sous-traitance dans l'exploitation des navires ;
- ✓ Évolution de la structure de coûts des transporteurs et des ports ;

- ✓ Application des technologies de l'information au secteur maritime ;
- ✓ Amélioration de la fluidité du trafic maritime de nuit en hiver ;
- ✓ Techniques de navigation dans les glaces, mesures de l'épaisseur, de la position et du déplacement des glaces, amélioration des techniques de détection des glaces ;
- ✓ Intégration des systèmes de navigation et de télécommunication à bord des passerelles ;
- ✓ Développement d'interfaces entre les différents instruments de navigation ;
- ✓ Facilitation d'échanges de données entre la terre et le navire ;
- ✓ Cueillette, traitement et représentation de données hydrographiques et climatiques sur système de cartes électroniques ;
- ✓ Mesure en temps réel du dégagement sous quille en eau restreinte (ex. : chenal du Saint-Laurent) ;
- ✓ Développement de logiciels d'entretien des navires ;
- ✓ Développement de livres de bord électronique assistés d'un système expert pour optimiser l'utilisation du système de propulsion du navire ;
- ✓ Développement de simulateurs de déchargement des navires autodéchargeurs ;
- ✓ Système de traitement des eaux usées à bord des navires dans un contexte réglementaire plus sévère ;
- ✓ « Hivernisation » des navires lors de la fermeture de la Voie maritime ;
- ✓ Intégration des activités des nombreux intervenants du transport maritime (gestionnaires de navires, affréteurs, manutentionnaires, courtiers maritime, agents maritime, assureurs, autorités portuaires, Garde côtière, services des douanes, pilotes, sociétés de classification, experts maritimes, ...) ;
- ✓ Développement de systèmes de gestion des informations et de télécommunications de même que du suivi et de la collecte des informations sur les marchandises qui transitent dans les ports ;
- ✓ Accélération de la rotation de la marchandise dans les ports et diminution du temps de passage des navires ;
- ✓ Optimisation de l'utilisation des infrastructures portuaires par une meilleure utilisation des postes à quai et des espaces d'entreposage ;
- ✓ Compétitivité des ports du Saint-Laurent par rapport aux ports des Maritimes et de la Côte Est des États-Unis dans un contexte de retrait du gouvernement canadien ;

- ✓ Accroissement de la capacité de la Voie maritime (allongement de la saison de navigation, augmentation du nombre de transits par saison, diminution du temps de transit, amélioration du système de réservation...);
- ✓ Compétitivité de la Voie maritime par rapport aux modes de transport terrestre et aux voies navigables américaines ;
- ✓ Développement d'outils informatisés pour la conception en trois dimensions, la modélisation de structures ou la simulation du comportement des navires en situations normales et extrêmes ;
- ✓ Conception de navires rapides pour le transport de marchandises qui soient économiquement viables (coût de construction et d'opération), notamment en saison hivernale ;
- ✓ Introduction de nouveaux matériaux dans la construction de navires marchands tels que l'aluminium, les fibres de verre, les composites afin d'améliorer la résistance des coques, d'en réduire le poids, donc d'augmenter la capacité de charge du navire, d'en diminuer la corrosion, de réduire les besoins en peinture et d'éviter que cette dernière ne se retrouve dans l'environnement ;
- ✓ Normalisation et standardisation des méthodes de conception et de fabrication des navires au Canada afin de réduire le temps et le coût de construction, d'augmenter la productivité des chantiers et de faciliter la réalisation de projets conjoints réalisés pour des clients canadiens ou étrangers ;
- ✓ Développement de solutions technologiques aux nouvelles contraintes environnementales appliquées à la construction, la réparation et la démolition de navires ;
- ✓ Intégration de la conception et de la construction des navires ;
- ✓ Développement d'outils d'évaluation de la productivité des chantiers ;
- ✓ L'impact des changements climatiques sur la navigation sur le Saint-Laurent.

La recherche et le développement dans le domaine du transport maritime est donc un élément clé dans l'élaboration d'une politique maritime nationale. Toute innovation qui rend le transport maritime plus efficient contribue à améliorer la compétitivité des entreprises qui en dépendent. Ce sont donc les expéditeurs, les exportateurs et les importateurs ainsi que les voyageurs qui en profitent et c'est la position concurrentielle de l'ensemble du Québec qui s'améliore.

Enfin, considérant que nombre des difficultés auxquelles est confrontée l'industrie maritime nationale sont aussi présentes ailleurs dans le monde, l'expertise et le savoir-faire développés ici trouvent des applications à l'étranger et permettent au Québec de se positionner à l'échelle internationale. À cet égard, la navigation dans les glaces, l'avenir

des voies navigables face à l'augmentation de la taille des navires, la relance du cabotage, la cession des ports sont autant de défis que le Québec a en commun avec d'autres régions du monde. À titre d'exemple, l'expérience de dessaisissement du réseau portuaire par le gouvernement fédéral n'est pas unique au Canada. Ce phénomène est mondialisé et ouvre de nombreuses opportunités aux entreprises privées. Une récente étude fait l'inventaire, pour les entreprises québécoises, des opportunités résultant du désengagement de l'État dans le secteur portuaire à l'échelle mondiale⁷.

À l'heure actuelle, plusieurs universités et instituts de recherche situés au Royaume-Uni, au Danemark, aux Pays-Bas, en Allemagne, à Singapour et à Hongkong se sont taillés des places de choix dans ce créneau de recherche en forte demande. Outre l'appui important qu'ils offrent à la fois à l'industrie à laquelle ils sont rattachés et aux nombreux industriels de leurs pays respectifs, ces organismes exercent des activités de recherche appliquée pour le compte de gouvernements étrangers, de la Banque mondiale ou du Fonds monétaire international. Cette expertise est donc convoitée et fait partie intégrante de l'économie du savoir.

Il importe donc que des mesures soient prises afin de promouvoir le développement de l'expertise dans le secteur maritime au Québec. À l'heure où le Québec est à définir sa politique scientifique aussi bien que sa politique maritime, il est important de donner priorité à des efforts de recherche et de développement spécifiques au secteur maritime. Le gouvernement du Québec doit supporter les chercheurs et organismes de recherche déjà actifs dans le domaine et encourager la création d'un centre de recherche appliquée spécialisé dans les technologies maritimes comme il en existe dans d'autres secteurs de l'activité économique du Québec.

⁷ CFoRT, « *Le processus de désengagement de l'État dans le secteur portuaire à l'échelle mondiale et les opportunités pour les firmes québécoises : un point sur la question et une invitation à l'action* », 1998.

5. CONCLUSION

Au niveau international, l'industrie du transport maritime a connu au cours de son histoire récente d'importantes mutations qui ont marqué toutes les facettes de son activité. Que ce soit au niveau de la conception du navire, des méthodes de construction, du mode de propulsion, des équipements de navigation, des moyens de télécommunication, de l'immatriculation, de la gestion des équipages, des opérations de manutention, du cadre légal international et national et même du financement, aucun aspect du transport maritime n'a été épargné pour le rendre toujours plus économique, efficace et respectueux de l'environnement. Poussées par une demande en forte croissance et confrontées à un environnement hautement concurrentiel ainsi qu'à un cadre réglementaire toujours plus exigeant, les compagnies maritimes actives à l'international n'ont cessé d'innover pour améliorer leur compétitivité. La recherche et le développement est devenue un élément non seulement de compétitivité mais de survie pour ces entreprises. Plusieurs pays ont su tirer partie de cette situation en encourageant le développement d'une expertise maintenant reconnue et demandée à l'échelle mondiale. Les innovations à venir porteront notamment sur l'application des technologies de l'information au secteur maritime. D'importants gains de productivité sont attendus de cette intégration et le Québec, déjà un leader dans le domaine, devrait pouvoir se positionner avantageusement sur ce marché.

Au Québec, le transport maritime intérieur a beaucoup souffert de la concurrence des autres modes de transport et les efforts trop timides en matière de recherche et de développement n'ont pas permis de redresser la situation. Par ailleurs, de plus en plus d'entreprises du secteur, tels les transporteurs et les opérateurs de terminaux, se tournent vers l'international pour assurer leur développement. Mais la concurrence y est très vive et nos entreprises doivent faire preuve de beaucoup de créativité et de compétitivité. Elles doivent pouvoir compter sur de l'assistance en matière de recherche et de développement qui leur permettra de développer leurs avantages concurrentiels. Le transport maritime et fluvial fait appel à une multitude d'expertises, de connaissances et de compétences et, aujourd'hui, ce secteur d'activité dépend autant des technologies satellitaires et des télécommunications que des techniques strictes de navigation. La politique maritime du Québec doit tenir compte de cette réalité en favorisant la recherche et le développement qui contribuera à positionner l'industrie maritime du Québec aussi bien sur les marchés intérieurs qu'internationaux. Par ailleurs, considérant l'hétérogénéité du secteur maritime et fluvial, il importe aussi que la politique maritime du Québec engage non seulement le ministère des Transports du Québec mais de l'ensemble du gouvernement québécois et qu'elle s'arrime, en matière de R&D, à la politique scientifique du Québec. **Le gouvernement du Québec doit supporter les chercheurs et organismes de recherche déjà actifs dans le domaine maritime et encourager la création d'un centre de recherche appliqué spécialisé dans les technologies maritimes comme il en existe dans d'autres secteurs de l'activité économique du Québec.**

Bibliographie

- Bauchet, Pierre, « *Le commerce maritime international* », Journal de la marine marchande, vendredi 11 août 2000, pp. 1493 à 1501.
- CFoRT, « *Impact de l'introduction des SVCEI sur la fluidité du transport maritime sur le Saint-Laurent* », 1997.
- CFoRT-Roche-UQAR, « *Étude d'un lien maritime dédié au transport lourd à partir de la Rive nord du Saint-Laurent* », 2000.
- CFoRT-UQAR, « *Étude de pré faisabilité sur la création d'un service maritime roulier sur le Saint-Laurent* », 1994.
- Comité central des Armateurs de France, *Cahier statistique maritime – Édition 1999, Direction des Affaires Économiques*, Paris, 2000, 50 pages.
- Containerisation international Yearbook, Londres, Annuel, plusieurs livraisons.
- Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, « *La Voie maritime du Saint-Laurent - Rapport sur le trafic* », Annuel, plusieurs livraisons.
- Institut maritime du Québec, « *Plan d'affaires du Centre de recherche appliquée en technologie maritime* », novembre 1999, 87 pages.
- Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Yearbook*, Brême, Annuel, plusieurs livraisons.
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), « *Les Transports maritimes - 1995* », Paris, 1997.
- O'Rourke, Kevin H. and Williamson, Jeffrey G., « *Globalization and History, The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy* », The MIT Press, 1999, p. 29.
- Statistique Canada, *base de données internet*
- Transports Canada, « *Les transports au Canada* », Rapport annuel, plusieurs livraisons.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), « *Review of maritime Transport* », New York et Genève, Annuel, plusieurs livraisons.
- Willingale, Malcolm, « *Ship Management* », Third edition, LLP, 1998.



**Centre de formation
et de recherche
en transport maritime et
intermodal du Québec (CFeRT)**

53, rue Saint-Germain Ouest
Rimouski (Québec)

G5L 4B4

Téléphone: (418) 724-2822

Télécopieur: (418) 724-0606

Télex: 051-8-6510

Bureau de Québec
905, rue des Prairies
Québec (Québec)

G1K 3M5

Téléphone: (418) 692-1185

Télécopieur: (418) 692-4768

Bureau de Montréal
1111, rue Lapierre
Ville Lasalle (Québec)

H8N 2J4

Téléphone: (514) 367-4710

Télécopieur: (514) 367-5353

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Liste des mémoires soumis par les experts à la suite de leur participation à la consultation du 29 août 2000

	Page
• Association internationale des pilotes maritimes..... M. Michel Pouliot	633
• Bombardier Aéronautique..... M. Jacques G. Auger	649
• Exposition maritime Saint-Joseph-de-la-Rive..... M. Yvan Desgagnés	653
• Gaudreau, Jean-Maurice.....	655
• Papachristidis Holdings Limited..... M. Basil Ph. Papachristidis	659
• Université Concordia..... M. Brian Slack	661
• Université Lumière Lyon 2..... Laboratoire d'Économie des Transports et Département de Géographie M. Jean-Claude Lasserre	663
• Université McGill..... M. William Tetley	673
• Vallourec & Mannesmann Tubes..... M. Paul Marie Rivoalen	677

SHIP TRENDS COMMITTEE INTERIM REPORT

1 - GENERAL TRENDS OF THE WORLD ECONOMY

IMF Forecast (as % of GDP)

	World		United States		Japan		Europe	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
September 1998	2.5		2.0		0.5		2.8	
April 1999	2.3	3.4	3.3	2.2	-1.4	0.3	2.0	2.9
September 1999	3.0	3.5	3.7	2.6	1.0	1.5	2.1	2.8

2 - THE MARITIME TRADE

2.1 - Global trade

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL SEABORNE TRADE (in million tons)

Year	Liquid bulk	Dry Cargo in bulk (1)	Dry Cargo Bulk Excluded	Total	
				million tons	%
1990	1,755	968	1,285	4,008	3.0
1991	1,790	1,005	1,325	4,120	2.8
1992	1,860	990	1,370	4,220	2.4
1993	1,945	993	1,392	4,330	2.6
1994	2,007	1,028	1,450	4,485	3.6
1995	2,049	1,082	1,519	4,651	3.7
1996	2,127	1,092	1,539	4,758	2.3
1997	2,172	1,157	1,624	4,953	4.1
1998					
1999					

(UNCTAD)

(1) Mainly, iron ore, grain, coal, bauxite/alumina and phosphate

96 OCT 2000

633

WORLD SEABORNE TRADE BY TYPES OF CARGO (billions of ton-miles)

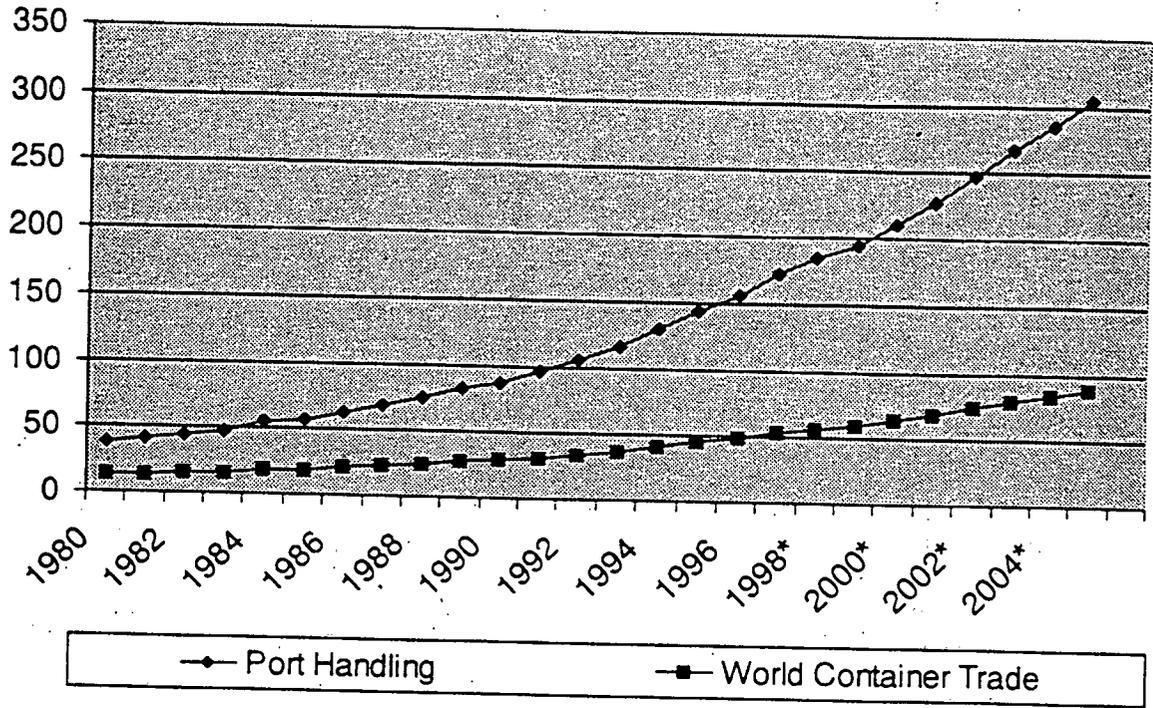
Year	Oil		Iron Ore	Coal	Grain (1)	Other cargo	Total trade
	Crude	Products					
1970	5,597	0,890	1,093	0,481	0,475	2,118	10,654
1980	8,385	1,020	1,613	0,952	1,087	3,720	16,777
1985	4,007	1,150	1,675	1,479	1,004	3,750	13,065
1986	4,640	1,265	1,671	1,586	0,914	3,780	13,856
1987	4,671	1,320	1,728	1,653	1,061	3,840	14,273
1988	5,065	1,445	1,919	1,719	1,117	4,040	15,305
1989	5,736	1,540	1,983	1,798	1,095	4,250	16,402
1990	6,261	1,560	1,978	1,849	1,073	4,440	17,161
1991	6,757	1,530	2,008	1,999	1,069	4,510	17,873
1992	6,970	1,620	1,896	2,001	1,091	4,650	18,228
1993	7,391	1,775	2,001	1,949	1,038	4,840	18,994
1994	7,469	1,860	2,165	2,014	0,992	5,100	19,600
1995	7,225	1,945	2,287	2,176	1,160	5,395	20,188
1996	7,363	2,040	2,227	2,217	1,126	5,705	20,678
1997	7,550	2,050	2,420	2,270	1,153	5,970	21,413
1998							
1999							

(UNCTAD)

(1) Including wheat, maize, barley, oats, rye, sorghum and soya beans

2.2 - Container trade

World container activity in million Teu

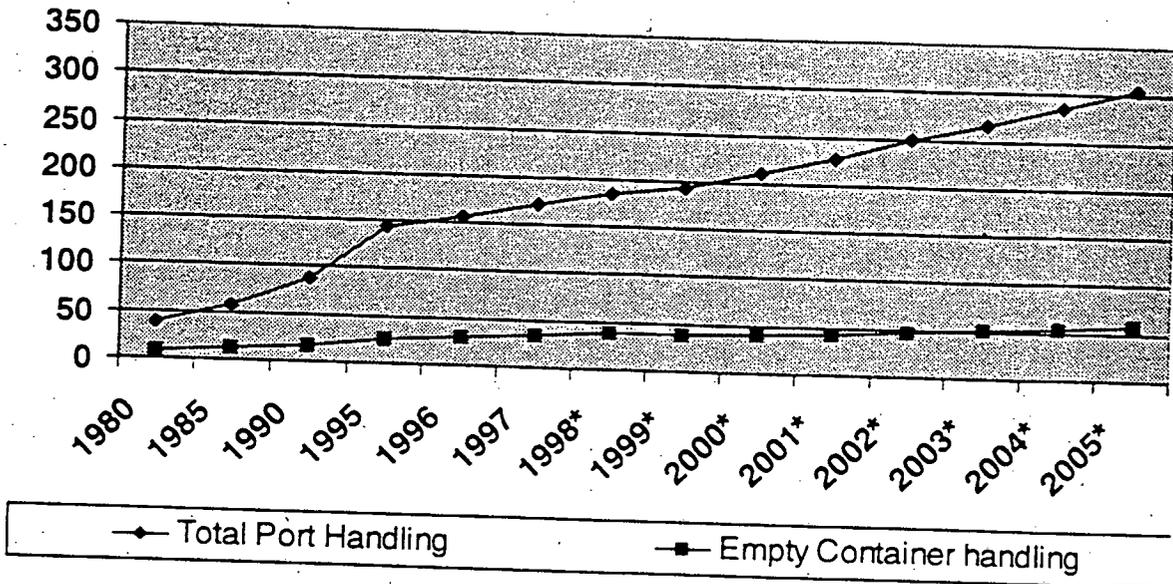


Estimated world container trade by route (1997 figures – million teu)

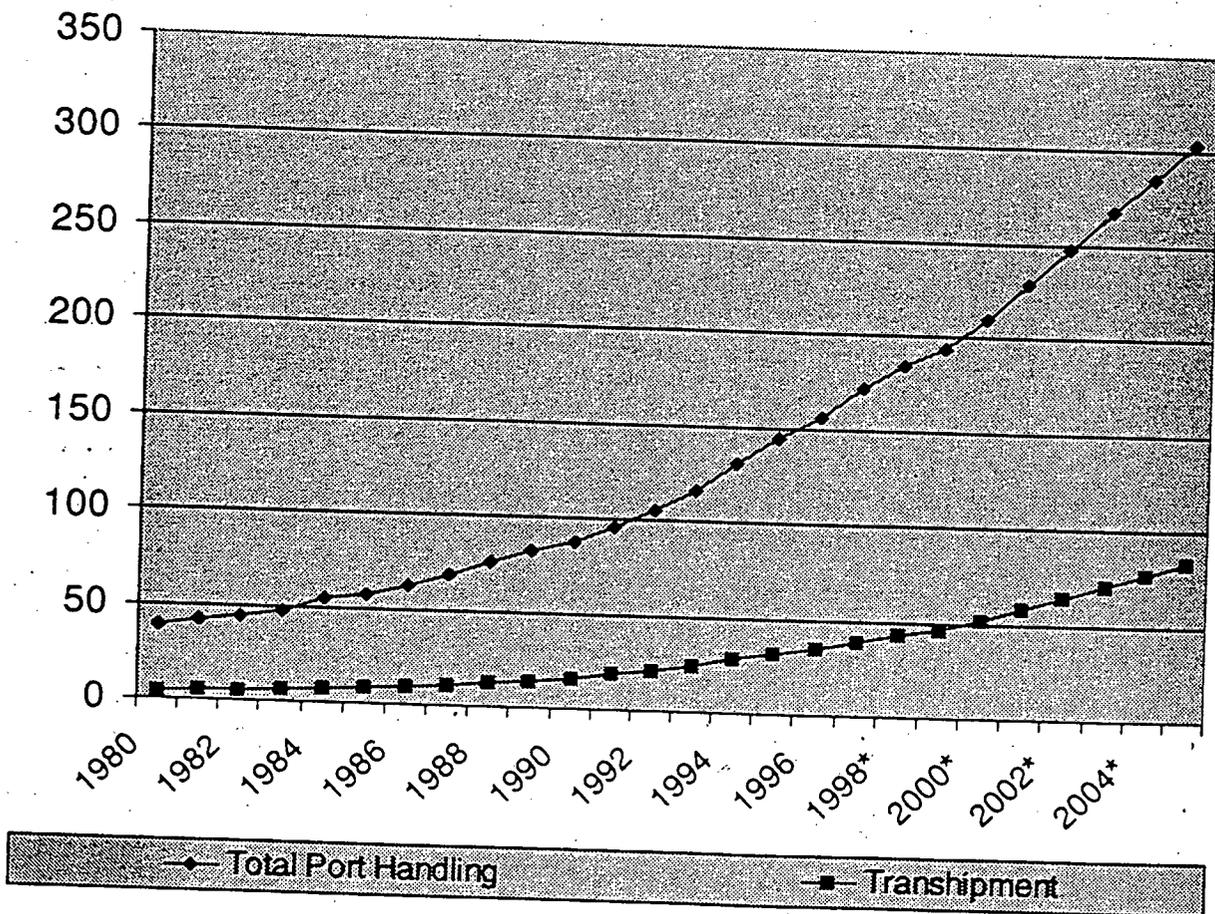
East – West	Eastbound	Westbound	Total
Transpacific	5.1	4	9.1
Transatlantic	1.8	2	3.8
Europe – Far East	2.875	3.825	6.7
Europe – Middle East	0.875	0.15	1.025
North America – Middle East	0.24	0.07	0.31
Far East – Middle East	0.25	1.025	1.275
Total East - West	11.14	11.07	22.21
North - South	Southbound	Northbound	Total
Europe – Latin America	0.9	0.6	1.5
Europe – South Asia	0.25	0.375	0.625
Europe – Africa	0.9	0.525	1.425
Europe – Australasia	0.325	0.225	0.55
North America – Latin America	1.5	1.05	2.55
North America – South Asia	0.135	0.275	0.41
North America – Africa	0.165	0.115	0.28
North America – Australasia	0.225	0.125	0.35
Far East – Latin America	1.25	0.665	1.915
Far East – South Asia	0.55	0.7	1.25
Far East – Africa	0.625	0.3	0.925
Far East – Australasia	0.825	0.65	1.475
Other North – South	0.71		0.71
Other South – North		0.1	0.1
Total North - South	8.36	5.705	14.065
Intraregional			Total
Asia			11.1
Europe			4.275
North America			0.8
Middle East			0.1
Latin America			0.45
South Asia			0.1
Africa			0.2
Australasia			0.225
Total Intraregional			17.25
World Total			53.525

(Source Drewry)

The specific problem of empty container repositioning (>20% of the global trade)



The share of transshipment (nearly 22% of the global trade)



2.3 - Crude oil trade

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
million tons	1,190	1,247	1,307	1,356	1,403	1,415	1,450	1,525		
billion ton miles	6,261	6,757	6,970	7,387	7,469	7,375	7,400	7,550		

(Fearnleys)

The great increase in oil prices from \$10 a barrel at the beginning of the year to nearly \$30 has tended to reduce the trade of crude oil and therefore to reduce the stocks of the refineries.

2.4 - Dry bulk trade

Iron ore :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Million Tons	347	358	334	354	383	402	391	423		
Billion Ton-miles	1,978	2,008	1,896	2,001	2,165	2,280	2,227	2,420		

(Fearnleys)

In the first half of 1999, shipped iron ore decreased by 2 % but picked up again in the second half the year.

Coal :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Million Tons	342	369	371	367	383	423	435	453		
Billion Ton-miles	1849	1999	2001	1949	2014	2176	2217	2270		

(Fearnleys)

Coking coal :

The same trend occurred in the coking coal transport market which is and will be further affected by Australia's dominance in market shares in Asia to the detriment of the United States which have lost market share in an effort to meet domestic demand, with the result of a lowering of the tonne/miles ratio. Australia accounted for 50% of world production in 1999.

Steam Coal :

Growth in this traffic did not exceed 2% at the end of 1999. In France, the massive imports of 1998 (12 million tonnes) were not renewed, with nuclear electricity production proceeding without incident. Australia and Indonesia took the largest parts of lost US market share.

Grain :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Million Tons	192	200	208	194	184	196	193	203		
Billion Ton-miles	1073	1069	1091	1038	992	1160	1126	1153		

(Fearnleys)

Asia took advantage of very low prices to buy massively in the US and in South America. This situation sparked a recovery in the Atlantic market and benefited the Panamax sector the most. The 1999-2000 produce should exceed the 1998-1999 produce by 4%.

3 - CONSEQUENCES FOR SOME SPECIFIC SHIPPING INDUSTRIES

3.1 - The container shipping industry

On January 1st 2000, the total capacity of the container vessel fleet was 6.3 million teus, of which cellular vessels represented 70 % (4.4 million teus).

The growth of the world container fleet is slowing down, with an increase of 5.1% in 1999, compared to 11% in 1998 and 15% in 1997

The cellular fleet stands at 2,619 ships of 100 teu and over, for 4,460,000 teus. This includes 1,660 cellular ships of more than 1,000 teu, for 3,954,000 teus.

WORLD FLEET - VESSELS ABLE TO CARRY CONTAINERS - JANUARY 1 ST 2000						
Ship type	Cellular		Other (General cargo, Conbulk, compact, roro, conro, reefer)		Total	
	No	Teu	No	Teu	No	Teu
> 4500 teu	109	602 402	-	-	109	147 548
3000/4499	311	1 164 232	-	-	311	438 129
2000/2999	415	1 033 299	28	64 821	443	569 026
1500/1999	336	569 637	108	183 041	454	220 892
1000/1499	489	584 052	228	133 959	717	328 083
500/999	526	370 657	855	542 452	1 381	572 416
100/499	433	135 055	3 134	448 556	3 567	381 118
Total	2 619	4 459 334	4 353	1 888 829	6 972	6 348 163
Share (%)	37.56	70.2	62.44	29.8	100.00	100.00

(Source Alphaliner)

There were 442 container vessels on order on January 1st 2000 providing a total additional capacity of nearly 1,050,000 teus, and among them, 272 cellular container vessels with a total capacity of 928,880 teus. Which represents a 24% increase in 4 months and a 50% increase on 12 months; this is quite bigger than the predicted growth of the container trade.

CONTAINER VESSELS ON ORDER BY JANUARY 1 ST 2000						
Size range	Cellular		Other (Compact, Conro, Roro)		Total	
	No	Teu	No	Teu	No	Teu
6000 and +	32	212 154			32	212 154
5000/5999	58	317 128			58	317 128
4500/4999	7	33 905			7	33 905
4000/4499	13	53 608			13	53 608
3500/3999	8	29 200			8	28 200
3000/3499	22	71 620			22	71 620
2500/2999	14	36 600			14	36 600
2000/2499	26	59 392	4	9 448	30	68 840
1500/1999	46	75 796	3	4 932	49	80 728
1000/1499	17	20 391	31	35 510	48	55 901
750/999	10	8 392	24	21 592	34	29 984
500/749	14	8 967	48	28 662	62	37 629
250/499	5	1 727	60	21 008	65	22 735
Total	272	928 880	170	121 152	442	1 050 032
SHARE %		88.4		11.6		

(Source Alphaliner)

The number and the size of overpanamax container ships are permanently growing. There were 102 overpanamax in operation at 1st January 2000, of which 66 are above 5,000 teus. The 100th overpanamax, the OOCL New York has been delivered in December 1999. There are further 90 overpanamax on order, all above 5,000 teu.

According to Germanischer Lloyd, the first 10,000-teu containerships will be operating in a short time. Such vessel could have a single engine with 16 cylinders. They also predict that by the year 2010, 12,000 teu vessels will be in operation. There will be twinned engines vessels, with a width of 54.5 meters and a draft of 14 m i.e. 46 feet, which remains Suez max (width : 58 m, and draft : 14 m) These 12,000 teu vessels could be quickly followed by a new generation of 15,000 teu with a draft of 16.5 meters (54'13).

Other experts foresee Ultra Large Container Carriers of 18,000 teus. Such "Malaccamax" may have a width of 60 m and a draft of 21 m, i.e. 69 feet.

3.1.3 - Concentration of container carriers

The move towards larger ships is also linked to the change in ownership or more precisely with the trends of the biggest container operators to become bigger and bigger through alliances.

The 25 leading carriers today control about 61 % of the worldwide container carrier capacity : 3.85 M teus on a total of 6.35M teus. And the Top 10 carriers aggregates 38%.

This is clearly shown by the following tables :

TOP 25 CONTAINER SERVICE OPERATORS AS OF JANUARY 1st, 2000

(Source: YLG Data base)

1 - Maersk-Sealand + SLC	620 324
2 - Evergreen Group	317 292
3 - P&O Nedlloyd	280 794
4 - Hanjin / DSR / Senator	244 636
5 - Mediterranean Shg Co	224 620
6 - NOL/APL	207 992
7 - COSCO Container L	198 841
8 - NYK	166 206
9 - CP Ships/Americana	141 419
10 - Mitsui-OSK	136 075
11- Zim	132 618
12 - CMA/CGM Group	122 848
13 - k line	112 884
14 - Hapag Lloyd Group	102 769
15 - Hyundai	102 314
16 - OOCL	101 044
17 - Yang Ming Line	93 348
18 - China Shg Group	86 335
19 - UASC	74 989
20 - Wan Hai	70 755
21 - CSAV Group	69 745
22 - Hamburg Süd Group	68 119
23 - Delmas Group	62 440
24 - Pacific International Lines	60 505
25 - Cho Yang	51 930
Total	3 850 842

3.1.4 - Concentration of terminal operators

Some examples of terminal operators :

1- Hutchison Whampoa has interest in the following port companies :

HIT in Hong Kong :	88 %
Cosco-HIT Terminals in Hong Kong :	44 %
Shanghai Container Terminals :	40 %
Yantian International Container Terminal :	50 %
Panama Ports Company (Balboa and Cristobal) :	72 %
Freeport Container Port :	45 %
Jakarta Internal Container :	51 %
Port of Felixstowe :	95 %
Thamesport Limited :	90 %

Harwich International Port :	90 %
ECT in Rotterdam :	35 %

2 - P & O Ports manage or operate :

Asian Terminals Inc, Manila :	32 %
Bangkok Modern Terminals :	5 %
P&O Ports Bulk and General Stevedoring :	100 %
P&O Ports Sydney Terminal :	80 %
P&O Ports Brisbane Terminal :	100 %
P&O Ports Melbourne Terminal :	100 %
P&O Ports Fremantle Terminal :	100 %
Learn Chabang Internal Terminal :	34,5 %
Qasim International Container Terminal :	49 %
Shekou Containers Terminals :	25 %
Southampton Container Terminals :	51 %
Terminales Rio de la Plata, Buenos Aires :	53 %
Tilbury Container Services :	34 %
Nhava Sheva International Container Terminal :	95 %
South East Asia Gateway Terminals, Colombo :	16 %

3.2 - The car carrier shipping industry

In 1998, The car transport by sea represented about 7.8 million cars.

Some 70 vessels were or will be delivered between 1999 and 2000, the highest forward order book ever recorded for the vessel type.

It is expected that the car-carrier market continues to exhibit growth of 3 %, although some regions, such as the Middle East, will outstrip the average at 6 % rates.

3.2.1 - Transport in container

Some experts expect a large development of car transport in container and made reference to the temperature controlled maritime transport which was 10 years ago operated by conventional vessels, while 50 % of this traffic are containerised today.

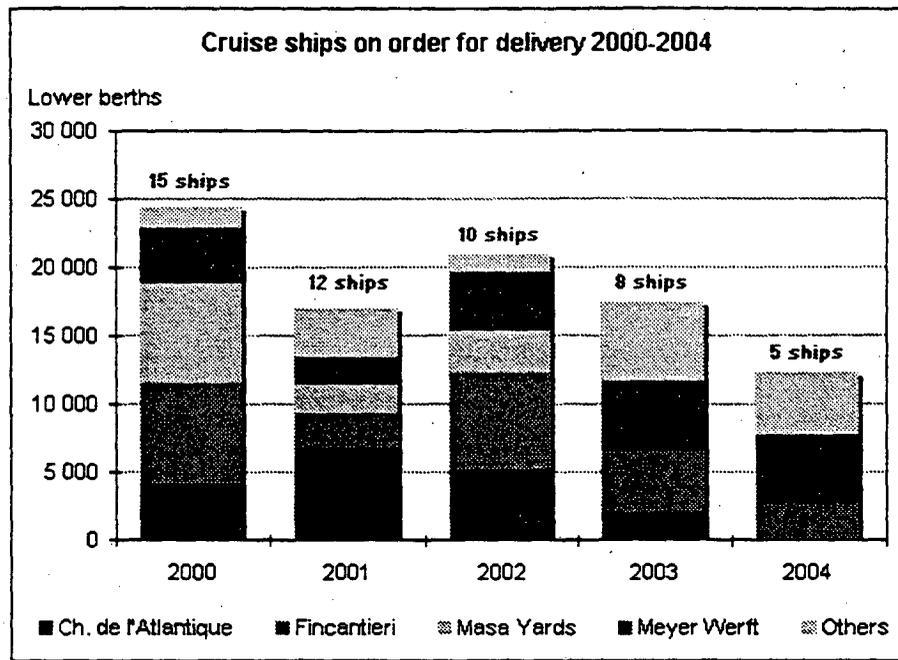
For example, Maersk-Sea-Land expects to enhance his containerised traffic by 5 %, in a near future. That will represent a market share of 10 % of the car transport by sea.

An high cube with car-rack can contained 4 cars. In theory, a 8,500 teu vessel could transport 34,000 car, that is to say more of five times the capacity of a "pure car-carrier".

3.2.2 - Concentration of car carriers

With the merging of Wallenius and Wilhelmsen, the new company Wallenius Wilhelmsen Lines (WWL) became the leader in this activity : 70 vessels, 1,5 million of shipped cars and a market share of 23 %.

3.3 - The cruise industry



In terms of berths, the order book has never achieved the level that it did in 1999, with some 90,000 berths or 50 ships, excluding options ; including the options, some 100,000 berths were ordered for delivery between January 2000 and the beginning of 2006. This represents about 45 % of the present existing capacity (excluding options).

The arrival of the giant vessel "Voyager of the Seas" (142,000 grt, 3,100 passengers) represents a change in orientation for cruiseships towards a "resort" concept, in which services and attractions for passengers are so complete that the vessel itself becomes the destination.

4 - SOME TECHNICAL FACTS : THE FUTURE TRENDS

1 - Monohull or Multihull

2 - Building materials :

- Aluminium
- Steel
- Composite materials

3 - Engines :

- Diesel
- Gas Turbine

4 - Propeller :

- Could it be possible to use a single propeller with an engine of xxxx hpw ?
- Will the Azipod or other "pod-type" propulsion be developed ?

SHIP TRENDS COMMITTEE MEMBERSHIP AS OF 4 APRIL 2000

NAME	TITLE	ADDRESS	PHONE NUMBER	FAX NUMBER	EMAIL ADDRESS
Mr. Bernard COLOBY	Communication Director	Port of Le Havre Authority P.O. Box 1413 76067 LE HAVRE CEDEX France	33 2 32 74 73 50	33 2 32 74 73 11	dir-com@havre-port.fr
Mr. John HIRST	Executive Director	The Association of Australian Ports And Marine Authorities Incorporated PO Box N590 Grosvenor Place SYDNEY NSW 1220	61 2 9247 7581	61 2 9247 7585	jhirst@aapma.org.au
Mr. Ibrama D.K. JANGANA	Managing Director	Gambia Ports Authority Liberation Avenue P.O. Box 616 BANJUL THE GAMBIA	220 22 72 66	220 22 72 68	gamportmd@gamtel.gm
S.M.E. LUHIGO	Director General	Tanzania Harbours Authority P.O. Box 9184 Dar es Salaam TANZANIA	225 51 116250	225 51 113938	Luhigo@raha.com
Captain Abdul RAHIM A. Aziz	General Manager	Penang Port Commission P.O. Box 14302 10710 PENANG MALAYSIA	604 2611450	604 2626211	rahim@penangport.gov.my sppp@po.jaring.my
Mr Mamadou KONE	Directeur Général	Port Autonome d'Abidjan Boîte Postale V-85 Abidjan COTE D'IVOIRE	225 23 80 00	225 23 80 80	info@Paa-ci-ng
Mr Assemian KABLANKAN		Port Autonome d'Abidjan Boîte Postale V-85 Abidjan COTE D'IVOIRE	225 24 08 66	225 24 23 28	info@Paa-ci-ng

646

Captain Mohammed Ubaid AL Rumaithi	Deputy Harbour Master	SeaPort Authority P.O. Box 422 Mina Zayed EMIRATE OF ABU DHABI	9712 730600	9712 731023	
Mr Atsushi SEMBA	Director General	Port & Harbor Bureau, City of Osaka WTC Bldg - 39F 1-14-16 Nanko Kita - Suminoe-Ku OSAKA 559 0034 JAPAN	81 6 6615 7764	81 6 6615 7769	
Mr Eddy BRUYNINCKX	General Manager	Antwerp Port Authority Entrepotkaai 1, 2000 ANTWERP BELGIUM	32 3 205 2011	32 3 205 2020 32 3 205 2030	Eddy.bruyninckx@haven.antwerpen.be
Mr Joe BRYANT	Vice-President Terminal Development	South Carolina State Ports Authority P.O. Box 22287 CHARLESTON S.C. 29413-2287 U.S.A.	1 843 577 8600	1 843 577 86 26	Jbryant@scspa.com
Mr Mateka KARSA	Operating Manager	Port Autonome de Lomé B.P. 1225 LOME TOGO	228 27 47 42	228 27 91 65	Togoport@togoport.com
Mr Oliver YU	Director	Kaohsiung Harbor Bureau No.62 Lin Hai 2nd Road KAOHSIUNG TAIWAN Republic of China	07 561 2311	07 561 1694	director@mail.khb.gov.tw
Mr Aliou DIALLO	Executive Director	Port Autonome de Conakry B.P. 805 CONAKRY REPUBLIQUE DE GUINEE	224 41 45 64	224 41 26 04	pac@eti.bull.net

647



Le 14 août 2000



BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

Bombardier Inc.
10000, rue Cargo A-4
Aéroport international de Montréal-Mirabel
Mirabel (Québec) Canada J7N 1H3
Téléphone 1(450) 476-4000
<http://www.aeronautique.bombardier.com>

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux transports
700, boul. René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Sujet : Journée de consultation – 29 août 2000

Cher Monsieur le Ministre,

J'ai reçu avec intérêt votre aimable invitation à participer à une réunion consultative sur le transport maritime et fluvial au Québec.

Malheureusement la date proposée entre en conflit avec une réunion statutaire avec mon comité exécutif, laquelle est à date fixe et ne peut être changée. C'est avec regret que je dois donc décliner votre invitation.

J'aurais bien aimé mettre à contribution mes nombreuses années passées dans le domaine maritime, dans le domaine des ports, de la garde côtière et à titre de président fondateur de la SODES.

À titre d'alternative, permettez-moi de vous suggérer une rencontre individuelle afin de discuter de l'objet de la consultation à une date alternative.

Veuillez agréer, Cher Monsieur le Ministre, mes plus sincères salutations.


Jacques G. Auger
Président
Services à la défense

JGA/ac



Le 7 juin 2000,

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

Bombardier Inc.
10000, rue Cargo A-4
Aéroport international de Montréal-Mirabel
Mirabel (Québec) Canada J7N 1H3
Téléphone 1(450) 476-4000
<http://www.aeronautique.bombardier.com>

Monsieur Hugues Morrissette
Directeur général
Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent
Ministère des Transports
690, boul. René Lévesque Est, bureau 240
Québec (Québec)
G1R 5A8

Sujet : Document sur le transport maritime et fluvial

Cher Hugues,

Voici quelques notes qui m'ont été suscitées par la lecture de ton document sur le transport maritime et fluvial.

J'aimerais avoir l'occasion d'en discuter un peu plus avec toi.

Au plaisir,

Le président,
Service à la défense

2000 JUN 0 9

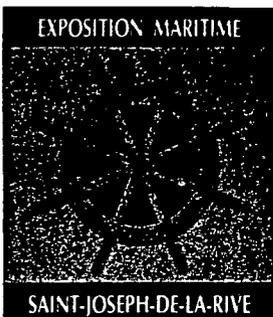
Jacques G. Auger

JGA/ac
p.j. : (1)

650

Notes de Jacques G. Auger
Document sur le transport maritime et fluvial
Le 7 juin 2000

1. Excellente revue de la situation maritime et fluviale québécoise. Un peu trop axé sur les avantages stratégiques des infrastructures.
2. Le Saint-Laurent est une autoroute maritime à grand gabarit qui permet une activité de transport qui soutient l'activité économique du Québec et d'ailleurs. C'est en plus une autoroute à péage et je m'explique. En effet plus de 50 % des emplois créés au port de Montréal pour manutentionner et rediriger les containers vers le reste du Canada et le nord-ouest Américain qui supportent des activités économiques hors-Québec.
3. Il serait bien d'appuyer un peu plus sur l'importance de l'intermodalité. Le Québec est doté, dans le cas de ses ports principaux, d'un accès aux deux chemins de fer transcontinentaux ce qui donne un excellent accès au Canada, aux États-Unis et au Mexique.
4. Je crois qu'un autre atout est la situation géographique privilégiée des plus importants ports au Québec, soit Québec et Montréal. Eaux profondes, 700 milles plus proche que New York, reliés par chemins de fer aux plus grands marchés nord-américains, desservit par un système panaméricain de routes etc.
5. Il est dangereux de traiter de l'accroissement de la taille des porte-conteneurs sans analyser tous les éléments qui constituent un transport efficace des marchandises c'est à dire : fréquence, équilibre des charges (east bound/westbound), demande sur une ligne donnée etc. Bien qu'il existe des 747 entre Tokyo et Kioto, un DC9 suffit entre Québec et Montréal bien qu'il y ait suffisamment de monde pour remplir un 747 par jour dans chaque sens, il s'agit de niveau de service et de fréquence.
6. Je trouve la section qui parle de la perte de vitesse des ports du St-Laurent des plus intéressantes. Je crois cependant qu'il serait de mise d'approfondir les raisons de ce phénomène et d'en découvrir les causes. Une étude plus poussée s'impose.
7. Un des éléments clefs à la localisation des industries de tailles au Québec est la disponibilité du transport de biens et de personnes. C'est-à-dire l'existence d'infrastructures portuaires et aéroportuaires de première qualité. Le Québec possède les deux en bonne quantité et de bonne qualité. Aucune grande ville n'a su se développer sans l'existence d'un port ou d'un aéroport à proximité. Amsterdam, Paris, Londres, Anvers, New York, Montréal, Los Angeles, Miami, Rio, Marseille, Bordeaux, etc.



Saint-Joseph-de-la-Rive, le 8 septembre 2000

Monsieur Hughes Morrissette
Secrétariat de la mise en valeur du St-Laurent
690, boul. René-Lévesque est, bureau 240
Québec QC G1R 5A8

Cher Hughes,

Merci de m'avoir invité à la rencontre des experts le 29 août; j'ai beaucoup aimé les échanges de ces grand spécialistes.

Je veux ici t'exprimer ce que j'ai compris des échanges et aussi te répéter mes courtes interventions.

Il a été dit très clairement qu'il fallait développer le St-Laurent où on a de grandes forces et ce fut les croisières aussi bien internationales que locales qui sont revenues sur la table à plusieurs occasions; aussi le développement du Port de Québec.

Une société devrait être créée pour chapeauter les intervenants, pour guider, pour diriger cette société on inclurait le Port de Québec, la ville, le ministère, le Secrétariat, la Sodéc, l'aéroport.

Il faut penser au système intermodal bateaux, chemin de fer, route, etc. Utilisation des quais de Bécancourt, Contrecoeur, Cacouna, Québec. On comprend que Montréal n'est pas une destination pour les croisières et que le port de Montréal sera toujours un port de petits bateaux (2000 à 2500 Teu).

Pour ce qui est de mes interventions, j'ai dit simplement que si on veut que le cabotage renaisse, il fallait:

**le vouloir
le désirer
et l'assister**

et que l'industrie se plie à de nouvelles normes et de nouveaux coûts. Tant qu'aux moyens pour y arriver, j'ai dit qu'il fallait tarifier les camions sur les traversiers et d'être plus directs; par exemple, traverser les camions de nuit ou en soirée, ne pas prendre de camions les samedis et dimanches, etc.

13 SEP. 2000

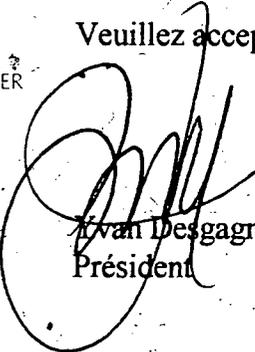
653

Yvan Desgagnés
PRÉSIDENT
Ross Gaudreault
VICE-PRÉSIDENT
Jean-Paul Biron
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER
Gilles Banville
DIRECTEUR
Janine Beaubien
DIRECTRICE
Raynold Langlois
DIRECTEUR
Raymond Lavoie
DIRECTEUR
Raymond Lemay
DIRECTEUR
Martin Lévesque
DIRECTEUR
Michael Turcotte
DIRECTEUR
Anne-Marie Asselin
GOUVERNEUR
Paul Barbeau
GOUVERNEUR
Pierre Boisseau
GOUVERNEUR
Joan Deblois
GOUVERNEUR
Denis Dupuis
GOUVERNEUR
Pierre Marcotte
GOUVERNEUR
Mark Masson-Bienvenu
GOUVERNEUR
Hughes Morrissette
GOUVERNEUR
Bernard Paquet
GOUVERNEUR

Établir des liens longitudinaux de Sept-Iles, Baie-Comeau vers Cacouna, Contrecoeur, Québec et Montréal.

Créer un moyen de financer les projets en créant un fonds spécial. On sait que les banques ne prêtent plus à l'industrie maritime; c'est un point très important.

Veillez accepter, cher Hughès, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Yvan Desgagnés
Président

Yvan Desgagnés
PRÉSIDENT

Ross Gaudreault
VICE-PRÉSIDENT

Jean-Paul Biron
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Gilles Banville
DIRECTEUR

Janine Beaubien
DIRECTRICE

Raynold Langlois
DIRECTEUR

Raymond Lavoie
DIRECTEUR

Raymond Lemay
DIRECTEUR

Martin Lévesque
DIRECTEUR

Michael Turcotte
DIRECTEUR

Anne-Marie Asselin
GOUVERNEUR

Paul Barbeau
GOUVERNEUR

Pierre Boisseau
GOUVERNEUR

Joan Deblois
GOUVERNEUR

Denis Dupuis
GOUVERNEUR

Pierre Marcotte
GOUVERNEUR

Mark Masson-Bienvenu
GOUVERNEUR

Hugues Morrissette
GOUVERNEUR

Bernard Paquet
GOUVERNEUR



Jean-Maurice Gaudreau
10 Carabob Court, apt. 702
Scarborough, Ontario, Canada,
M1T 3N5

Montréal, le 31 septembre, 2000

Monsieur Hugues Morrissette
Directeur général,
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
690, boul. René-Lévesque Est, bureau 240
Québec, (Québec) G1R 5A8

Hugues Morrissette
Monsieur Morrissette,

Merci de m'avoir fait confiance et de m'avoir invité à travailler sur l'élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial pour le Québec. J'ai été bien heureux de vous revoir et de revoir les gens avec qui j'ai œuvré pendant de longues années.

J'ai complété mes commentaires en y ajoutant les remarques que j'ai fait lors de la rencontre du 29 août au Manoir Montmorency, j'espère que ceux-ci vous seront utiles.

Soyez assurez, cher ami, de mon entière collaboration et sachez bien que je ferai toujours tout en mon possible pour vous aider lorsque besoin.

Je vous prie d'agrée, monsieur le Directeur général, l'expression de mes salutations les plus amicales et sincères.

Jean-Maurice Gaudreau
Jean-Maurice Gaudreau

05 SEP. 2000

N.B. : Ci-inclus copie de mes commentaires en réponse à la lettre du ministre délégué.

Vous corrigerez les fautes, je n'en ai plus de Secrétaire.

Tél : (416)335-3013 Cell : (514)214-3652 E-mail : captjohnny99@hotmail.com

Le 31 septembre, 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux transports
Gouvernement du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le ministre,

Suite à votre invitation et la bonne rencontre que nous avons eu au Manoir Montmorency voici quelques commentaires qui, j'espère bien, vous seront utiles dans l'établissement d'une politique Québécoise de transport maritime et fluvial.

De par son aspect international, le système « St Laurent / grands lacs, relève du gouvernement Fédéral sur bien des points. Toutefois les provinces et les états riverains ont une responsabilité et un rôle important à jouer en matière de transport maritime. Ce rôle n'est pas seulement de faire des politiques, mais il importe de faire connaître et de promouvoir cette artère vitale pour notre économie. Le Québec, qui profite de la partie principale de ce système, a un rôle important à jouer. Pour assurer la continuité il est important qu'une politique en matière de transport maritime et fluvial soit mise en place. Certains aspects de cette politique exigera la collaboration des autres bénéficiaires de cet attribut, tel l'Ontario, les États riverains Américains ainsi que toutes les provinces et les états qui profitent de cet attribut.

J'ai bien lu et relu le document de consultation que vous m'avez fait parvenir et même si celui-ci touche à certains aspects du problème, je crois qu'il est nécessaire d'approfondir tout les aspect du transport intermodal, avant de procéder à l'établissement d'une politique à long terme. De plus il faut faire bien attention aux politiques qui se contredisent, tel les politiques de protection d'emploi, de protection de l'environnement, les politiques salariales ou d'octrois. Car certaines d'entre elles vont directement à l'encontre du développement et de l'utilisation rentable de cette voie maritime. L'absence de politique est aussi déplorable parce qu'elle n'assure aucune continuité.

Il y a des politiques, ou absences de politique, qui profitent à certains modes de transport plus qu'à d'autres. (Exemple : Comparons le transport maritime, incluant le cabotage et les chantiers navals avec tous leurs restrictions réglementaires, les coûts cachés de politiques de protection d'emploi et les effets sur l'environnement, versus le coût et les effets du camionnage, sur les routes publiques ainsi que les aspects positifs pour eux de la déréglementation américaine.)

Dans l'établissement d'une tel politique il faudra prendre en considération la mondialisation des marchés et le contexte nord-américain qui nous lie par l'ALÉNA. Il est donc nécessaire de se poser quelques questions.

1. Connaissons-nous bien les forces et les faiblesses du St Laurent dans le domaine du transport maritime?
2. Connaissons nous bien les forces et les faiblesses de ses compétiteurs sur tout le continent, autant les routes terrestres que fluviales sans oublier les liaisons ferroviaires?
3. Connaissons nous bien les besoins de nos usagers et de leurs clients? (Expéditeurs, transporteurs arrimeurs et consignataires, sans oublier qu'en bout de ligne, le consommateur est celui qui paye la note directement ou indirectement.)
4. Sommes-nous prêts à faire connaître les atouts de ce grand fleuve, autant aux jeunes qu'aux adultes?
(Ses aspects économique, écologique, et géographique.)
5. Sommes nous prêt à travailler main dans la main pour le plus grand bien de tous et non en faveur d'une profession en particulier ou de certains intérêts plus ou moins personnels?

Basé sur une réponse, qui semble être favorable, une politique de transport maritime s'impose et doit inclure, selon moi, les points suivant :

1. Développer l'entente et l'entraide mutuelle des intervenants.
(En s'assurant que les intervenants, villes, autorités portuaires, armateurs, travailleurs, camionneurs et utilisateurs de toutes sortes, travaillent tous vers le même but. Il faut considéré l'ÉCONOMIE, la SÉCURITÉ, et l'ÉCOLOGIE du milieu tout en maintenant des droits et des taxes qui favorisent l'utilisation du transport le plus approprié, avant de se préoccuper des professions qui en bénéficient.)
2. Établir un programme de sensibilisation pour tous les québécois.
(Ce plan doit faire connaître les avantages et les désavantages des divers moyen de transport. Tel que l'importance économique et environnemental du transport maritime et fluvial, ainsi que les avantages et désavantages des autres modes de transport.)
3. Maintenir une bonne collaboration avec les partenaires du système St Laurent – Grands lacs.
(Les démarches qui seront requises auprès des autorités responsables de l'établissement ou de l'application des règlements maritime tant internationaux que nationaux, devraient se faire en collaboration avec les autres partenaires du système et en dehors des médias et de la « partisanerie ».)

4. Établir et maintenir un inventaire réel des coûts de revient.
(On devrait pouvoir comparer les coûts, les avantages et les inconvénients majeurs de chaque moyens de transport.)
5. Établir un programme de promotion afin de mieux connaître les forces et les faiblesses du système et d'y remédier pour améliorer son utilisation.
(Pour accomplir les points 4 et 5 il faudra peut être responsabiliser le secrétariat et le doter d'un groupe d'agents qui pourraient contacter les utilisateurs présents et potentiels afin de mieux comprendre leurs problèmes et leurs besoins ou de les sensibiliser aux possibilités qu'offre le système.)
6. Établir une politique pour avantager le cabotage et le Ro-Ro.
(Aider fiscalement les marins canadiens et les propriétaires de navires ce qui aurait comme effet de fournir des commandes aux chantiers qui sont bien administres et d'aider le transport fluvial. On pourrait aussi établir des aires d'entrepôts sans surestaries, près des ports de mer, afin d'offrir la fiabilité du « Just on Time » offert par les routiers et avantager le transport maritime.)

Une telle politique assurera une meilleure utilisation des fonds publics, avec une bonne protection de l'environnement et un accroissement économique de divers milieux tels les chantiers maritimes, le cabotage, l'utilisation des petits ports régionaux, etc.

J'ai bien apprécié la rencontre que nous avons eu le 29 août et je peux vous assurer de mon entière collaboration.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Ministre, mes salutations sincères et respectueuses.


Jean-Maurice Gaudreau



7-9 King Henry Terrace
Sovereign Close
London E1W 3HE
England

PAPACHRISTIDIS HOLDINGS LIMITED

Telephone +44 (0)20 7481 8113
Facsimile +44 (0)20 7481 8136
Telex 94010809 SEAT G
e-mail: project@papachristidis.co.uk

14th June 2000

Mr. Hugues Morrissette,
General Director,
Gouvernement du Quebec,
Secretariat a la mise en valeur du Saint-Laurent,
690 boul. Rene-Levesque Est,
Bureau 240,
Quebec,
(Qc) G1R 5A8,
Canada

Alain Hugues

Thank you for kindly sending me a copy of of "politique de Transport Maritime et Fluvial" which I shall read with interest.

I trust all goes well with you and wish you continued success in all your undertakings.

Yours sincerely,

Basil

Basil Ph. Papachristidis

PS Quand venez-vous a Londres

2000 JUIN 20

Morrisette, Hugues

De: Basil Ph Papachristidis [bbp1@seatramp.co.uk]
Envoyé: 23 juin, 2000 09:47
A: Morrisette, Hugues
Cc: nikypooh@videotron.ca
Objet: Votre Message de la St Jean Baptiste 2000

Cher Hugues,

Thank you for all the material you kindly send me. I was particularly interested in the study "Politique de transport maritime et fluvial". You are very thoughtful to keep me on your mailing list.

The thought occurred to me some time ago (and you revived it by your memo) that one should study the feasibility of an initiative in Quebec to develop an indigenous cruise ship industry, trading out of the St Lawrence River in the navigable months and, perhaps, to the francophone islands of the Caribbean in the winter. The passenger volumes shown in you study indicate there is a fairly large market, and one that could probably be developed into a much larger passenger flow out of the St Lawrence, if only this market were not looked at as a sideshow to the cruise lines' major markets (Caribbean etc).

As you know, France is a major builder to the cruise ship industry. Many of the cruise ships built at the Chantiers de l'Atlantique were financed on the unique French subsidy programmes -- the famous "quirat" or "domtom" (domaines et territoires outre mer) schemes. The former is all but dead, but the latter is still active. The "domtom" programme is intended for ships that will register under the French flag of one of the "domaines/territoires", and will actually trade to the area in question. The intention is to stimulate the economies of these out-lying provinces and keep them as loyal colonies! It was used very much for financing yachts -- often not even built in France, but that operate out of French Islands in the Caribbean or Pacific.

My thinking is that the French government should be very keen to allow the plan to apply to one or two new French-built cruise ships intended to call-regularly at the St Pierre-Miquelon Islands as part of a Quebec-run cruise operation (with sailings originating out of Montreal and Quebec) to the various destinations in the River & Gulf of St Lawrence and further afield to the North or South. The Flag will have to be French, but the manning requirements under the Miquelonais register call for only one Frenchman!! The rest can be from anywhere else.

I would think political support for this sort of initiative would exist in Quebec. An indigenous cruise ship industry, not dependent on the whim of the American behemoths, would be committed to the development of the region's tourist trade. It could be counted on to make a sustained marketing effort to attract both Quebeckers and the multitudes of Canadian and American tourists to the lure of cruising -- cruising with a French/Quebec cachet, panache and cultural dimension, as opposed to the gaudy and insipid character of Carnival/RCCL et al. And, of course, it would create local employment (think of all the summer jobs for Quebec students) and local tax revenue!

If I haven't put you to sleep, call me! We'll put Niky on the line and have a three-way rainbow-chasing exercise.

Meilleurs salutations,

Basil



Concordia
UNIVERSITY



département de Géographie
Mercredi le 5 juillet,
2000

M. Hughes Morrissette
Directeur général
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
690, boul. René- Lévesque Est, suite 240,
Québec G1R 5A8

Cher Hughes,

Merci beaucoup pour la copie du document de consultation sur la politique de transport maritime et fluvial. Il m'est arrivé le jour de mon départ pour Rotterdam, et je l'ai apportée avec moi pour lire là-bas. Voici mes commentaires (dans la langue de Shakespeare).

In general I found it to be a sound document, covering the main features of the situation clearly and concisely. I found myself in a modest disagreement over two points:

continued subsidies for the shipbuilding industry (I realise this is a situation that would be politically suicidal not to espouse);

promotion of the Saint-Laurent. No-one can dispute that there needs to be promotion of the system, but the idea of commercial representatives is an expensive undertaking with limited directly measurable impact. The demand for transport is indirect, and in my mind promotion will be best achieved through in re-inforcing knowledge and information through the existing network of Quebec commercial representatives in les maisons du Québec....what do they do now? How much do they know? What is needed to re-inforce their knowledge? A survey is urgently needed.

There were two areas where I felt the document could have been more adventurous:

the removal of federal management and responsibility over the regional ports. I think the role of the gouvernement du Québec could and should be strengthened as you say, but there is need for a more explicit policy intervention...the new municipal/local management teams will require a lot of help and expertise. MTQ should make steps to provide this; there will be need to ensure proper maintenance and dredging...a common, shared, coordinated response will be required. There will be a need to monitor the financial health of the new administrations, otherwise the municipalities and the provincial may be left holding the can. MTQ has a vital role here and it should be more explicit.

Admittedly the document dealt with maritime policy, but the name of the game today is

661

2000 JUL. 10

intermodality, and this must be recognised more completely, with MTQ playing a central role, since at the heart of many intermodal networks are road connections. It is vital the Saint-Laurent maintain its importance intermodally, but congestion threatens this, within the yards, at the terminal gates, between the facilities. At present the Americans are throwing money to solve the problems at their West Coast ports (Alameda corridor in LA, Fast Corridor in Seattle) and it is only time before they do the same on the East Coast...only last week I read of an announcement that the port of New York is to spend \$\$\$to remove trucks from the roads linking the port with the inland rail terminal at Croxton. Furthermore, I am convinced that the future of the port of Montreal cannot be regarded in isolation from the airports and railways. Mirabel gives Montreal opportunities for port-air logistics that need to be tapped. There are huge needs in these areas that require coordination, planning and action by the provincial government.

In Québec we have to act decisively now to respond to the challenges.

I hope these comments are useful.



Brian Slack
Professor

POUR UNE POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Réactions au document de consultation
du gouvernement du Québec, mai 2000, 34 p. + 2 cartes

Jean-Claude Lasserre,
Laboratoire d'Economie des Transports et Département de Géographie,
Université Lumière Lyon 2

En une trentaine de pages, ce document, appuyé sur de nombreuses statistiques et une foule d'informations, y compris par les cartes, constitue à la fois une bonne synthèse et un plaidoyer fort bien argumenté en faveur d'une politique de transport maritime et fluvial québécoise. D'emblée, je tiens à saluer cet événement, car il marque une rupture avec les affirmations longtemps répétées dans la Province, consistant à affirmer - comme un dogme - que la voie d'eau, c'est du ressort du gouvernement fédéral, donc on ne s'en occupe pas ! Je m'étais toujours étonné de cette position, d'autant plus que je voyais bien d'autres gouvernements provinciaux adopter des attitudes radicalement opposées, notamment celui de la Nouvelle-Ecosse, intervenant énergiquement en faveur de la défense et de la promotion du port de Halifax, et celui de l'Ontario, manifestant son appui sans réserve au secteur du transport par voie d'eau sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et par conséquent à ses ports et à ses armements. Il est vrai qu'au Québec, à partir du début des années 1980, l'action de l'OPDQ (Office de Planification et de Développement du Québec), la publication du rapport *Le Saint-Laurent, ressource nationale prioritaire*, puis le travail inlassable du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, ont finalement abouti à la remise en question de ce dogme, et je ne peux que m'en réjouir, car il me semble que l'action dans ce domaine est devenue urgente pour le gouvernement du Québec.

En effet, depuis quelques décennies, nous assistons à une évolution des transports de plus en plus rapide, à la fois sur les plans technologique et structurel, si bien qu'il se développe une compétition croissante tant entre les modes qu'entre les acteurs à l'intérieur de tel ou tel mode, également entre les chaînes logistiques (et notamment celles qui lient entre eux des armateurs océaniques et des compagnies ferroviaires), et par conséquent entre les grands débouchés portuaires du continent. Face à une telle situation, les collectivités régionales (Etats américains ou Provinces canadiennes) ne peuvent plus se contenter d'assister au spectacle et de comptabiliser les coups, elles doivent devenir elles-mêmes des acteurs résolus, car il y va de l'avenir de leurs emplois, de leurs industries, et finalement de leurs économies.

Dans cette perspective, et en ce qui concerne le transport par voie d'eau, le "désengagement" des autorités d'Ottawa doit être replacé dans un cadre beaucoup plus large. Il s'appuie certes sur un néo-libéralisme clairement affirmé, il encourage la montée en puissance des compétitions de toutes sortes, et du coup il change complètement la donne : si, jusqu'à une époque récente, la navigation sur le Saint-Laurent était considérée comme relevant d'intérêts nationaux canadiens, puisqu'elle servait notamment la sidérurgie ontarienne comme la céréaliculture de la Prairie (ce qu'elle fait encore aujourd'hui), ce qui avait justifié en 1952 la décision du Canada de construire la Voie maritime seul s'il le faut, désormais il se cantonne dans un rôle de spectateur, tenu à un minimum d'impartialité entre divers intérêts ou "lobbies" régionaux comme entre les acteurs à l'intérieur de tel ou tel mode, et tentant tout au plus de fixer des règles du jeu communes, notamment par le biais de ses politiques fiscales comme par celle du recouvrement de certains coûts pour des services qu'il fournit encore. Mais même dans ce dernier cas, comme cela est signalé dans le document de consultation (p.17, §2), cette politique ne parvient pas à être rigoureusement juste entre les divers partenaires régionaux, et il faudra bien en arriver à des ajustements légitimes.

C'est dans ce contexte de compétition croissante et acharnée qu'il convient de nous placer aujourd'hui pour bien comprendre les enjeux pour le Québec d'une politique de transport maritime et fluvial. Et pour tenter d'avancer dans cette direction, je propose d'avoir recours à l'une des méthodes d'analyse géographique les plus fécondes, celle de l'analyse multiscale, qui consiste à travailler successivement à plusieurs échelles différentes, de l'échelle locale à celle de la Province, et de celle-ci à l'échelle continentale et inter-continentale ; et nous commencerons par cette dernière, comme nous y invitent les premières phrases de l'avant-propos et de l'introduction du document de consultation (p.2 et 3).

L'échelle de la porte continentale

A très petite échelle, celle du continent nord-américain, ou mieux encore, celle du monde atlantique, une politique de transport maritime et fluvial québécoise ne peut pas ignorer le rôle multiséculaire du Saint-Laurent en tant que porte continentale de l'Amérique. A cet égard, les données naturelles sont irrécusables : véritable détroit entre deux mers (l'Atlantique et les Grands Lacs), le fleuve invite irrésistiblement à une navigation au long cours entre le centre du continent d'une part, la côte atlantique nord-américaine et l'Europe d'autre part, et par conséquent à des échanges inter-continentaux continus. Ces échanges s'effectuent, aujourd'hui comme hier,

- par des bateaux de mer remontant jusque dans les Grands Lacs (la terminologie internationale en vigueur les désigne comme des navires *fluvio-maritimes*, puisqu'ils sont construits spécialement pour s'adapter au gabarit des écluses de la Voie maritime et du canal de Welland),
- ou par une association de lacquiers et de navires océaniques se rencontrant dans les ports du Saint-Laurent pour s'échanger leurs marchandises,
- ou par des cargos de mer, et aujourd'hui des navires océaniques porte-conteneurs de taille moyenne (2800 EVP au maximum), remontant le fleuve jusqu'à Montréal.

Une organisation de la navigation unique au monde, dont le Québec est le pivot

Ces trois types d'échanges concernent soit des vracs (les deux premiers), soit des marchandises générales (le troisième), mais tous s'appuient sur des chaînes logistiques associant

- armateurs océaniques et chemins de fer dans les premier et troisième cas,
 - armateurs océaniques, armateurs des Lacs et chemins de fer dans le second cas.
- Mais ce sont toutes *des chaînes logistiques dont les pivots sont au Québec* : ce sont les ports du Saint-Laurent, où pratiquement tous les navires font escale,
- la majorité pour un transbordement de leurs cargaisons,
 - et les fluvio-maritimes, pour des chargements ou déchargements partiels. En effet, leurs tirants d'eau à pleine charge excèdent les profondeurs disponibles dans les écluses de la Voie maritime, si bien qu'en arrivant de l'Atlantique, ils doivent se délester dans un port laurentien d'une partie de leur cargaison avant de poursuivre leur route vers les Grands Lacs, et qu'au retour, ils doivent effectuer un autre arrêt au Québec pour un complément de charge leur permettant de rentabiliser leur traversée de l'Atlantique.

Une telle organisation de la navigation associant trois flottes sur un fleuve est unique au monde. En effet, dans le modèle fluvial courant, où le gabarit fluvial est limité, il y a un lieu de rupture de charge obligatoire entre la flotte fluviale et la flotte océanique, le plus souvent très près de l'embouchure, et les fluvio-maritimes, quand ils existent, ne se chargent que d'une fraction minime des tonnages, tout en ne remontant pas au-delà de quelques centaines de kilomètres à l'intérieur des terres, pour des raisons de rentabilité. Exceptionnellement, sur le Saint-Laurent, grâce à l'importance du gabarit disponible, les fluvio-maritimes et la batellerie des lacquiers co-existent sur toute la longueur du système laurentien (3700 km de la Tête des Lacs à l'Atlantique), et les premiers remontent fréquemment jusqu'aux extrémités amont du système, aux ports de Thunder Bay et Duluth, notamment pour y charger des céréales, si bien qu'ils assurent facilement entre un quart et un tiers des transits dans la voie maritime, parfois davantage. Par ailleurs, si

les océaniques peuvent remonter jusqu'à Montréal, les lacquiers descendent jusqu'aux ports de l'estuaire, si bien que les trois flottes co-existent de Montréal à Sept-Iles, sur près d'un millier de kilomètres, et uniquement en territoire québécois, tout en distribuant la fonction portuaire de charnière ou de rupture de charge entre la navigation océanique et les moyens de transport continentaux (surtout, la navigation fluviale et le chemin de fer), en un chapelet de ports équipés pour cela (outre Montréal, qui assure une part importante de cette fonction, notamment au niveau de la gestion des navires et des cargaisons, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles).

Mais cette fonction portuaire essentiellement québécoise sur la porte continentale laurentienne ne va plus de soi, compte tenu du contexte de forte compétition déjà évoqué : elle doit désormais être l'objet de réflexions et de soins attentifs, pour les vracs comme pour les marchandises de valeur.

Une porte continentale mise en question

La stagnation, voire le recul des trafics des ports laurentiens rappelé par le document de consultation (p.6) témoigne de l'importance de la concurrence qui s'est développée entre les diverses portes continentales d'Amérique du Nord, et qui fait apparaître le système laurentien comme le grand perdant dans l'ensemble canadien (*ibid.*, tabl.1, p.7), et de surcroît en perte de vitesse sur ses marchés dits "naturels" : l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, les Etats de la Côte Est des Etats-Unis ; cela au profit des ports de l'Atlantique, et même des ports du Pacifique (*ibid.*, p.13-15).

L'un des faits majeurs à ne pas perdre de vue réside dans les conséquences assez catastrophiques pour le Saint-Laurent de la loi sur les transports de céréales de l'Ouest (1984), créant un régime de subventions de plus d'un demi-milliard de dollars par an pour les acheminements de céréales par chemin de fer vers les ports de la Côte Ouest comme vers ceux des Grands Lacs : en versant cette subvention au prorata de la distance parcourue, le gouvernement fédéral a délibérément encouragé les expéditions de céréales vers les ports les plus éloignés des sites de production dans la Prairie, en l'occurrence ceux du Pacifique, tout en accélérant une réorganisation des flux céréaliers suggérée par l'évolution des marchés, se déplaçant de l'Europe et de la Russie vers l'Asie. Cette loi a été abrogée en 1995, mais ses effets paraissent définitifs, notamment en termes d'amélioration des capacités ferroviaires à travers les Rocheuses, et de modernisation des ports céréaliers de Vancouver et Prince Rupert. C'est ainsi que même vers le monde méditerranéen et l'Afrique, soit le "marché naturel" du Saint-Laurent, la plus grande partie des céréales canadiennes transite aujourd'hui par la Côte Ouest !

En outre, la concurrence se développe également à l'échelle continentale, du côté des Etats-Unis, de deux façons principales :

- pour les vracs, les trafics sur le Mississippi ne cessent de s'accroître, atteignant aujourd'hui environ 700 Mtc (millions de tonnes courtes de 907 kg) par an. Y dominent les flux de produits agricoles, de charbons et minerais, et de produits pétroliers, si bien que ce fleuve apparaît d'emblée comme un grand concurrent de la route du Saint-Laurent, au moins pour les deux premières catégories de produits. Tout cela malgré de faibles tirants d'eau, et des niveaux des eaux très variables dans le temps, au gré des périodes de sécheresses ou d'inondations sévissant sur son bassin hydrographique (*ibid.*, p.11). En dépit de ces difficultés, l'ensemble portuaire qui s'étire sur 400 km à l'embouchure de ce fleuve, de Bâton Rouge au Golfe, est aujourd'hui de très loin le premier des Etats-Unis et, par conséquent, du continent (plus de 400 Mtc par an). A notre connaissance, les quatre principaux ports qui le composent (de l'aval vers l'amont, Plaquemine, la Nouvelle-Orléans, South Louisiana et Bâton Rouge) constituent le seul ensemble portuaire comparable à celui du Saint-Laurent, avec toutefois un trafic près de quatre fois

supérieur, et une fonction de charnière plus simple entre seulement deux flottes, celle de la batellerie fluviale des barges poussées du Mississippi, et celle des océaniques. ¹

- pour les conteneurs, comme le souligne le document de consultation (*ibid.*, p.9-10), les principaux concurrents du port de Montréal sont sur la Côte atlantique des Etats-Unis, particulièrement au sud de la Virginie. S'il est vrai que, de 1987 à 1996, Montréal a maintenu sa part de marché au sein de cet ensemble à 12 %, tout en enregistrant une croissance de son trafic de 60 %, soit à peu près la croissance du trafic de tout l'ensemble (64 %), il faut souligner que plusieurs des ports de la moitié sud de cette Côte atlantique ont enregistré au cours de la même période des taux de croissance beaucoup plus élevés : 242 % à Port Everglades, 164 % à Miami, 137 % à Jacksonville, 111 % à Charleston, ce qui s'explique par le fait que ces ports sont bien placés sur la route des porte-conteneurs desservant l'Extrême-Orient par le canal de Panama. ²

Ainsi, pour le Saint-Laurent en tant que porte continentale, les concurrences surgissent de tous les côtés. Comment y faire face ? Comment renverser des tendances qui paraissent défavorables ? D'emblée, précisons que l'heure est venue de raisonner en termes de stratégies, et que la plus mauvaise d'entre elles consisterait à se complaire dans une attitude défensive, regrettant les grandes heures du passé, ou dénonçant les initiatives prises par les concurrents. Au contraire, peut-être convient-il de réfléchir sur certaines de ces initiatives, et de s'en inspirer ? C'est ce que nous allons tenter sous forme de quelques pistes, en nous tournant d'abord vers l'avant-pays (et par conséquent, par définition, vers les lignes régulières et les flux de marchandises générales), ensuite vers l'arrière-pays.

Les enjeux du côté de l'avant-pays

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le préciser, le transbordement des conteneurs à Montréal est sur le Saint-Laurent l'une des activités les plus neuves et les plus dynamiques :

La remarquable montée du trafic de conteneurs à Montréal (...) témoigne d'une véritable mutation de la porte continentale laurentienne, qui n'est plus seulement un outil logistique au service des secteurs primaire et secondaire, mais un instrument des échanges du continent nord-américain avec ses partenaires pour ce qui est des produits les plus riches et les plus sophistiqués. Par ailleurs, le choix d'exploiter jusqu'à Montréal des navires porte-conteneurs de capacité moyenne (d'environ 2700 à 2800 EVP) permet de combiner sans transbordement une traversée transatlantique et une profonde pénétration fluviale à l'intérieur du continent, grâce à l'extraordinaire gabarit de la voie d'eau laurentienne, alors qu'ailleurs cette opération devrait être confiée à la fois à des navires océaniques et à des unités fluviales, avec un transbordement supplémentaire. ³

Le succès est d'autant plus grand qu'il permet ainsi à la porte continentale laurentienne de prendre de l'avance sur celle du Mississippi, où le trafic de conteneurs reste encore très modeste (en 1996, 260 000 EVP à la Nouvelle-Orléans, 852 000 à Montréal ⁴). Jusqu'à présent, ce succès portuaire de la métropole du Saint-Laurent repose sur le choix stratégique dit de la "niche", consistant à dire : sur cette route fluviale, et à 1600 km de l'océan, il n'est pas question d'envisager des trafics de conteneurs dans toutes les

¹ Voir LASSERRE, J.-C. (1999), "Pour comprendre la stagnation et les mutations des trafics sur le Saint-Laurent : une évaluation comparée des portes continentales nord-américaines", *Cahiers de Géographie du Québec*, vol.43, no.118, pp.20-22 et 29-31.

² *Ibid.*, p.29, et aussi, LASSERRE, J.-C. (2000), "Les ponts terrestres nord-américains, concurrents ou compléments du canal de Panama," Actes du colloque sur *La circulation inter-océanique en Amérique centrale au XXIe siècle*, Société de Géographie de Paris, 5 juin 1999, *Acta Geographica*, no.121, 2000/I, p.112-122.

³ LASSERRE (1999), p.36.

⁴ Tous trafics, y compris les conteneurs vides, d'après *Containerisation International, Regional Review: North America*, April 1997, p.18.

directions et vers tous les continents. A la différence des grands ports de la Côte atlantique des Etats-Unis, ouverts sur le grand large, à partir de Montréal, l'horizon est restreint, et il débouche tout naturellement sur l'Europe et la Méditerranée (on en revient ici au concept de marché, ou d'avant-pays "naturel"), et c'est cette "niche" qu'il convient d'exploiter. En outre, ce choix est justifié par le fait qu'une fois engagés dans le Saint-Laurent, les navires porte-conteneurs ne disposent pas d'autres ports susceptibles de fournir du trafic, à la différence de ce qui se passe sur la Côte atlantique, où un bon nombre de navires font escale dans deux ou trois ports. En d'autres termes, la "niche" consiste à exploiter un trafic assez sûr, quoique relativement modeste, mais en même temps, la rotation des navires ne peut pas comporter des escales dans un ou plusieurs autres ports, ce qui représente indiscutablement un certain risque. En contrepartie, la position de Montréal, en contact ferroviaire direct avec le centre économique du Canada et avec le Middle West, constitue indiscutablement le coeur de cette "niche".

Mais la vraie question qu'il faut poser est la suivante : dans la mesure où ce choix stratégique permet au port de Montréal de seulement maintenir ses positions au sein du marché des conteneurs sur la Côte atlantique du continent, est-il encore pertinent ? C'est ici que l'expérience récente des ports de la moitié nord de la Côte atlantique américaine peut être source d'inspiration : ils ont observé la montée rapide des trafics de conteneurs de ou vers l'Asie des ports de la moitié sud de la même Côte atlantique. Ces ports méridionaux se sont contentés de tirer parti de leur position à proximité de la route directe suivie par un certain nombre de navires porte-conteneurs circulant entre l'Europe ou la Méditerranée et l'Asie (ou vice-versa) par le canal de Panama, en incitant certains armateurs à faire escale. Les ports de la moitié nord de la façade atlantique américaine, et avec eux, les autorités de certains Etats concernés ont très bien compris qu'il était trop tard pour convaincre d'autres armateurs de faire un détour pénalisant pour charger ou décharger leurs conteneurs à destination ou en provenance de l'Asie par Panama. Ils se sont donc engagés au début des années 1990 dans une démarche de mise en marché très dynamique et, tirant parti de la rotondité de la Terre, ils ont réussi à convaincre des armateurs de lancer des services réguliers de porte-conteneurs de leurs ports jusqu'en Asie du Sud-est par le canal de Suez, avec des temps de transit de 22 jours entre Singapour et New-York, très compétitifs par rapport aux acheminements par le canal de Panama, ou par les ponts terrestres vers l'Asie par Los Angeles ou par Seattle. Ces services se sont révélés d'autant plus intéressants qu'ils assurent également, par une escale dans un port méditerranéen, des acheminements de conteneurs entre l'Amérique et l'Europe (ou l'inverse), et entre l'Europe et l'Asie (ou l'inverse).⁵

Il ne s'agit pas de vouloir imiter servilement cet exemple (et Montréal n'a que la moitié du trafic de conteneurs de New-York, ce qui est peut-être trop faible pour intéresser d'emblée un armateur en vue d'une tête de ligne conteneurisée en direction de l'Asie!). Mais qui sait ? En attendant, Montréal a déjà des services réguliers de porte-conteneurs en direction de la Méditerranée : ces services ne pourraient-ils pas aussi fonctionner comme ligne de ravitaillement (*feeder*) vers l'une des grandes plates-formes de Méditerranée occidentale (Algésiras, ou Gioia Tauro, ou Marsaxlokk à Malte) en vue d'une correspondance en direction de l'Asie (et l'inverse) ? Sur le même modèle, et peut-être en utilisant d'autres plates-formes comme le Havre ou Anvers, n'y a-t-il pas d'autres combinaisons possibles vers l'Afrique et vers le Moyen-Orient ? Et le développement de tels flux ne pourrait-il pas conduire à terme à la création de lignes directes nouvelles ?

Ce qui est en jeu ici pour le port de Montréal et pour le Saint-Laurent, c'est la recherche d'une fidélisation de la clientèle par l'élargissement progressif de l'avant-pays. Des solutions compétitives ne peuvent-elles pas être trouvées en associant divers types de services ? Dans cette perspective, c'est l'imagination qui doit être à l'ordre du jour, et aussi l'intensification du dialogue entre les chargeurs, les armateurs, les compagnies

⁵ FLEMING, D.G., HAYUTH, Y. (1994), "Spatial characteristics of transportation hubs : centrality and intermediacy", *Journal of Transport Geography*, Vol.2, No.1, pp.3-18 (surtout, 11-18).

ferroviaires concernées, et les autorités politiques.⁶ Et tout cela ne peut être dissocié de ce qui se passe dans l'arrière-pays.

Les enjeux du côté de l'arrière-pays

Là encore, le port de Montréal et le Saint-Laurent ont un arrière-pays traditionnel bien connu couvrant, on l'a vu, une bonne partie du Canada et le Middle West américain. Mais une fois de plus, pour saisir les enjeux, après avoir examiné l'évolution des trafics globaux, il conviendra de distinguer vracs et marchandises générales (pour l'essentiel en conteneurs).

Au niveau des trafics globaux en 1978 et 1997 (document de consultation, tableau 1, p.7), parmi les quatre régions maritimes distinguées, le Saint-Laurent est caractérisé par deux évolutions qui peuvent apparaître contradictoires :

1) en ce qui concerne le trafic maritime national (un tiers de son trafic total), la région laurentienne apparaît comme le secteur géographique qui a perdu le moins de terrain, ce qui, à titre d'hypothèses, pourrait s'expliquer à la fois par l'ampleur de l'espace navigable, et par la desserte, on l'a déjà dit, du coeur de l'espace économique canadien ;

2) au contraire, en ce qui concerne le trafic maritime international du Québec, (les deux tiers du trafic global), c'est la région qui a le moins progressé, et quand on examine les flux, cette fois-ci en 1980 et 1997, (*ibid.*, tableau 2, p.9)⁷, on s'aperçoit qu'au niveau des chargements, les principales pertes de trafic portent sur deux types de flux de vracs :

- le minerai de fer (36,6 Mt en 1980, 32,6 en 1997 avec, entre les deux, un "creux" assez prononcé⁸,

- et les céréales (blé, maïs et orge, 16,9 Mt en 1980, 6,5 en 1997) ;

tandis qu'aux déchargements, les pertes de trafic portent exclusivement sur les mêmes céréales (6,7 Mt en 1980, 0,9 en 1997), qui sont donc en grande partie américaines.

Ces reculs sur les flux de vracs sont extrêmement dommageables pour la route du Saint-Laurent, car le minerai de fer et les céréales représentent historiquement les deux flux majeurs qui, après la construction de la Voie maritime, ont tout à la fois gonflé les trafics, justifié cette infrastructure, tout en la rendant très compétitive, puisque ces deux types de flux en direction opposée remplissaient les cales des lacquiers à l'aller et au retour, assurant du même coup des prix de transport très intéressants, tout en alimentant les trafics portuaires québécois.

Ces évolutions préoccupantes des trafics de vracs doivent donc être soigneusement analysées : s'agit-il des effets de la concurrence déjà signalée du Mississippi, et des ports de Vancouver et Prince Rupert, notamment pour les trafics de

⁶ Lors de la journée de travail au Manoir Montmorency, le 29 août 2000, plusieurs intervenants ont insisté sur cette idée, avec des formulations différentes et intéressantes : Madame Niky Papachristidis a affirmé qu'il fallait "une union des hommes d'affaires, des transporteurs et du gouvernement", alors que pour M. Henri Hervé, "le rôle des pouvoirs publics au Québec doit se situer entre le désengagement des Etats au profit de l'entreprise privée et le désengagement du gouvernement fédéral. Il y a donc un vide qui explique peut-être la baisse du trafic (sur le Saint-Laurent). Ce vide est-il entretenu délibérément ?" Enfin, M. Paul-M. Rivoalen a rappelé que "les pays n'ont jamais été aussi prospères que lorsqu'il y a un cercle vertueux prince-capitaine-marchand (ou industriel)", et il a proposé ce qui ressemble bien à une esquisse de programme de gouvernement en disant qu'"il faut avancer ensemble pour dynamiser les places portuaires, soutenir les ouvertures à la concurrence, développer une formation adaptée (notamment en réglant le problème des dockers ou débardeurs), multiplier les actions de communication, et profiter des périodes fastes (comme maintenant) pour procéder aux réformes nécessaires."

⁷ Ce changement d'année par rapport aux données précédentes soulève quelques problèmes méthodologiques, et de façon plus générale, plutôt que ce "sondage" statistique dont les années choisies ne sont pas vraiment justifiées (il aurait fallu préciser qu'au moment de la rédaction, 1997 était la dernière année pour laquelle les statistiques étaient disponibles), il aurait mieux valu dresser des graphiques sur l'évolution des trafics pendant la période considérée.

⁸ On peut en avoir une idée par l'évolution du trafic de minerai de fer dans la Voie maritime, voir LASSERRE, J.-C. (1999), p.18.

céréales ? Ou y a-t-il également des pertes de compétitivité du fait des acteurs sur la route du Saint-Laurent, par l'augmentation de leurs prix ? En fait cette question concerne également les autres trafics.

Au niveau des marchandises générales et des conteneurs, les plus grandes incertitudes du côté du continent résultent des grandes opérations de restructuration ferroviaire en cours : les grands réseaux qui se forment laisseront-ils leur part à Montréal pour l'acheminement des conteneurs, ou travailleront-ils également, voire davantage, pour d'autres débouchés portuaires ?

Il est vrai qu'avant ces grandes restructurations, le CN et le CP desservait déjà Montréal et Vancouver, ainsi qu'un port des Provinces maritimes (surtout Halifax, par le premier). Mais les fusions avec des réseaux américains créent des alternatives, et notamment un accès direct à New-York, ce qui ne peut qu'être préoccupant pour Montréal. Il est vrai également que, jusqu'à une époque très récente, c'étaient les armateurs qui avaient l'initiative, et qui étaient les donneurs d'ordres aux chemins de fer pour répondre à leurs besoins de transports de conteneurs en provenance ou à destination de tel ou tel port. *Mais les opérations de fusions en cours créent des réseaux extrêmement puissants qui deviennent capables de dialoguer d'égal à égal avec les armateurs, et de changer les itinéraires des conteneurs selon leurs cotations de prix. Devenus capables d'influer sur les politiques des armateurs, les grands réseaux ferroviaires de demain ne pourront-ils pas à terme imposer leurs logiques continentales face aux logiques maritimes des armateurs ?*

Il se crée donc une situation incertaine, susceptible de se modifier à tout instant ; une situation à suivre, bien sûr, au jour le jour, par les gouvernements régionaux, et peut-être aussi à anticiper, de façon à pouvoir influencer sur tels ou tels acteurs, et à encourager les perspectives qui leur paraissent favorables.

Pour la porte continentale du Saint-Laurent, cela veut dire que le premier impératif est de veiller à sa compétitivité, au niveau des armateurs comme aux niveaux des leurs compléments ferroviaires et routiers, et en scrutant les comportements de chacun des acteurs puisque, c'est bien connu, la force d'une chaîne est celle de son maillon le plus faible. Et cela, pour les vracs comme pour les conteneurs. Dans cette perspective, on a déjà mis en cause les coûts des pilotes, et aussi la politique fédérale dite du recouvrement des coûts, qui a été l'objet de vives critiques, notamment de la part des armateurs. Il est vrai que cette politique n'apparaît pas très cohérente ni dans le cadre de l'ALENA, ni par rapport à la politique américaine de financement des voies d'eau, et notamment du Mississippi, qui relève à 50% du budget annuel voté par le Congrès.

Mais ne s'agit-il pas là d'arbres qui cachent la forêt ? Certains armateurs ne pousseraient-ils pas des cris au sujet des coûts des pilotes ou des politiques fédérales de récupération des coûts d'entretien de la voie d'eau pour mieux cacher les augmentations qu'ils s'octroient ? En fait, la problématique n'est pas du tout la même pour les armateurs des lacquiers, transportant des vracs, et pour les armateurs océaniques sur la route transatlantique, et particulièrement pour ceux qui assurent les navettes des porte-conteneurs.⁹ Sans doute faudrait-il approfondir cette question, pour s'assurer de la compétitivité de la voie d'eau laurentienne.

⁹ Lors de la séance de travail du 29 août 2000 au Manoir Montmorency, M. Rivoalen a spécifiquement fait état d'augmentations de prix sur les acheminements transatlantiques de conteneurs de la part de certains armateurs, sans indiquer si cela résulte d'ententes entre certains d'entre eux, ou de décisions de la Conférence maritime Europe du Nord/Canada, mais en ajoutant que "les chargeurs européens font tout désormais pour éviter le Saint-Laurent". Par ailleurs, le numéro de septembre 2000 de l'*American Shipper* précise que pour la seconde fois cette année, cette Conférence augmentera ses prix sur les conteneurs en direction de l'ouest : après un surcoût de 320 dollars pour un 20', 400 dollars pour un 40' le 1er avril, elle annonce de nouvelles augmentations de 250 dollars pour un 20', 350 dollars pour un 40' le 1er octobre, auxquelles s'ajoute pour les flux dans les deux directions une participation provisoire pour

L'échelle du Québec

Les atouts qu'offre le Saint-Laurent

A cette échelle, il faut souligner d'abord *les atouts du Québec* en termes de voie d'eau maritime et fluviale. En effet, le Saint-Laurent constitue pour le Québec *une véritable mer intérieure* permettant en principe de très nombreux types de transport à des coûts intéressants, et dans des conditions répondant aux exigences d'un développement durable, tout en étant placé *au coeur de l'oekoumène*, ce qui permet d'assurer la desserte de la plupart des grandes agglomérations, et de la plus grande partie de la population et des entreprises, dans la mesure où il y a des installations portuaires adéquates.

C'est un atout considérable, car dans la plupart des autres pays, on voit les gouvernements encourager le recours accru au cabotage et à la voie d'eau intérieure, d'abord au niveau des discours, ensuite au niveau des décisions, pour soulager les réseaux de transport continentaux saturés, retarder le moment où il faudra construire des infrastructures routières et ferroviaires supplémentaires, et tenter de répondre aux engagements de Kyoto. C'est le cas notamment de l'Union européenne, qui développe à l'heure actuelle une politique en ce sens. Mais pour la plupart des pays, il ne peut s'agir que d'un *cabotage périphérique*, car mise à part l'Amazone, les voies d'eau intérieures n'offrent jamais un gabarit comparable à celui du Saint-Laurent, alors que le Québec, lui, dispose d'un fleuve qui est à la fois une voie d'eau intérieure et *une mer intérieure*, sur laquelle, à l'aval de Montréal, on peut naviguer même l'hiver ! L'ensemble de ces atouts est-il suffisamment connu de tous les acteurs économiques et de l'ensemble de la population ? Le fleuve ne serait-il pas sous-utilisé ? Dans cette perspective, et à l'heure où, partout, on parle de la nécessité d'un rééquilibrage entre les modes de transport au profit du fer et de la voie d'eau, le Québec, par le processus de consultation lancé en vue d'une politique de transport maritime et fluvial, s'engage dans la bonne direction, et cela doit être considéré comme un événement très positif.

Ceci d'autant plus que cette voie d'eau-mer intérieure a depuis les débuts favorisé le développement industriel : elle est *un facteur de localisation industrielle*, et il y a sur le Saint-Laurent des types (ou modèles) de localisation industrielle, notamment pour les moulins à papier, pour les alumineries et les usines de transformation de certains minerais (en particulier le minerai de fer et de titane), et pour les raffineries de pétrole. Dans tous ces cas, la voie d'eau fonctionne à la fois comme instrument d'approvisionnement en matières premières (le bois des forêts québécoises, la bauxite ou l'alumine, ainsi que le pétrole brut, qui sont importés, sauf pour les raffineries de Montréal, approvisionnées en pétrole brut par oléoducs), et comme outil d'acheminement d'au moins une partie des produits transformés vers les marchés intérieurs et extérieurs.¹⁰

C'est très probablement à la lumière de ces atouts que l'on peut comprendre les chiffres déjà évoqués du document de consultation (tableau 1, p.7) quant à l'évolution du trafic maritime national canadien de 1978 à 1997, où l'on constate que le Saint-Laurent est le secteur géographique qui a le moins perdu de terrain entre ces deux dates (-16%), alors que les autres secteurs (Atlantique, Grands Lacs et Pacifique) ont tous perdu 25 à 26% de leurs trafics. En particulier, la différence qui apparaît à ce niveau entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent ne pourrait-elle pas s'expliquer à la fois par un gabarit supérieur et une navigation toute l'année à l'aval de Montréal ?

le fuel de 69 dollars pour un 20', 138 dollars pour un 40', qui serait réajustée le 1er octobre respectivement à 61 et 122 dollars.

¹⁰ Sur ces modèles de localisation industrielle sur le Saint-Laurent, voir LASSERRE, J.-C. (1989), *Le Québec et le Saint-Laurent, Pour une analyse des problèmes de compétitivité de la voie d'eau*, Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent et LET, Université Lumière Lyon 2, chapitre 1, et particulièrement les p.7 à 9, et 17 à 21.

Pour une réévaluation de la place de la voie d'eau au sein des réseaux logistiques

C'est pourquoi la place de cette voie d'eau-mer intérieure exceptionnelle doit être réévaluée en tenant compte des points suivants :

1) Comme dans tous les pays développés, la très forte dominance de la route pour le transport de marchandises devient un phénomène intolérable

- par les nuisances de toutes sortes qu'elle engendre (bruit, pollution, accidents, congestion),
- et par les coûts que toutes ces nuisances entraînent pour les collectivités : les économistes soulignent la nécessité d'internaliser ces coûts externes,¹¹ et le Ministère des Transports du Québec considère qu'un poids lourd détériore la chaussée comme 10 000 véhicules individuels (chiffre nettement plus élevé que ceux cités généralement, probablement à cause du climat et de la taille des convois routiers dans cette province).

Si l'on prend en compte ces réalités, et qu'on y ajoute les recommandations, voire les engagements des pays de l'OCDE (voir le document de consultation, p.32-33), il est urgent de mettre en place des alternatives crédibles à un recours collectif exagéré à la route pour le transport des marchandises. La voie d'eau maritime et fluviale, comme le rail, font partie de ces alternatives.

2) Les grandes agglomérations du monde entier sont de plus en plus encombrées par les poids lourds routiers. D'où les réflexions en cours en vue de schémas d'aménagement des plates-formes multimodales organisées en un double réseau, aux portes des coeurs urbanisés, et en position périphérique. Cela pour éloigner ces poids lourds des centres des agglomérations, et pour réorganiser les flux de marchandises en les massifiant systématiquement par le recours aux voies d'eau et aux voies ferrées, autrement dit en développant dans tous les secteurs des chaînes logistiques multi-modales.

D'où des recommandations très fortes des spécialistes en vue de conserver soigneusement dans les grandes agglomérations tous les terrains, même mal utilisés à l'heure actuelle, à proximité des voies d'eau et des chemins de fer, pour organiser un double réseau de plates-formes multimodales :

- celui des plates-formes dites d'intérêt collectif, au pourtour des coeurs urbanisés, reliées aux réseaux nationaux par voie d'eau et chemin de fer, collectant et distribuant par petits camions dans les centres des agglomérations ;
- celui des plates-formes périphériques, en banlieue, directement "branchées sur la voie d'eau, le réseau ferroviaire et les flux aériens (plates-formes aéroportuaires), équipées pour "capturer" les poids lourds en leur fournissant tous les services, et pour collecter et distribuer elles aussi les marchandises dans l'agglomération par petits camions. Dans cette perspective, les poids lourds ne circuleraient plus à l'intérieur de l'agglomération que sur certains itinéraires bien précisés.¹²

3) Sur le Saint-Laurent, la Côte Nord, de Tadoussac à Blanc Sablon, n'est pas reliée directement aux réseaux ferroviaires et routiers du continent. Du point de vue de l'organisation des transports, *elle fonctionne comme une île, exactement comme les Iles de la Madeleine et Terre-Neuve*, et par conséquent, elle contraint à l'utilisation de réseaux multi-modaux, où les poids lourds, les semi-remorques et les conteneurs doivent être placés sur des navires et/ou des traversiers. A l'échelle locale, le gouvernement provincial intervient déjà dans les services de traversiers en différents points sur le fleuve

¹¹ Voir par exemple CROZET, Yves, "Comparer les coûts de transport", dans *Transport fluvial et environnement*, Actes du colloque de Lyon du 23 novembre 1996, dans *Naturellement*, no.58, printemps 1997, p.6.

¹² Voir LASSERRE, J.-C., *Les plates-formes multimodales en milieu urbain : de la réalité physique aux concepts de plate-forme éclatée et de réseaux de plates-formes*, Contribution au colloque sur le transport de marchandises en ville, Colloquiers Jacques Cartier, Montréal, 3-6 octobre 2000, 9 p.

et sur le Saguenay. A l'échelle régionale, des armateurs sont déjà engagés dans des services de navigation desservant les Iles de la Madeleine et Terre-Neuve. Compte tenu de ces services, et compte tenu du fait que beaucoup de transports de marchandises et de personnes se développent à la fois transversalement et longitudinalement par rapport au fleuve, ne conviendrait-il pas de repenser avec tous les acteurs l'ensemble de ces services, en organisant une navigation à la fois transversale et longitudinale, touchant alternativement la rive droite et la rive gauche ? Cela pourrait entraîner un certain nombre d'investissements dans de nouveaux navires, et par conséquent amener de nouvelles commandes aux chantiers navals québécois ?

En conclusion, oui, le Québec a besoin d'une politique de transport maritime et fluvial, à condition qu'elle constitue un des volets d'une politique de transport globale,

- où chaque mode participe de façon équilibrée, selon ses moyens et ses avantages, au fonctionnement de l'ensemble ;
- où le transport combiné (multimodal) est systématiquement encouragé dans une perspective de développement durable ;
- où les axes de flux massifs sont délibérément attribués à la voie d'eau et/ou au chemin de fer par les autorités politiques dans le cadre d'un plan de circulation provincial. Après tout, n'est-ce pas leur rôle et leur responsabilité, en vue de la recherche du bien collectif ?



Telecopier Transmission Sheet
Bordereau de transmission par télécopieur

DATE: August 16 2000
TO / A: name / nom Daniel Harottle
numéro de FAX number: (418) 646-9959
Institution: _____

Number of pages / Nombre de pages: 4
(Including this page / cette page incluse)

If any page is missing, please contact immediately / S'il manque quelque page que ce soit, S.V.P. communiquer immédiatement avec

TELEPHONE: (514) 398-6606 FAX: (514) 398-4659

FROM / DE: name / nom Prof. W. Tetley
Numéro de TELEPHONE number: (514) 398- _____

MESSAGE:

ACCOUNT / COMPTE: _____

Faculty of Law, 3644 Peel Street, Montreal, Quebec, H3A 1W9

673

Consultation sur une politique
de transport maritime et fluvial
Québec, Québec

Le 29 août 2000

Prof. W. Tetley, c.r.
Université McGill
3644, rue Peel
Montréal, Québec, H3A 1W9
Téléphone.: (514) 398-6619
Télécopieur : (514) 398-4659
Courriel : tetley@falaw.ian.mcgill.ca
Site web :
<http://www.admiraltylaw.com/tetley>

(Confidentiel)

**Politique de transport maritime et fluvial, Ministère des Transports du Québec,
Mai 2000**

I. RÉSUMÉ

1) Introduction

a) Une politique en transport du Ministère du Québec

«D'un point de vue politique, la présente réflexion s'insère dans une démarche plus globale d'élaboration d'une **politique en transport** visant à encadrer l'action du Ministère dans tous les aspects du transport. Cette démarche repose notamment sur l'adoption d'un réseau stratégique de transport, dont l'un des volets est axé sur la vocation économique internationale.» p. 4

b) Le désengagement du fédéral

«Le désengagement du gouvernement fédéral à l'égard du transport en général et du transport maritime en particulier offre également au Québec l'opportunité d'examiner une nouvelle répartition de ses actions et de celles de ses divers partenaires.» p. 4

«En effet, le gouvernement du Canada, tout en conservant ses pouvoirs législatifs et réglementaires en matière de transport maritime, procède à la dévolution de nombreuses infrastructures portuaires, réduit son financement, confie à d'autres la gestion d'infrastructures et la prestation de certains services et procède de plus en plus au recouvrement de coûts de prestation des services qu'il continue d'offrir lui-même.» p. 4

«De plus, ce désengagement dans la gestion du gouvernement fédéral n'est nullement accompagné d'un transfert de pouvoirs, de sorte que la capacité réglementaire dans le transport maritime, loin d'être dévolue au Québec, demeure un outil à la disposition du gouvernement fédéral.» p. 4

674

c) **Transport de marchandises et personnes**

«Les déplacements de personnes et des marchandises traduisent le niveau d'activités de la société québécoise.» p. 4

f) **Le domaine maritime**

«Le domaine maritime comprend, outre le transport ..., la construction et réparation navales, pêcheries, croisières et excursions, tourisme nautique, gestion du milieu marin, etc.» p. 4

2) **Première Partie : État de la Situation du Transport Maritime**

3)	Deuxième Partie : Défis et Perspectives	24
2.1	Organisation du commerce à l'échelle internationale	24
2.2	Restructuration du transport des marchandises	26
2.3	Embauche et formation de la main d'oeuvre	28
2.4	Promotion du Saint-Laurent comme système de transport maritime et de commerce international	29
2.5	Développement des croisières internationales et du nautisme	31
2.6	Avantages environnementaux du transport maritime	32

II. **COMMENTAIRES PAR WILLIAM TETLEY**

1) **La politique proposée – avantages**

- a) le système de chemins de fer au Québec et le système de transport par camion au Canada;
- b) la société d'administration du Port de Montréal est déjà en général très efficace.

2) **Difficultés**

- a) le climat (l'hiver) au Québec;
- b) le niveau d'eau dans le fleuve;
- c) l'infrastructure industrielle limitée dans le bassin du St. Laurent (en comparaison avec, par exemple, le Port de Charleston/Atlanta);
- d) les salaires et l'efficacité des débardeurs au Québec;

- e) les salaires et l'efficacité des pilotes au Québec;
- f) les salaires et l'efficacité des équipages;
- g) L'ALENA (NAFTA);
- h) la voie maritime du Saint-Laurent – profondeur et largeur;
- i) les relations de travail maritime sont du ressort du fédéral.

WT/August 16/2000

f:\assorted\Consultation.transport.wpd
g:\everyonettetley\Consultation.transport.wpd

676



VALLOUREC & MANNESMANN TUBES

TELEFAX

26/06/00
 Date /Date :
Paul Marie RIVOALEN
 Emetteur/From :
LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS
 Service/Department :
+ 33 1 49 09 37 93
 Téléphone/Phone :
+ 33 1 49 09 36 99
 Téléfax/telex :

Hughes PARLLETTE
 Destinataire/To :
Compagnie de France
 Société/Company :
 Service/Department :
 Téléfax/Telex :
 Copies/Copy :

Objet/Subject :

Page 1 / of

Sub / entree

Avec un e-mail

677

V&M FRANCE

Paul Marie RIVOALEN à M. Hugues MORRISSETTE

Vous avez eu la gentillesse de me demander mon avis sur le document « Politique de transport maritime et fluvial »

Sur un plan général, ce document est remarquable. Il a su porter un éclairage très équilibré et réaliste sur la situation du Commerce mondial et ses perspectives ainsi que sur la place du Canada et du Saint Laurent dans cet ensemble avec des coups de projecteur très judicieux sur le passé et les tendances fortes de l'avenir, tout ceci appuyé par des propositions que les responsables politiques auraient, à mon humble avis, tout intérêt à bien étudier et à suivre.

Les commentaires personnels adaptés à un suivi quotidien des affaires qu'un breton - tombé dès son plus jeune âge dans ces métiers du transport- pourrait vous apporter sont les suivants * :

* 1) ils suivent la chronologie de votre document et vous donneront l'éclairage d'un industriel vendant et transportant ses produits jusqu'aux lieux d'utilisation de ceux-ci. La localisation de ses clients et leurs éventuelles délocalisations dans le temps (la logistique devient un des motifs principaux) sont autant de motifs à réflexion.

2) il s'agit ici bien sur d'être positif. Les éventuelles critiques que vous pourriez déceler dans mes propos viennent d'un ami.

- pertes de trafic sur le Saint Laurent.

Comme je l'avais signalé au moment où vous nous aviez invité à parcourir les principaux ports du Saint Laurent de Montréal à l'embouchure, le principal problème rencontré par les chargeurs réside dans le fait que les responsables en place, en particulier à Montréal, considèrent qu'ils sont passés obligés et développent de ce fait un comportement commercial critiquable et pénalisant pour la région. La gestion des zones portuaires sont entre les mains de quelques-uns qui étant devenus « les plus riches de leur cimetière » n'ont plus d'intérêt à développer ou à laisser entrer une quelconque concurrence. Mon avis n'a pas changé aujourd'hui. La situation a simplement empiré du simple fait que la diminution du tonnage entraîne suivant une logique incontournable une hausse des prix pour chaque tonne restante. Le cercle vicieux est installé.

- le trafic international et le cabotage

la concentration récente de plusieurs armateurs canadiens conduit inexorablement à une baisse de qualité de service doublée d'un désintérêt à continuer de trouver des gains de productivité qui permettraient de rester à un niveau de qualité internationale et de conduire à des baisses de niveaux de fret indolores pour l'armateur et qui fidélisent les clients. Cette tendance est de plus en plus nette.

Les ports du Saint Laurent sont des ports chers et artificiellement compliqués (procédures administratives, douane, moyens de communication interprofessionnels difficiles). Ces éléments sont pénalisants pour les grands navires, le taux à l'unité chargée est plus élevé qu'ailleurs, ils sont inadmissibles pour les petits navires au cabotage.

Vous connaissez les trois motifs que je développe depuis longtemps pour faire comprendre aux pouvoirs publics français pourquoi les caboteurs français ont disparu de nos côtes : ce transport est cher, il est risqué, il est inadapté.

Le premier point est déjà développé.

Le second point fait ressortir que la responsabilité d'un chargeur « maritime » est beaucoup plus engagée que celle d'un chargeur « terrestre ». Il suffirait d'aligner les différentes versions des responsabilités juridiques de tous les modes de transport entre eux pour rendre le cabotage moins « dissuasif » pour un chargeur. Les règles de Hambourg, à l'élaboration et la promotion desquelles j'ai personnellement beaucoup donné n'ont pas d'autre but... Le reste n'est plus qu'un problème d'assurances.

Le troisième point fait ressortir l'inadéquation totale qui existe entre les unités de charges dans les différents modes de transport :

Le conteneur maritime est une belle invention. Au demeurant, celui qui a mis le concept en application ne s'est intéressé qu'au moyen de transport, laissant totalement de côté le contenu. C'est une idée intéressante que d'imaginer que le conteneur maritime a été lancé en se moquant totalement des produits qui y seraient transportés. Ce sont bien en effet les dimensions extérieures et non intérieures qui ont été normalisées. La conséquence est que le conteneur maritime est inutilisable sur terre (il faut toujours payer un retour à vide quelque part) et qu'il ne peut pas s'inscrire dans un transport multimodal moderne. C'est faire la part belle au camion dont la remorque a toujours tenu compte des normes dimensionnelles des produits manufacturés. (palette de type 1000X1200 ou 1200X1200)

C'est la raison pour laquelle je me suis également beaucoup investi dans la norme des conteneurs du futur appelé ISO 02. Même si les armateurs anglo-saxons, principaux adversaires de cette proposition, sont pour le moment sortis vainqueurs de cette bataille, je reste persuadé que, respect de l'environnement aidant, ce concept devra être reconnu et adopté par la prochaine génération. Ces trois éléments réunis nous/vous permettront de remettre sur la mer, les fleuves et les lacs, des produits qui n'auraient jamais du venir sur les routes !

les trafics sur le Saint Laurent

le système de réglementation de la navigation sur la voie des grands Lacs favorise et des surcoûts de passage (taxes, pilotage...) et la disparition des armements des pays développés. En effet, la tendance actuelle est de se désintéresser des flottes de navires de commerce en laissant se développer des flottes de navires battant des pavillons exotiques souvent sous-normes. Moins il y a de navires de ces lignes des Grands Lacs, moins de capitaines peuvent recevoir le brevet de capitaine pilote, donc moins de navires de ces mêmes lignes peuvent revenir s'installer sur ces destinations. L'amorçage du cercle vicieux est réalisé et devient irréversible. Du même coup, un armateur tel que Fednav spécialise ses navires et se trouve rapidement en position de quasi-monopole, avec la perte de qualité de service et les surcoûts de fret sans cause qui caractérisent rapidement cet état de fait, déconsidérant du même coup ce chemin maritime remarquable et les équipages de valeur qui arment ces navires. Je pense que c'est une grave erreur que de croire que la puissance maritime d'un pays n'a plus rien à voir avec l'importance de son pavillon, mais c'est ainsi. Cela se traduit sur le Saint Laurent par la disparition à jamais des lignes maritimes de ces pays qui ont la capacité de commercer avec les pays du Nord de l'Amérique.

les trafics sur les systèmes concurrents

pendant ce temps les ports de la côte Est des Etats-Unis, appauvris par des années d'excès de syndicalisme et d'auto-protectionisme, se sont réveillés et mettent en place des systèmes modernes de liaison terre-mer. De Norfolk à Philadelphie, des offres très alléchantes sont proposées par des représentants installés en Europe et qui visitent régulièrement les clients chargeurs importateurs et exportateurs. L'agressivité commerciale est dommageable pour le port qui ne fait rien. C'est ainsi que de nombreux trafics destinés aux ports des Grands Lacs sont maintenant détournés de la voie du Saint Laurent, que le transport maritime ait été effectué par navire conventionnel ou conteneur. C'est un fait nouveau et qui prend de l'ampleur. La voie du Mississippi n'est pas nouvelle, mais elle n'est pas moins agressive, en terme de prix comme de disponibilité de barges et de pousseurs, avec un système cohérent de rupture de charge dans des centres logistiques parfaitement équipés et bon marchés.

De nombreux clients glissent ainsi de l'Est vers l'Ouest. Nous n'aurons bientôt plus besoin de Montréal si les conditions ne changent pas rapidement.

Même les trafics en provenance du Brésil sont maintenant livrés à Vancouver et terminent leur voyage par fer. Sur ce point, il faut pourtant être clair. L'attractivité du mode ferroviaire tient plus à la perte de motivation et de dynamisme des ports du Saint Laurent qu'à une meilleure qualité de service et de communication du mode ferroviaire canadien qui semble s'enfoncer également dans les tentations monopolistiques. Ce glissement lent mais caractérisé vers l'Ouest devrait être pris très au sérieux par le Gouvernement du Québec et d'autant plus sérieusement que ce mouvement est invisible et insensible au quotidien. Qui se soucie de perdre 100 tonnes par jour, surtout s'il estime que c'est une question de principe ! Après 10 ans seulement, le fossé creusé est tellement large et profond que personne n'est plus capable de le franchir de façon indolore.

- la concurrence des cartels armatoriaux et les navires de la dernière génération.

Vous savez combien j'ai combattu ce goût des pays riches à protéger (du moins le croient-ils) leurs armateurs par le maintien des systèmes conférentiels qui permettent aux armateurs - fait unique dans l'industrie moderne - à former des cartels de prix et de service, tout en se désengageant financièrement de l'ensemble des services paramaritimes. Le résultat est maintenant vérifié. Les USA n'ont plus de flotte propre. Les Etats de l'Union Européenne ont perdu leurs armateurs. Seuls subsistent ceux qui ne sont que des filiales de grands groupes pétroliers ou financiers dont l'ambition maritime est inexistante. Les armements du Japon, pourtant très liés à l'industrie, connaissent une crise grave.

La mondialisation conduit ces derniers cartels armatoriaux à commettre l'erreur de croire que le gigantisme est une solution au problème posé par la recherche de meilleur profit et de gains de productivité. Les chargeurs savent que ces navires gigantesques ne répondent pas à la demande de leurs clients. Le meilleur service peut être apporté par des navires plus petits, pouvant remonter les fleuves et livrer les produits au cœur des régions industrialisées. C'est là un espoir pour des régions comme le Québec, si votre gouvernement veut jouer pleinement cette carte. Le désengagement que votre document semble craindre ne va pas dans cette voie.

- Conclusions diverses

Le problème posé par les navires sous normes et des équipages issus de pays exotiques doit être étudié avec circonspection. Des conclusions hâtives peuvent conduire à des décisions qui vont dans le sens inverse de l'intérêt des pays développés. Le monde maritime est déjà bien en danger pour que nous nous tirions nous-mêmes une balle dans le pied. Si un ordre mondial n'est pas instauré et respecté, les pays les plus vigilants perdront leur trafic rapidement. En Europe, la concurrence entre les ports, par exemple, conduit à des distorsions de concurrence !

Je suis tout à fait d'accord avec votre document sur le passage concernant la formation aux métiers maritimes. L'industrie, comme le commerce, doivent intervenir dans la définition des besoins, de même qu'une formation maritime n'est durable que s'il existe des navires de commerce du pavillon national. Il ne sert à rien de former des professionnels qui ne seront à court terme que des mercenaires exilés.

La mesure qui à mes yeux doit être au démarrage de toute réforme concerne la redynamisation des places portuaires en engageant une véritable réflexion sur chacune des professions qui les compose. Il est dangereux et inutile de protéger, voire de conserver, des professions qui ne correspondent plus aux moyens de transport moderne. C'est certainement une politique ambitieuse et difficile, c'est la seule qui permette de rebondir et redémarrer.

Paul-André Renaud

Paris le 15 juin 2000

LE TRAFIC SUR LE SAINT-LAURENT : Intérêt ou désintérêt ?

Les ports :

Le comportement commercial des responsables en place qui se considèrent comme des passages obligés est critiquable et pénalisant pour les chargeurs.

Il incite les importateurs et exportateurs à chercher d'autres voies de pénétration pour leurs échanges.

Le transport maritime seul n'est plus le vecteur déterminant du Commerce International car l'acte industriel ne s'arrête plus à la production et à l'embarquement du produit à bord d'un navire. Un produit n'est réputé « bon » que s'il est livré à l'heure, en bon état et à un prix concurrentiel.

Le Saint Laurent ne peut plus se satisfaire d'être une splendide voie de pénétration. Il doit maintenant offrir toutes les gammes de services annexes que réclament nos clients. Le souci le plus préoccupant de cette région concerne l'absence de zones logistiques portuaires qui sont à la fois porteuses de valeur ajoutée pour les produits et génératrices d'emplois et de savoir-faire.

Le trafic international :

La concentration récente de plusieurs armateurs desservant la région conduit à une baisse de qualité du service offert et à un désintérêt marqué de ceux-ci à continuer de trouver des gains de productivité qui leur permettraient de rester à un niveau de qualité international en continuant dans le même temps à offrir des frets concurrentiels. Le niveau élevé des prix des ports du Saint Laurent associé à des procédures administratives compliquées pénalisent les grands navires en augmentant le prix de revient à l'unité chargée.

De plus, le système de réglementation de la navigation sur les Grands Lacs génère des surcoûts importants et étouffe une concurrence extérieure nécessaire que les armements des pays développés pourraient entretenir dans cette région.

Le cabotage :

Trois raisons simples conduisent à la perte du trafic opéré par caboteur maritime et/ou fluvial

Il est cher. Ce qui est cité plus haut et qui est pénalisant pour les grands navires devient insupportable pour le caboteur. Le coefficient diviseur est trop faible.

Il est risqué. La responsabilité de l'industriel chargeur est beaucoup plus engagée s'il charge ses produits sur l'eau que s'il les charge par voie terrestre. Le cabotage maritime est juridiquement dissuasif. La récente catastrophe provoquée par le pétrolier ERIKA montre clairement qu'en continuant de se tromper de cible, les pouvoirs publics vont continuer d'affaiblir la part du cabotage maritime sur les côtes européennes, malgré un discours totalement opposé.

Il est inadapté. Les tonnages qui pourraient être gagnés à la voie maritime concernent pour une grande part le transport local des produits conteneurisés. Or le conteneur maritime du type ISO 01 est totalement inadapté à une chaîne multimodale moderne de transport.

Les systèmes concurrents :

Les ports nord-est des Etats-Unis, appauvris par des années d'excès de syndicalisme et d'auto-protectionnisme, deviennent de plus en plus agressifs. Certains trafics se déroutent déjà du Saint Laurent, trouvant une qualité de service et des coûts qui n'existent plus ici. La conséquence, invisible et insensible au départ, conduit à des déroutements de flux, puis à des délocalisations de lieux de transformations ou d'utilisation.

La voie du Mississippi n'est pas nouvelle, elle n'en est pas moins agressive, en terme de prix comme de disponibilité de barges et de pousseurs ; ce système trouve un appui supplémentaire dans un réseau de plus en plus dense de centres logistiques parfaitement équipés et bon marché.

La côte ouest enfin est un concurrent non négligeable. Nombre de produits transitent par le port de Vancouver et terminent leur acheminement par fer. Sur ce point, il convient d'être clair : l'attractivité de la côte ouest tient plus à la perte de motivation et de dynamisme des ports du Saint Laurent qu'à la qualité de service et de communication du réseau ferré canadien qui semble s'enfoncer également dans des tentations monopolistiques. Sur ce point, nos expériences européennes nous indiquent qu'à l'évidence, il n'existe pas de monopole gentil !

Les cartels armatoriaux et les navires de la dernière génération :

Le système des conférences maritimes a été créé à la fin du 19^{ème} siècle par l'Empire britannique afin de protéger ses colonies d'éventuels armateurs concurrents. La protection dont continuent de jouir les armateurs regroupés dans ces véritables cartels se retourne aujourd'hui contre les pays qui ne soutiennent pas à la fois une marine marchande nationale et une situation de libre concurrence (regroupant d'un coup les avantages de deux systèmes qui pour cohabiter se doivent de travailler dans l'excellence)

La conférence maritime a pour effet de tuer en son sein les armateurs les plus faibles ou les moins soutenus par leur nation. Nous vivons aujourd'hui la fin du cycle. En effet, seuls quelques armateurs appelés mega-carriers se partagent les grands circuits commerciaux. Ils peuvent entre autres décider qui exportera et vers quelle destination. Il est facile d'imaginer le danger que ceux-ci représentent puisqu'ils ne sont pour le plus grand nombre que des filiales de grands groupes pétroliers ou financiers dont l'ambition maritime est inexistante. De plus, la mondialisation les conduit à commettre l'erreur de croire que le gigantisme des navires est une solution supplémentaire à la recherche du meilleur profit. Même si leurs clients, mais peut-on utiliser ce terme dans un marché où la relation client - fournisseur est inversée, savent que ces navires ne répondent pas à la demande des acheteurs, cette course à celui qui disposera du plus grand navire continue.

L'arrivée de ces grands navires a plusieurs effets négatifs :

- le client ne sait plus à bord de quel navire ses produits vont traverser les océans, car ces grands bateaux sont le plus souvent servis par des feeders qui transbordent au gré des voyages dans un hub ou un autre.
- les ports qui ne sauront pas faire les efforts commerciaux pour les accueillir deviendront des ports secondaires et se trouveront en concurrence directe avec les autres moyens de transport terrestre, ce qui n'est pas à leur avantage.
- les ports de rivière seront simplement exclus.
- les ports traditionnels qui ne seront pas capables de réformer leurs méthodes basées sur les coutumes anciennes et sur les avantages acquis disparaîtront au profit de plaques de béton construites au milieu de nulle part. Manutentionner un conteneur ne demande aucun savoir-faire de docker. La machine fait tout. Une liaison avec le fer, la route et peut-être le fluvial suffira au bonheur de ces armateurs. Qui connaissait le nom de GIOIA TAURO il y a 10 ans. Ce port italien a doublé en quelques années le port de Marseille en nombre de TEU manipulés.
- les transbordements se multiplieront avec les risques d'avaries ou d'erreurs liés à chaque rupture de charge.
- les délocalisations industrielles et commerciales se multiplieront.
- enfin, et c'est probablement le plus grave, le savoir-faire de populations entières peut disparaître d'un coup, avec les problèmes sociaux liés à ces cassures brutales.

Propositions

Dynamiser les places portuaires

Soutenir les ouvertures à la concurrence

Développer une formation adaptée

Multiplier les actions de communication

Profiter du pronostic plutôt flatteur de l'OCDE qui place le Canada au 2^{ème} rang des grands pays industriels avec une avance du PIB de 4,3% derrière les USA 4,9% et avant la France, 3,7% pour lancer les réformes nécessaires à un redémarrage de l'attractivité de la zone du Saint Laurent. C'est dans ces périodes fastes que ce type d'effort doit être accompli.

Conclusion

Je remercie les autorités québécoises de m'avoir permis de m'exprimer sur un sujet qui m'est très cher. Permettez-moi de tirer un coup de chapeau à ces responsables qui osent affronter un sujet aussi brûlant de front en faisant preuve d'autant de courage que de lucidité. Je souhaite à votre pays toute la réussite qu'il mérite.

Documents joints

Entretiens chargeurs-armateurs

Pour un plan d'urgence au service des ports français

Extrait de LA REVUE MARITIME juin 2000

Les engins de transport du futur : conteneurs ISO 02 ?

POLITIQUE DE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Textes complémentaires

	Page
• Canadian Sailings..... M. Léo Ryan	687
• Lake Carriers' Association..... M. George J. Ryan	688
• Masters, Jack..... Ex-maire et ex-député de Thunder Bay	690
• Lloyds List..... M. George Anderson	691
• Le Soleil..... M. Jean-Pierre Leblanc	692

OCEANS TO OCEANS



LEO RYAN

Quebec government preparing ambitious new maritime policy blueprint for St. Lawrence River

Amidst the many changes in global transportation and trade trends in recent years, what is the future of the St. Lawrence River as a vital maritime corridor for Quebec and the North American economies?

Such a question may seem surprising, but there are serious problems. And they exist, indeed, not only in the context cited above, but taking into account the impact of competing modes of transport, ports on both the east and west coasts, the largely subsidized Mississippi system, and of Coast Guard cost recovery.

Another important development has been the Canada Marine Act, which resulted in the creation in 1999 of local port authorities with virtually full autonomy, and has added new financial and fiscal burdens for port administrations.

Although Montreal has had a phenomenal success as a container port, very likely handling more than one million TEUs for the first time this year, one has to look at the overall picture of commercial traffic on the St. Lawrence — and here the statistics tell a pretty alarming story.

Over the past two decades, the ports on the waterway have lost some 25 million tonnes of cargo, or the equivalent of 20 per cent of their business. The loss has even been felt in such "natural" markets as Europe. Total throughput in 1999 was about 105 million tonnes versus 129 million tonnes in 1979. This contrasts with sustained traffic growth in ports on the Atlantic and Pacific Coasts.

The biggest loss has been in Canadian grain export shipments, with West Coast ports now accounting for the lion's share as Asia has displaced Europe as the main foreign market for grain products.

But do the general trends mean that the St. Lawrence waterway has become too costly? And what are the long-term implications of the lower water levels in the past few years on the Great Lakes/St. Lawrence?

Well, in a recent initiative that has received positive response from shippers and the maritime community, the Quebec government decided to look for a strategic approach in what is perceived as an absence of a comprehensive Canadian policy and as a virtual "withdrawal" of Ottawa from the maritime transport sector.

This past spring, the Quebec Ministry of Transport, with the St. Lawrence Development Secretariat playing a key role, released a Discussion Paper entitled *Maritime and Inland Waterway Transport Policy*. Over the summer, more than 70 shippers, carriers, port officials, other stakeholders and experts took part in direct consultations.

For many, it was a first occasion to meet the provincial government's point man in the important exercise: Jacques Baril. As *ministre délégué aux Transports*, he has full responsibility for maritime transport affairs.

A veteran parliamentarian with a farming background, Mr. Baril has proven to be a quick learner. To get a feel for the waterway, he has taken trips on a lake vessel through the Welland Canal and on a freighter up the St. Lawrence to Newfoundland. His aides, in fact, testify that he has adopted the St. Lawrence cause with a missionary zeal since taking over this portfolio in late 1998.

In an interview with *Canadian Sailings*, Mr. Baril said that under the new dynamics of port management ushered in by the Canada Marine Act, "the provincial government must act as a *rassembleur* (ral-

lying force) and create a partnership with the private sector."

Following sweeping reforms in the railway and airline industries, Ottawa has, in Mr. Baril's view, effectively withdrawn from direct operation and financing of port infrastructures while imposing new costs for Coast Guard services.

The cumulative effect of various elements on the competitiveness of the waterway has to be closely measured, he said. These include the whole evolving tax structure. "You can't have municipalities hitting ports with excessive taxes. This hurts the local economy and shows narrow vision. The Quebec government has the jurisdiction to intervene in tax matters."

"We want to raise public awareness," Mr. Baril continued. "on the importance of maritime transport for the economy. It is unquestionably the least-polluting mode of transport, and offers environmental benefits."

Mr. Baril stressed that the current initiative was "not politicized" — although it could eventually lead to negotiations with Ottawa "on transfers of some responsibilities."

The St. Lawrence waterway, he said, needs much wider promotion abroad. In an era of jumbo containerships, Mr. Baril also suggests it could be feasible in the not-too-distant future to establish a transshipment centre in the deep waters of the St. Lawrence, with feeder vessels going to Montreal, Quebec City and Great Lakes ports.

Mr. Baril disclosed that his department is preparing a maritime transport blueprint with the objective of a first phase of "concrete steps" being announced in next spring's provincial budget. Stay tuned.



Gouvernement du Québec
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent

Quebec, October 3, 2000

Mr. George J. Ryan
President
Lake Carriers' Association
614 Superior Ave., West
915 Rockefeller Building
Cleveland, OH 44113-1383
U.S.A.

*Hugues,
Thanks for the paper - well done!
Only one comment attached.
It is straight forward
and factual. We live in a
highly competitive world.
I too will miss you in
Hamilton. Thanks for your
support.*

Dear Mr. Ryan, *George,* *George*

It is my pleasure to forward to you the following discussion paper « Maritime and Inland Waterway Transport Policy ».

It has been prepared by the Saint-Lawrence Development Secretariat and the Department of Transportation of the Quebec Government. This document underlines the emergence of a maritime policy for the Quebec Government.

The first part of the document provides an overview of maritime transport and the manner in which it affects Quebec. Part-II focuses on the main challenges and prospects to which our minister must give priority to ensure that maritime transport contributes to Quebec's economic development.

Up to now, around one hundred groups and/or people have examined the original french version of this paper and have made comments. It is without a doubt an essential tool in developing a government maritime and inland waterway transport policy.

We would be pleased if you would read the document and give us your comments and/or review it. In this way, Quebec will be in a position to trace a line of action.

Yours sincerely,

HUGUES MORRISSETTE
General Director

encl.

*Will miss the evening
my in Hamilton,
My colleague Gerard
Mavis will be there.
Congratulations!
you*

688

million short tons to 700 million short tons in the Mississippi River system overall. This relies on a unique system of barge transport upstream from Baton Rouge, a region that is rich in natural resources and extends to the industrial heartland of North America. A well organized and efficient railway network is also found in the region.

The St. Lawrence Seaway port network is a serious competitor for St. Lawrence River ports with respect to the transport of Canadian and American grain and raw materials shipped overseas, e.g. coal and ore. It should be noted that, in 1980, more American than Canadian grain was shipped through the Great Lakes and the St. Lawrence River (14.4 MT as against 12.4 MT). American shipments declined more or less steadily to 6.6 MT at present. Canadian shipments peaked at 17.4 MT in 1983, then fell to 6.9 MT in 1988.

The St. Lawrence Seaway port on the Mississippi River enjoys an advantage in that no tolls are levied and the U.S. Army Corps of Engineers helps maintain the river system. The St. Lawrence Seaway is self-financing. Moreover, American fiscal policy promotes the construction of barges, which ensures an adequate supply that freight rates remain very low. The deregulation of the rail industry and the privatization of railway networks in the United States have created significant competition for the St. Lawrence River-Great Lakes system.

The limited draught on the upper Mississippi, drought and flooding that occur repeatedly in this region and a number of outmoded locks are undermining the reliability of this waterway and are likely to prove to be constraints in the future. The situation is entirely different on the portion of the St. Lawrence Seaway between Baton Rouge and the Gulf of Mexico. This important industrial and port zone can accommodate ships with a draught of 40 feet. Traffic there is among the heaviest in the world.

Transport of iron ore

The balance between upstream and downstream traffic on the St. Lawrence Seaway is an important factor in the competitiveness of the St. Lawrence River-Great Lakes system in relation to the Mississippi River system. Traffic on the St. Lawrence River-Great Lakes system centres primarily on grain (downstream) and iron ore (upstream). This complementarity is all the more important since, in the case of bulk shipping, transportation costs account for a significant portion of the price of the product delivered.

In the early 1980s, the crisis in the steel sector appreciably affected the transport of iron ore on the St. Lawrence River. In the United States, outmoded plants shut down. American steel output declined from 160 MT to 85 MT in the 1980s. The increase in tolls on the St. Lawrence Seaway in the early 1980s reduced the competitiveness of ore shipped via the St. Lawrence River in relation to ore shipped from Minnesota loaded on Lake Superior.

Various countries in South America and Africa are now offering on the world market high-quality iron ore produced at lower cost, which has affected demand for Québec iron in Great Lakes steel. Starting in the mid-1980s, Brazilian and African iron ore were even transported between St. Lawrence River ports and the Great Lakes. This traffic now stands at roughly 1.5 MT. The increasing use of this iron ore is also creating potential complementarity with ocean-going vessels that transport grain in St. Lawrence River ports.

Proceeds from a fuel tax are used to maintain the Mississippi River system.

found 50% of the new construction of locks and d
ALL MAINTENANCE DREDGING IS PAID FOR THROUGH 11
APPROPRIATIONS FROM GENERAL REVENUE.

689

Jack Masters
153 Whalen Street
Thunder Bay, On.
Tel/Fax (807) 767-2237
email jmasters@tbaytel.net

*per main Lydipets
de Thunder Bay (ont)
PTA 7149*

Hugues Morrissette
General Director

Dear Hugues,

It is always good to hear from you.

The Waterway Transport Policy discussion paper is very interesting. I am bringing it to the attention of the Thunder Bay Port Authority Board and our administration.

The document clearly indicates that we need a true Canadian Transportation Policy that will create a level playing field and allow Maritime Transport to play it's vital role in our economy.

The Mayor's Conference tried to do just that and in fact is still attempting to accomplish this.

I believe that Quebec and Ontario must work together at the highest level to insist on creating an equitable National Transportation Policy that is truly National and that ensures that all federal Ministries understands their role and their need to co-ordinate their policies. Too often the various Ministries operate in a counter-productive way in respect to Maritime matters.

I don't know how helpful these comments are but I offer them anyway.

By the way, could you send any future correspondence to my home address? I work out of the home most of the time.

Keep well. Continue using your great will power. Stay in touch.

Yours sincerely;

Jack
Jack Masters.

Montreal

Quebec blueprint to free up St Lawrence traffic flow

George Anderson ■ Montreal

THE steady erosion of commercial traffic through St Lawrence River ports has stirred the Quebec government into seeking solutions by preparing an ambitious maritime transport blueprint.

While the Port of Montreal has, in recent years, enjoyed a big success as a North Atlantic container gateway, the overall commercial traffic trends on the St Lawrence River are pointing south.

The first phase of concrete initiatives is to be announced in next spring's provincial budget, disclosed Jacques Baril, the Quebec government minister with special responsibility for maritime transport, in an interview.

Last summer, the Quebec provincial transport department held a series of consultations with shippers, carriers, port officials and other stakeholders in the North American waterway on changing trade and transportation patterns.

Discussions notably touched on the impact on St Lawrence River maritime business of competing modes of transport, of cargo flowing to ports on both the east and west coasts, and of Canadian Coast Guard cost recovery.

Another important development has been the Canada Marine Act, which resulted not only in the creation in 1999 of local port authorities with virtually full autonomy, but has added new financial and fiscal burdens for port administrations.

Over the past two decades, the ports on the waterway have lost some 25m tonnes of cargo, or the equivalent of 20% of their business. The loss has even been felt in such "natural" markets as Europe.

Total throughput in 1999 was about 105m tonnes versus 129m tonnes in 1979.

This contrasts with sustained traffic growth in ports on the Atlantic and Pacific coasts of North America.

The largest loss has been in Canadian grain export shipments, with West Coast ports now accounting for the lion's share, as Asia has displaced Europe as the main foreign market for grain products.

Following sweeping reforms in the railway and airline industries, Ottawa has, in Mr Baril's view, virtually withdrawn from direct operation and financing of port infrastructures while imposing new costs for coastguard services.

The cumulative effect of various elements on the competitiveness of the waterway has to be closely measured, he said.

These include the whole evolving tax structure. "You can't have municipalities hitting ports with excessive taxes," Mr Baril said.

"This hurts the local economy and shows narrow vision."

The Quebec government has the jurisdiction to intervene in tax matters.

"We want to raise public

awareness on the importance of maritime transport for the economy. It is unquestionably the least-polluting mode of transport, and offers environmental benefits."

He said that the St Lawrence River should receive much wider promotion abroad — especially in Europe and the United States — as a key North American transportation corridor.

The Quebec government is, in fact, exploring the concept of a "roving ambassador for the St Lawrence".

During the interview, Mr Baril affirmed that the current initiative was "not politicised", although it could eventually lead to negotiations with the federal government "on transfers of some responsibilities". In an era of jumbo container-ships, Mr Baril also suggested, it could be feasible in the not-too-distant future to establish a trans-shipment centre in the deep waters of the St Lawrence.

This would have feeder vessels going to Montreal, Quebec City and Great Lakes ports.

Because of draught limitations, the biggest container vessels calling at the Port of Montreal today have a capacity of 2,500 teu.

Port officials, however, are confident Montreal can protect its market share through expansion and upgrading of container facilities.

This year, the port is on track to handle 1m teu for the first time.

LESOLU VENAARDI 21 JUILLET 2000 P49

Transport maritime inc.

Jean-Pierre LeBlanc

Rimouski

Par les temps qui courent, les bonnes nouvelles ne se ramassent pas toujours à la pelle. En voilà une cependant qui aura l'heur de plaire non seulement aux transporteurs maritimes, aux administrations portuaires, voire aux chantiers maritimes, mais encore à l'industrie québécoise en général. Elle nous vient du ministre des Transports et concerne l'utilisation accrue, et rationnelle de la navigation fluviale.

Voilà un ministre, Jacques Baril, délégué aux Transports, qui fait son boulot. Dans un document de consultation préliminaire, il annonce le début d'une politique du transport maritime d'ici 2001. Une première tran-

che de consultation est déjà terminée. L'immense voie fluviale et commerciale qu'est le Saint-Laurent, qui ferait l'envie de plusieurs ports d'Europe, est sous-utilisée. Le ministre cependant, et tout le conseil avec lui, premier ministre en tête, devront se faire affirmatifs auprès d'Ottawa pour exiger et recevoir les paiements de transfert, et pas un sou de moins, pour le déglacage durant l'hiver, l'entretien du fleuve et des quais, les aides à la navigation, le dragage délaissé progressivement par ce palier gouvernemental. Il devra surtout ne pas se laisser influencer par le lobby du camionnage, dont on entend déjà les cris d'orfraie.

Les avantages d'une politique du transport maritime pour le Québec sont évidents. La détérioration conti-

nue et catastrophique du réseau routier par le camionnage rend ce moyen de transport de plus en plus coûteux pour la collectivité, à telle enseigne qu'on se demande quel genre de routes le Québec aura les moyens de se payer dans 20 ans.

VOIE D'AVENIR

La démarche du ministre Baril s'inscrit aussi dans un souci de convivialité (diminution du monoxyde de carbone dans l'atmosphère) et devrait aller de pair avec une véritable politique québécoise qui s'appuierait sur le développement du transport en commun. Le transport maritime est la voie d'avenir du développement si on prend en compte les distances de notre territoire. Il développera d'abord la navigation intérieure (bois de

la Côte-Nord, Gaspésie, mines) le commerce et l'industrie, mais aussi les exportations comme il sert en ce moment aux importations: la Géorgie par exemple prend bien garde de ne pas nous expédier la vermiculite pour les tourbières de l'Est par camion.

Ce mode de transport redonnera une vigueur nouvelle aux ports de l'Est du Québec (Québec, Pointe-au-Pic, Baie-Comeau, Chandler). Les seules expéditions de bois d'œuvre en 1993 pour le port de Gros-Cacouna, libre de glace durant l'hiver et où des navires de 35 000 tonnes peuvent mouiller sans problème, représentaient 200 000 tonnes. Les en-

treprises de fret et les amateurs québécois existant y verraient une occasion de croissance, et cette politique en susciterait peut-être de nouvelles. En tout cas, il y a en vue la création

de plusieurs postes de manutention. Sans compter la consolidation de l'Institut maritime du Québec et les débouchés supplémentaires pour les officiers formés à

cet endroit, non contraints de naviguer en eaux étrangères.

Quand une bonne nouvelle de ce genre se présente, elle mérite d'être soulignée. Et quand cette nouvelle est issue d'officines gouvernementales, il faut le faire à double trait.

**Le ministre Jacques Baril ne
devra pas se laisser influencer
par le lobby du camionnage,
dont on entend déjà les cris**

692

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 157 821