



VERS UNE GRANDE ROUTE BLEUE

RÉFLEXIONS ET PROPOSITIONS
SUR LE TRANSPORT MARITIME ET INTERMODAL

VERS UNE GRANDE ROUTE BLEUE

TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS	3
INTRODUCTION	4
LES ÉLÉMENTS DE CE DOCUMENT	5
PORTRAIT DU TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC	6
ENJEUX, DÉFIS ET CONTRAINTES	6
CONTRAINTES PARTICULIÈRES LIÉES AU	
TRANSPORT DES MARCHANDISES AU QUÉBEC	10
L'INDUSTRIE MARITIME AU QUÉBEC : UN POTENTIEL À DÉVELOPPER	11
FAITS SAILLANTS DE L'INDUSTRIE MARITIME EN 2012	12
LE TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE (TMCD)	13
DE NOMBREUSES OPPORTUNITÉS À SAISIR	15
LES PORTS DU SAINT-LAURENT	15
PROJETS MARITIMES RÉALISÉS OU EN COURS	
DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU QUÉBEC	18
LE TRANSPORT MARITIME ET LE PARTAGE DES COMPÉTENCES	22
LA CONCURRENCE AMÉRICAINE : LE CAS DU FLEUVE MISSISSIPPI	25
EXEMPLES AU QUÉBEC ET À L'ÉTRANGER	27
LA RÉUSSITE DE DEUX ENTREPRISES QUÉBÉCOISES	27
ALUMINERIE ALOUETTE : DE SEPT-ÎLES À TROIS-RIVIÈRES DEPUIS 2005	27
LES GRAINS LAC SUPÉRIEUR	28
PROJETS EN TRANSPORT MARITIME ET INTERMODAL À L'ÉTUDE AU QUÉBEC	29
SERVICE DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES VERS LA CÔTE-NORD	29
PÔLE LOGISTIQUE DE TRANSPORT À MONTRÉAL	34
EUROPE : DEUX PROGRAMMES EUROPÉENS ET LE CAS ITALIEN	37
ITALIE : L'ÉCOBONUS « À L'ITALIENNE »	38
DEMANDES DE L'INDUSTRIE	40
PROPOSITIONS DE LA COALITION AVENIR QUÉBEC	42
AUGMENTER DE 25 % LE POIDS DE L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE PIB	
DU QUÉBEC EN 5 ANNÉES	45
IMPLANter LE PROJET DE PÔLE LOGISTIQUE DE TRANSPORT À CONTRECOEUR	46
SOUTENIR LE PROJET D'EXPANSION AU PORT DE QUÉBEC ET	
DE RESTAURATION À GASPÉ	46
IMPLANTATION DU PROGRAMME RADISSON	47
PROPOSITIONS GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES DE LA COALITION AVENIR QUÉBEC	48

FAITS SAILLANTS

Le transport maritime est sous-développé au Québec. Pourtant, il représente des retombées économiques importantes pour ce dernier. En effet, l'industrie maritime représente près de 27 000 emplois, et contribue à 2,3 G\$ du PIB québécois, soit 0,75 % de ce dernier. Les dépenses génèrent des revenus de près de 501,3 M\$ pour le gouvernement du Québec.

Les enjeux liés au transport maritime sont importants et les problèmes sont complexes. On note le financement et le maintien des infrastructures, les coûts de transport, de la main d'œuvre, la taille des navires, les limitations de navigation imposées par le climat et la concurrence américaine et internationale.

Le transport maritime représente de nombreux avantages du point de vue de l'environnement et de la sécurité et il y a des opportunités incroyables à saisir, que l'on pense à l'accroissement des échanges internationaux, au développement minier et hydro-électrique du Nord québécois, aux grappes industrielles de l'aluminium et de l'aéronautique, au transport de la tourbe produite dans plusieurs régions du Québec ou aux pales d'éoliennes fabriquées en Gaspésie.

6 objectifs pour le développement du transport maritime

- | | |
|--|--|
| 1. Faciliter et augmenter les échanges commerciaux à l'étranger et au Québec | 4. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres formes de pollution |
| 2. Développer l'économie des régions et occuper le territoire | 5. Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois |
| 3. Soulager la congestion routière et améliorer la sécurité routière | 6. Réduire les coûts d'entretien du réseau routier québécois |

À partir de ces objectifs, la Coalition met de l'avant une proposition majeure pour le développement du transport maritime : doter le Québec d'un réseau stratégique complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs. En ce sens, la CAQ a identifié certains projets novateurs qui méritent d'être appuyés. Pour ce faire, la CAQ veut mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux et environnementaux.

INTRODUCTION

Véritable porte d'entrée vers le cœur industriel de l'Amérique du Nord, le Saint-Laurent dessert plusieurs grands secteurs industriels essentiels à l'économie québécoise ainsi qu'à celles de l'Ontario et du Midwest américain. La voie navigable du Saint-Laurent est incontournable pour des industries clés qui doivent absolument miser sur le transport maritime pour l'acheminement de marchandises. C'est le cas notamment pour le secteur pétrolier, agricole, minier, des alumineries et du secteur forestier.

Bien avant les routes et les chemins de fer, c'est par le Saint-Laurent qu'on se déplaçait et qu'on échangeait entre nous nos produits. Le cabotage, maintenant désigné transport maritime courte distance (TMCD), a disparu progressivement à la faveur de modes de transport plus rapides et à la construction de nos grandes routes. À l'aube des années 60, il est pratiquement devenu folklorique. Plusieurs acteurs de l'industrie maritime en appellent cependant aujourd'hui à un retour en force de ce mode de transport, mettant de l'avant notamment ses avantages sur le plan de l'environnement.

Les produits qui sont chargés ou déchargés dans nos ports n'ont pas nécessairement le Québec comme source d'origine ou même comme destination finale. En fait, les ports situés au Québec sont des maillons dans une chaîne de transport de marchandises à grande échelle qui comprend le camionnage, les voies ferroviaires et même plusieurs différents types de navires. Dans certains cas, le fleuve lui-même ne représente qu'une partie du parcours où on ne fait que passer, car certains navires de plus petite envergure peuvent passer devant Montréal et rejoindre le cœur de l'Amérique du Nord industrielle autour des Grands Lacs. Aujourd'hui, le transport maritime des marchandises offre un immense potentiel encore sous-exploité au Québec alors que le transport routier est le plus utilisé notamment en raison des coûts qu'il engendre.

Pourtant, le transport maritime représente des retombées économiques et sociales dans l'ensemble des régions du Québec, notamment dans des régions sensibles au chômage. Toutes les régions du Québec profitent de ces retombées, mais cinq d'entre elles en tirent davantage parti, soit : Montréal, Québec, la Côte-Nord, la Montérégie et le Bas-Saint-Laurent. La Politique de transport maritime et fluvial du Québec publié en 2001 incitait notamment à favoriser le transport maritime courte distance et l'intégration des modes de transport.¹ Cette politique doit être aujourd'hui mise à jour et repenser afin de tenir compte des enjeux modernes.

¹ Transports Québec, *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, 2001

LES ÉLÉMENTS DE CE DOCUMENT

Nous présenterons dans un premier temps un portrait du transport maritime au Québec. Nous exposerons son poids dans l'économie du Québec, les faits saillants qui ont marqué ce secteur lors des dernières années et les nombreuses opportunités à saisir pour l'avenir maritime. Nous dresserons brièvement un portrait des ports du Québec et des projets en cours de réalisation. Nous exposerons aussi les caractéristiques du transport maritime domestique et courte distance, les contraintes liées au partage des compétences et à la concurrence américaine. Tout cela nous permettra de comprendre les enjeux et les défis de ce secteur.

Dans un deuxième temps, nous présenterons des réalisations inspirantes en matière de transport maritime et intermodal au Québec et en Europe, ainsi que différents projets prometteurs au Québec. Nous énumérerons également les demandes de l'industrie.

Enfin, nous dévoilerons dans la dernière section du document les propositions faites par la Coalition Avenir Québec pour le développement du transport maritime au Québec. La Coalition a en effet identifié six objectifs qui doivent être mis en œuvre pour le développement de la voie navigable du Saint-Laurent et du transport maritime.

À partir de ces principes, la Coalition Avenir Québec met de l'avant une proposition majeure pour le développement du transport maritime : faire du Saint-Laurent une véritable autoroute maritime. Pour y parvenir, la CAQ s'engage à doter le Québec d'un réseau stratégique et complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs.

La CAQ a ainsi identifié certains projets novateurs qui méritent d'être appuyés.

PORTRAIT DU TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

ENJEUX, DÉFIS ET CONTRAINTES

D'après une étude réalisée en 2005 par des chercheurs de l'Université de Montréal et de l'Université Concordia pour le compte du gouvernement du Québec, la route maritime constituée par le système Saint-Laurent-Grands Lacs — qui dessert un territoire de 100 millions de consommateurs — est actuellement sous-utilisée et sous-développée pour ce qui est du transport des marchandises.²

Son développement accuse un retard important comparativement à d'autres voies navigables comme le Rhin ou le Mississippi.³ Il faut cependant mentionner que la Voie maritime du Saint-Laurent, qui s'étend de Montréal au milieu du lac Érié, est fermée chaque année durant le trimestre hivernal (du 25 décembre au 25 mars environ), ce qui en restreint le potentiel d'utilisation. Les limites imposées par la dimension des écluses et la concurrence des autres modes de transport et d'autres routes maritimes contribueraient aussi à ce retard de développement.

En 2010, le président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, Bernard Boissonneault, affirmait que le fleuve est loin d'être utilisé à son plein potentiel pour le transport de marchandises. « *Présentement, la voie maritime du St-Laurent est exploitée à peut-être 50 % de son potentiel. J'ai déjà donné l'image que c'est une autoroute maritime qui est utilisée comme une piste cyclable.* »⁴

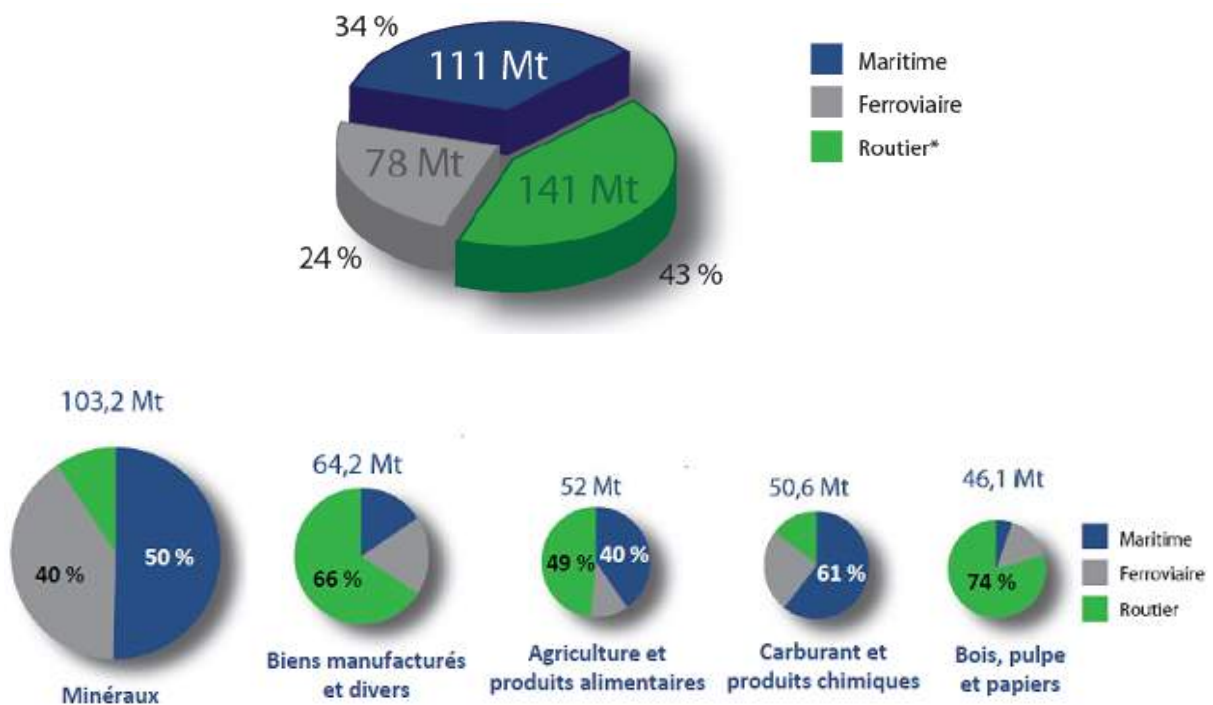
Cette situation est aussi confirmée en 2011 par Jack Meloche, gestionnaire pour la Voie maritime du Saint-Laurent, qui affirme que seulement 50% du potentiel d'exploitation de cette voie navigable est utilisé. La récession des dernières années et l'avancement technologique dans la construction des navires en ont, entre autres, miné l'achalandage.⁵

² Comtois C., Slack B. *Transformations de l'industrie maritime: Portrait international de développement durable appliqué*. Transports Québec, Études et recherches en transport, Québec, 2005.

³ Conseil de la science et de la technologie, Avis : L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises, 2010

⁴ L'Avantage, *L'autoroute bleue n'est utilisée qu'à 50 % de ses capacités*, 28 octobre 2010

⁵ Le Courrier du Sud, *La Voie maritime du Saint-Laurent : 50 % de son potentiel d'exploitation*, 22 juin 2011

TONNAGES AVEC UNE ORIGINE ET UNE DESTINATION DU QUÉBEC⁶

Selon une note économique publiée par Desjardins en 2011, le grand corridor Saint-Laurent-Grands Lacs doit affronter la concurrence de routes comme celles du Golfe du Mexique, du Mississippi, de la côte Est américaine et de la côte Ouest. On observe également que les navires sont de plus en plus gros et qu'il faut pouvoir les acheminer en toute sécurité sur le fleuve Saint-Laurent.⁷ D'autres défis se présentent aussi de manière importante. C'est le cas de la rareté, du recrutement, de la rétention et de la formation de la main-d'oeuvre. Les coûts associés à la navigation peuvent affecter la compétitivité du secteur, on pense notamment aux frais de pilotage et de navigation et ceux destinés à la sécurité portuaire et au déglacage du fleuve. La croissance de la taille des navires amène à considérer la capacité de la voie navigable du Saint-Laurent à recevoir ces bateaux. Il faut alors questionner la profondeur de l'eau, les limitations qu'imposent la situation actuelle au commerce, la nécessité de faire des travaux ainsi que leurs coûts monétaires et environnementaux et leur acceptabilité sociale.

Par ailleurs, un désavantage important de la voie navigable du Saint-Laurent est la fermeture, trois mois par année, des écluses de la voie maritime, de la fin décembre à la fin

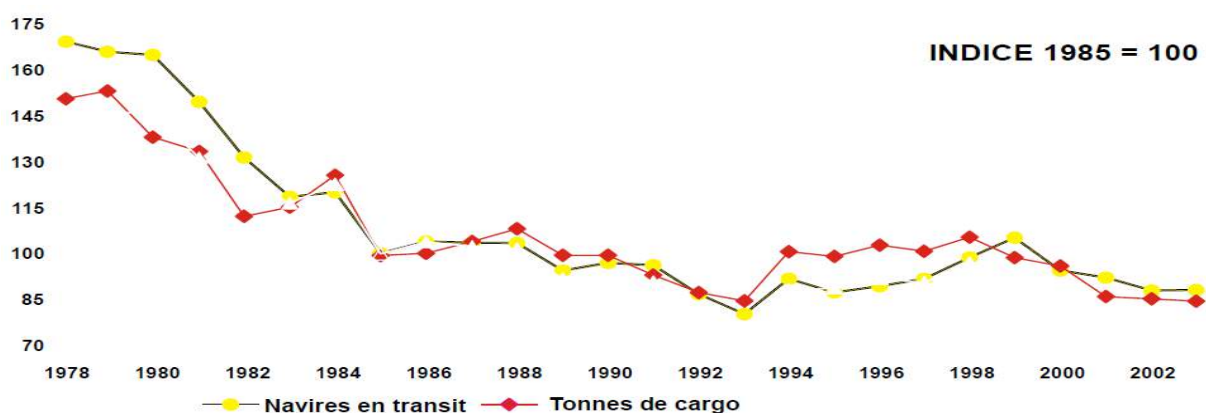
⁶ Transports Québec et CPCS, Étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable, Journée NASCO, 24 avril 2013

⁷ Desjardins, *Revue d'analyse économique : Spécial transport des marchandises*, Volume 21-Printemps 2011

mars. Les écluses n'ont pas été conçues pour fonctionner par grand froid. De plus, leur entretien nécessite une interruption de service. Pendant ce temps d'arrêt, les manufacturiers qui utilisent cette voie de transport ne peuvent plus expédier leurs marchandises. Ils doivent donc les entreposer, ce qui entraîne des coûts. Cela n'encourage guère les entreprises qui utilisent le transport routier ou ferroviaire d'opter pour la voie fluviale. Il existe pourtant des solutions selon l'industrie.⁸ Robert Masson, alors président de la SODES, rapportait en 2010 qu'il pourrait être possible de fermer la voie maritime pendant de plus courtes périodes, quitte à le faire plusieurs fois par an. Il pourrait également être envisageable de déployer des talents d'ingénierie pour améliorer la performance des écluses. Bref, les enjeux sont importants, les problèmes sont complexes et ils nécessiteront la collaboration d'un grand nombre d'acteurs. Selon Desjardins, le secteur maritime a, lui aussi, fort à faire pour accroître sa compétitivité.⁹

Avec tous ces défis, la quantité totale de marchandises transportées sur la voie maritime du Saint-Laurent est en baisse depuis une trentaine d'années. De plus, 36 901 milliers de tonnes ont transité par le corridor Montréal-Lac Ontario en 1997 comparativement à 31 402 en 2012 pour le même corridor, soit une baisse de 5 500 tonnes en 15 années.¹⁰

ÉVOLUTION DES TRAFICS SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 1978-2002¹¹



⁸ Les Affaires, *Cinq stratégies pour développer l'autoroute bleue*, 8 mai 2010

⁹ Desjardins, *Revue d'analyse économique : Spécial transport des marchandises*, Volume 21-Printemps 2011

¹⁰ Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, *Information sur le tonnage 1997 et 2012*,

<http://www.greatlakes-seaway.com/fr/voie-maritime/faits/tonnage/tonnage1998.html>

¹¹ Claude Comtois, *La compétitivité du transport maritime sur courte distance au sein des transports océaniques*, Université de Montréal, Communication présentée à la Conférence TCMD, Tournée vers l'avenir, 20 mars 2013

Plusieurs facteurs expliquent cette piètre performance : mauvais état des infrastructures portuaires, lourdeurs administratives imposées aux utilisateurs, absence d'une stratégie intégrée, etc. Il faut toutefois mentionner l'augmentation du tonnage manutentionné dans les ports du Saint-Laurent. 2011 et 2012 ont été des années records pour plusieurs ports.¹²

Il y a naturellement des considérations d'accès et de rapidité qui rendent actuellement incontournables le camion, le train et même l'avion dans le transport de marchandises. Mais sur les plans de l'environnement, de la sécurité, des coûts pour certaines matières transportées et des infrastructures, le transport maritime marque des points très nets.

En effet, le transport maritime peut réduire l'impact négatif sur l'environnement qu'occasionne le transport routier et ferroviaire, puisqu'il a été démontré que ce mode de transport est écologique. Quelle que soit la situation économique mondiale, le pétrole sera une ressource de plus en plus rare, de plus en plus dispendieuse, mais toujours aussi polluante. Or, le transport maritime est le mode de transport le plus environnemental qui soit et le moins énergivore. Un seul navire peut transporter une cargaison équivalente à celle de 1000 camions. On aurait donc tout avantage à utiliser le plus possible des navires pour le transport de marchandises.

COMPARAISON DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE 2010 – RÉSEAU GRANDS LACS-VOIE MARITIME¹³



¹² Armateurs du Saint-Laurent, *Bulletin d'information*, Janvier 2013

¹³ Research and Traffic Group, *Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent*, Janvier 2013

Pour déplacer 62 000 tonnes avec un navire de type Grands-Lacs (1000')



Selon le MTQ, le transport routier est favorisé par rapport au transport par navire parce que le gouvernement absorbe les coûts de la construction et l'entretien du réseau routier pour les redistribuer à l'ensemble des contribuables plutôt que selon une logique d'utilisateur-payeur. Ainsi, l'internalisation des coûts de transport serait moindre dans le transport routier que dans le transport maritime.¹⁴

CONTRAINTES PARTICULIÈRES LIÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES AU QUÉBEC¹⁵

- **MONTREAL**
 - Congestion routière contraignant l'accès à l'île exacerbée d'ici 2026
 - Augmentation des taux d'utilisation des voies ferrées (trains passagers/marchandises)
 - Capacité du Port de Montréal pour les conteneurs atteinte vers 2017 2020
 - Fret aérien en augmentation, mais impacts significatifs de la crise de 2008 2009
- **QUÉBEC**
 - Congestion routière sur le principal axe de camionnage (Henri-IV/Félix-Leclerc)
 - Tonnage au Port de Québec en 2012 (32,5 Mt) a déjà atteint les prévisions de 2026
 - Secteur Beauport du Port a presque atteint sa capacité pour le vrac solide/liquide
 - Mise en place du pipeline d'Ultramar pour réduire la croissance des mouvements ferroviaires
- **CÔTE-NORD**
 - Projets miniers pourraient faire croître la demande au-delà de la capacité de certains équipements comme le traversier de Tadoussac
 - Congestion de la route 138 et coûts d'entretien liés à l'augmentation du transport routier

¹⁴ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie – Raccordement du complexe de la Romaine, Rapport d'enquête et d'audience publique, Août 2010, p. 52

¹⁵ Transports Québec et CPCS, Étude multimodale sur le transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable, Journée NASCO, 24 avril 2013

L'INDUSTRIE MARITIME AU QUÉBEC : DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES MAJEURES

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) a publié le 13 février 2012, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, un rapport détaillé de l'étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec qui vient chiffrer le rôle clé de l'industrie du transport maritime pour l'économie du Québec et de ses régions.¹⁶ L'étude couvre le territoire desservi par le système de navigation du Saint-Laurent et de ses affluents au Québec. En somme, l'industrie maritime et portuaire du Québec est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des autres industries et des partenaires commerciaux du Québec.

Les dépenses d'exploitation ont dépassé 2,9 G\$ en 2010. Ces dernières ont soutenu 27 349 emplois et contribué à 2,3 G\$ du PIB québécois, soit 0,75 % de ce dernier. Les dépenses d'exploitation de l'industrie génèrent des revenus de près de 501,3 M\$ au gouvernement du Québec. Les recettes fiscales additionnelles perçues par le gouvernement fédéral s'élèvent quant à elles à 181,1 M\$.

L'industrie a consacré 21 M\$ à la formation de sa main-d'oeuvre en 2010, ce qui équivaut à 2,1 % du total de sa masse salariale. Les dépenses reliées au transport terrestre étroitement lié au transport maritime et portuaire s'élèvent à 2,1 G\$ pour l'année 2009.

L'industrie du transport maritime et portuaire du Québec est composée de 262 établissements qui assurent l'expédition et la réception des marchandises ou le transport et l'accueil de passagers. En 2009, 10 889 mouvements de navires, 116 300 passagers en croisière et plus de 5,6 millions de passagers empruntant les traversiers ont profité des services de l'industrie.

En 2011, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec a totalisé 127 millions de tonnes (Mt), soit 7 % de plus qu'en 2010. Les ports de Québec et de Montréal affichent des augmentations respectives de 18 % et 10 % par rapport à 2010.¹⁷

L'industrie du transport maritime et portuaire contribue également à soutenir l'activité économique via les dépenses d'investissements qu'elle réalise année après année. En 2010, 459 M\$ ont été dépensés à cette fin. Ces dépenses soutiennent 3 275 emplois et contribuent

¹⁶ SODES, *Rapport Final : Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec*, 13 février 2012

¹⁷ Comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie maritime, *Bilan d'activités 2011-2012*

au PIB du Québec pour un montant de 289 M\$. Les deux paliers de gouvernement retirent des revenus fiscaux de ces dépenses pour un montant de 59 M\$ par année.

FAITS SAILLANTS DE L'INDUSTRIE MARITIME EN 2012

Selon les plus récentes données publiées en septembre 2012 sur l'industrie maritime, les résultats sur le tonnage manutentionné dans les ports du Québec ont démontré que le trafic maritime était clairement en mode reprise en 2011, soit 7 % de plus qu'en 2010, à l'instar de l'économie mondiale qui reprenait du mieux peu à peu. D'après les résultats préliminaires du premier semestre de 2012, le trafic maritime est toujours en mode reprise au Québec.¹⁸

Entre janvier et juin 2012, le tonnage manutentionné dans les principaux ports du Québec a totalisé 56,4 %, soit 9 % de plus qu'au cours de la même période en 2011. Une fois encore, les transbordements de marchandises en provenance ou en direction des Grands Lacs et le développement minier ont grandement contribué à cette croissance.

La hausse de la demande mondiale de métaux continue à profiter à plusieurs ports du Saint-Laurent. Cette situation est due à la croissance des pays émergents, tels que la Chine et d'autres, qui ont besoin de matières premières pour alimenter leur croissance économique. Cette conjoncture a notamment profité à plusieurs ports. Au port de Québec, le tonnage a augmenté de 31 %. À Sept-Îles et à Port-Cartier, les transbordements ont augmenté de 11 % et de 7 %.

Mentionnons que le tonnage au port de Montréal a diminué de 5 %, notamment en raison du recul des marchandises conteneurisées et des produits pétroliers. Les difficultés des finances publiques de plusieurs pays de l'UE fragilisées par les dettes souveraines expliquent sans doute une partie du recul du tonnage au port de Montréal. En effet, les marchés européens représentent déjà 41 % du trafic maritime observé au port de Montréal, les conteneurs comptant pour 70 % de ce total.

L'annonce de plusieurs projets d'exploration ou d'exploitation vient confirmer la hausse de la demande de métaux et l'intérêt de plusieurs compagnies minières pour les abondants gisements de minerais dans le Nord québécois. Les tonnages manutentionnés dans les principaux ports québécois devraient continuer à bénéficier de cette forte demande internationale.

¹⁸Pêches et Océans Canada, *Perspectives maritimes : faits saillants de l'industrie du transport maritime*, Septembre 2012

Toutefois, les prévisions économiques en Chine ont été récemment révisées à la baisse par les dirigeants chinois. La Chine souffre de la crise en Europe, mais aussi de restrictions sur l'immobilier.

LE TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE (TMCD)

Selon la SODES, le TMCD constitue environ 25 % du transport maritime sur le Saint-Laurent. Annuellement, cela représente environ 30 millions de tonnes de marchandises. À quelques exceptions près prévues par la loi, le cabotage est réservé aux armateurs domestiques exploitants des navires enregistrés sous pavillon canadien.¹⁹

Une grande partie du TMCD sert au transport de matières premières, telles que le minerai et les produits forestiers, certains minéraux et métaux (lingots d'aluminium, minerai de fer). Il sert aussi au transport des hydrocarbures (essence et diesel pour les voitures et camions, mazout pour le chauffage, huiles lourdes industrielles, carburant pour les avions) et les grains (blé, orge, avoine, maïs, soya). Le TMCD assure également le transit de plusieurs produits vers les ports du Saint-Laurent en vue d'être transbordés dans des navires océaniques pour les acheminer outre-mer. Dans l'autre sens, vers l'amont, le même phénomène se produit. Des navires océaniques livrent dans les ports du Saint-Laurent des produits qui sont stockés puis redistribués en Amérique du Nord par navire ou par train.

Il faut savoir que le développement du transport maritime se fait dans un contexte où le transport court et moyenne distance au Québec est dominé par le camionnage.

En effet, au cours des 30 dernières années, le transport routier a été en processus constant d'optimisation; les camions sont devenus mieux adaptés au transport longue distance, diminuant entre autres leur consommation de carburant, des outils facilitant la recherche de cargo de retour ont vu le jour, le réseau routier s'est étendu et s'est adapté au transport de marchandises lourdes et la réglementation a été optimisée afin de diminuer les coûts de conformité pour les camionneurs, etc.

Pendant la même période, sans volumes d'envergure, le transport maritime courte distance n'a pas profité des mêmes efforts d'optimisation; les investissements dans le réseau, les améliorations réglementaires et les investissements dans des équipements appropriés n'ont

¹⁹ SODES, *Activités commerciales : le transport maritime domestique*, [www.st-laurent.org/connaître-l'industrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le transport maritime domestique](http://www.st-laurent.org/connaître-l'industrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le%20transport%20maritime%20domestique)

pas eu lieu. Le présent service est une occasion de renverser cette tendance et d'amorcer le processus d'optimisation du transport maritime courte distance.

La SODES ajoute que le transport maritime courte distance sur des distances relativement limitées de marchandises ou de passagers est relativement peu utilisé sur le Saint-Laurent. Cela s'explique par la faiblesse des volumes transportés, le manque d'infrastructures et d'équipements intermodaux pour le transit de marchandises et les coûts parfois élevés du transport maritime en comparaison avec le transport ferroviaire et routier. Les principaux défis dans ce domaine sont nombreux²⁰ :

- **La taxe sur l'entretien des ports aux États-Unis rend plus difficile le transport maritime courte distance entre le Canada et les États-Unis;**
- **La saisonnalité de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est navigable neuf mois par année, limite le développement du transport maritime courte distance**
- **Pour les marchandises générales, les volumes transportés dans le système sont limités et on retrouve peu de centres de distribution intermodaux.**
- **La culture industrielle en Amérique du Nord est basée sur les livraisons juste-à-temps afin de minimiser les coûts d'entreposage, ce qui désavantage le transport maritime.**

Le TMCD présente de nombreux avantages par rapport aux modes routier et ferroviaire du point de vue social, de l'environnement et de la sécurité.²¹ Il permet la réduction de la congestion routière avec un impact positif sur la sécurité, de la dégradation du réseau routier et des émissions de gaz à effet de serre.

Selon CargoM²², la grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, le transport maritime courte distance comporte plusieurs avantages pour la grappe métropolitaine :

- **Diminution de la congestion (TC parle d'un retrait de 60 000 camions du sud de l'Ontario et du Québec);**
- **Un maillon de la chaîne logistique fiable et qui s'intègre facilement (infrastructures et géographie);**
- **Diminution des gaz à effet de serre (crédit, économie et une meilleure presse au transport de marchandises).**

²⁰ Conseil du Corridor Saint-Laurent Grands Lacs, *Étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands-Lacs*, Réalisé par le groupe IBI, septembre 2008

²¹ SODES, *Activités commerciales : le transport maritime domestique*, [www.st-laurent.org/connaitre-lindustrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le transport maritime domestique](http://www.st-laurent.org/connaitre-lindustrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le%20transport%20maritime%20domestique)

²² CargoM- grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal, *CargoM au cœur de la chaîne logistique*, Présentations - TMCD, tourné vers l'avenir, mars 2013

DE NOMBREUSES OPPORTUNITÉS À SAISIR

Selon les Armateurs du Saint-Laurent, le développement du Nord québécois permettra à l'industrie maritime du Québec et aux gouvernements de se pencher sur les avantages et les opportunités qu'offre le transport maritime pour le développement économique de grands chantiers miniers et autres dans le Nord.²³

Puisqu'il s'agit d'un mode de transport vital pour assurer le commerce outre-mer, le transport maritime est largement tributaire de l'économie mondiale. L'accroissement des échanges internationaux pourrait être un facteur déterminant pour l'avenir.

La progression économique de pays comme la Chine, l'Inde et le Brésil laisse entrevoir une poursuite durable de la croissance des échanges mondiaux. La montée de l'Asie entraîne de nouvelles tendances dans le commerce international. On prévoit qu'en 2020, les échanges commerciaux devraient atteindre les 11,5 milliards de tonnes, comparativement à 8 milliards de tonnes en 2009.²⁴ Les échanges avec l'Europe sont aussi visés par le transport maritime. Par exemple, le projet de New Millenium de minerai expédié sans traitement préalable depuis Schefferville fera encore augmenter le volume, le minerai étant destiné aux usines de Tata Steel en Europe.

Le gouvernement canadien négociait en 2013 avec l'Union européenne pour mettre en œuvre un accord de libre-échange. Si cet accord se concrétise, il devrait accroître de 20 % les échanges entre le Canada et l'Europe.²⁵ Cela se traduirait assurément par une hausse du tonnage manutentionné dans les ports du Canada et du Québec. Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la centaine de ports situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs pourraient, à court terme, doubler leur capacité de manutention sans avoir à investir des sommes importantes dans leurs infrastructures portuaires.²⁶

LES PORTS DU SAINT-LAURENT

Les ports font partie d'un système de transport complexe qui intègre les modes maritime, routier et ferroviaire. Ils constituent ainsi de véritables plaques tournantes pour la chaîne

²³ Bulletin des Armateurs du Saint-Laurent, *Le rôle du transport maritime pour la réussite du Plan Nord*, Mai 2011

²⁴ Mémoire de la SODES sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme, présenté à la Commission de l'aménagement du territoire, 21 avril 2011

²⁵ Affaires étrangères et Commerce international Canada. www.international.gc.ca/media_commerce/comm/news-communiques/2012/12/05a.aspx?lang=fra&view=d

²⁶ Pêches et Océans Canada, *Perspectives maritimes : faits saillants de l'industrie du transport maritime*, Septembre 2012

logistique qui doit en fin de compte relier les différents marchés grâce aux modes routier et ferroviaire.

Le rôle joué par les ports est particulièrement névralgique au sein de tout corridor de commerce puisque le transfert modal constitue un point de rupture dans la chaîne logistique qui amène souvent des coûts et des délais. L'efficacité et la compétitivité de l'ensemble de la chaîne logistique dépendent ainsi de la capacité des ports à réaliser rapidement et efficacement la manutention et le réacheminement des marchandises. C'est d'ailleurs pour ces raisons qu'une bonne partie de la compétitivité de toute la chaîne logistique se joue dans les ports. Ces derniers doivent être dotés des espaces et des équipements nécessaires pour jouer leur rôle efficacement. La question des accès portuaires, composés de routes et de voies ferrées, est tout aussi importante. La fluidité de ces accès est d'une grande importance pour l'efficacité des ports et de l'ensemble du réseau de transport.²⁷

Les 20 principaux ports du Québec ont reçu ou expédié près de 110 millions de tonnes de marchandises, dont 79 % en trafic international et 21 % en trafic intérieur.

Statistique Canada rapporte qu'ensemble, les 20 principaux ports du Saint-Laurent ont enregistré 10 889 mouvements de navires au cours de l'année 2009, dont 45 % sont liés au cabotage et 55 % sont des mouvements internationaux. (31 % des mouvements ont transité par le port de Montréal, alors que le port de Québec en a reçu 18 % et le port de Sept-Îles, 8 %. Pour sa part, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent rapporte que 3 631 navires ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent en 2009.²⁸

Les quelques vingt ports qui composent ce système relèvent de compétences différentes, certains sont des administrations portuaires canadiennes, d'autres appartiennent à Transports Canada, au gouvernement du Québec ou sont des ports privés ou municipaux. Les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec, nommément Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières sont des organismes fédéraux autonomes qui exploitent les infrastructures portuaires. Notons, par ailleurs, que certains ports ont plus d'un propriétaire qui exploite chacun leurs propres quais.

²⁷ Mémoire de la SODES sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme, présenté à la Commission de l'aménagement du territoire, 21 avril 2011

²⁸ SODES, *Rapport Final : Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec*, 13 février 2012

**Impact économique des dépenses d'exploitation
de l'industrie du transport maritime, au Québec en 2010**

	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	1 650,8	1 016,2	302,1	2 969,2
Main-d'œuvre (années-personnes)	9 163	13 321	4 865	27 349
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	853,8	1 101,8	350,4	2 306,0
Importations (M\$)	1 025,0	260,7	79,9	1 365,6
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	219,8	206,6	74,8	501,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	73,9	78,1	29,1	181,1
Multiplieur ²	1,242	1,284	1,362	

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

**Distribution régionale des emplois et du PIB
associés aux dépenses d'exploitation de l'industrie maritime en 2010**

Région administrative	Emplois (années-personnes)	PIB (M\$)
Montréal	8 915	751,8
Capitale-Nationale	4 102	345,9
Côte-Nord	4 020	339,0
Montréal	2 817	237,5
Bas-Saint-Laurent	2 243	189,1
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	1 449	122,2
Mauricie	1 121	94,5
Saguenay–Lac-Saint-Jean	629	53,0
Outaouais	328	27,7
Lanaudière	328	27,7
Laurentides	328	27,7
Centre-du-Québec	246	20,8
Chaudière-Appalaches	246	20,8
Laval	219	18,4
Abitibi-Témiscamingue	137	11,5
Nord-du-Québec	137	11,5
Estrie	82	6,9
Total	27 349	2 306,0

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

PROJETS MARITIMES RÉALISÉS OU EN COURS DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU QUÉBEC²⁹

QUÉBEC	Le Port a dans ses cartons un projet d'expansion depuis plusieurs années. Le projet d'expansion est évalué à 554 M\$ qui devront être investis sur 5 ans. Il est présentement à l'étude par les autorités portuaires. Le plan d'affaires a été remis mi-décembre 2012 au conseil d'administration. Cet agrandissement ne devrait pas être effectué avant 2015. Le projet servira à agrandir les installations dans le secteur de Beauport et à la construction d'un nouveau quai sur piliers. Le projet sera financé conjointement par le gouvernement fédéral, le Port de Québec et ses utilisateurs.
MONTRÉAL	Le Port de Montréal continue d'élaborer des projets qui permettront d'augmenter la capacité de traitement des conteneurs. Il compte entre autres réaménager certains terminaux, remblayer un bassin et prolonger des postes à quai. En 2013, le Port envisage d'investir environ 44 M\$ dans ses installations. Le Port poursuit les études techniques, environnementales et de faisabilité pour l'aménagement d'installations de manutention des conteneurs sur ses terrains à Contrecoeur.
BÉCANCOUR	Une nouvelle usine de Rio Tinto Fer et Titane devait voir le jour à Bécancour en 2016. En effet, la multinationale avait retenu le site de Bécancour pour mener une étude de préfaisabilité du projet d'usine où sera produit du pigment de titane, une composante entrant dans la fabrication de la peinture. Le projet n'ira malheureusement pas de l'avant. Dans l'ensemble, le taux d'utilisation du port est de 25 à 30 %, selon la saison. Certaines installations peuvent connaître des taux d'utilisation plus élevés, mais la capacité de la jetée et du matériel de manutention correspond aux besoins des industries desservies. Le port devrait avoir une capacité suffisante bien au-delà de 2020.
SEPT-ÎLES	Le projet de quai multiusager en eau profonde au Port de Sept-Îles progresse. Grâce à son quai multiusager en chantier, le Port fera le poids sur l'échiquier mondial du transport du fer. Le quai sera en mesure d'accueillir des minéraliers de 300 000 à 400 000 tonnes. Actuellement, ces navires ne peuvent être accueillis qu'en Chine, au Brésil et à Rotterdam. Le quai devrait être achevé le 31 mars 2014. Sa construction a été confiée à des entrepreneurs locaux. L'investissement total au port est de 220 M\$, dont 55 M\$ du gouvernement fédéral.
PORT-CARTIER	Le port de Port-Cartier sert aux mines du Nord québécois qui sont détenues et exploitées par ArcelorMittal Mines Canada inc. Cette dernière possède le chemin de fer utilisé pour transporter le minerai de la mine au port de Port-Cartier, qui est lui aussi propriété de la compagnie. En 2011, ArcelorMittal a annoncé un investissement de 2,1 G\$ pour faire grimper sa production de fer. Le projet d'expansion prévoit la construction d'une deuxième usine de bouletage à Port-Cartier. Par contre, l'entreprise n'a toujours pas confirmé qu'elle allait de l'avant avec cette deuxième usine. Depuis mai 2012, le marché de la boulette de fer a perdu des plumes en raison des difficultés économiques européennes et

²⁹ MTQ, Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, Janvier 2013

Pêches et Océans Canada, *Perspectives maritimes : faits saillants de l'industrie du transport maritime*, Septembre 2012

	américaines. En janvier 2012, la compagnie a installé un nouveau convoyeur au port de Port-Cartier ainsi qu'un second chargeur de navires afin d'augmenter la capacité de manutention qui passera ainsi de 3000 à 8000 tonnes à l'heure. La minière changera aussi d'autres machineries lui permettant d'améliorer le transbordement des boulettes de fer.
SOREL-TRACY ET HAVRE-SAINT-PIERRE	En mars 2012, Rio Tinto a investi 49 M\$ dans ses installations de Sorel-Tracy pour procéder à la reconstruction de l'un de ses neuf fours de réduction servant à la production de matières premières pour l'industrie du dioxyde de titane. Cet investissement s'inscrit dans la mise en oeuvre du projet Tio 2050. Rappelons qu'en mai 2011, Rio Tinto Fer et Titane a annoncé des investissements de 800 M\$ dans ses installations de la Manganite à Havre Saint-Pierre et de Sorel-Tracy. Échelonnés sur cinq ans, les investissements prolongeront la durée de vie de la mine Tio jusqu'en 2050. La minière Rio Tinto Fer et Titane n'a pas l'intention d'annuler ses projets d'investissements à Havre-Saint-Pierre comme elle l'a fait pour Bécancour à Havre St-Pierre et à Sorel-Tracy, Rio Fer et Titane maintient ses investissements de 800 millions de dollars à réaliser sur une période de cinq ans. Récemment, la compagnie a décidé d'abandonner le projet de construction d'une usine de titane évalué à 4 milliards de dollars.
TROIS-RIVIÈRES	L'administration portuaire de Trois-Rivières a dévoilé en février 2012 les résultats positifs d'une étude d'impacts économiques des activités portuaires, réalisée par la firme SECOR. Tous ces résultats confirment la pertinence du plan de modernisation Cap sur 2020 dont la phase I a été complétée en janvier 2011. Rappelons que les travaux ont permis l'aménagement de 26 000 mètres carrés d'espaces d'entreposage extérieur additionnels, la construction de nouveaux hangars pour le vrac solide et liquide ainsi que l'expansion du réseau ferroviaire.
SAGUENAY	La construction d'une desserte ferroviaire pour relier les installations de Grande-Anse au réseau ferroviaire nord-américain pourrait permettre d'accroître la fréquentation du port d'au moins un navire par semaine. Avec un scénario de croissance moyenne, on fait état de 40 navires de plus par année, incluant les bateaux qui se rendent aux installations de Rio Tinto Alcan. Pour atteindre ce trafic, le port devra compter sur la réalisation des projets de mines dans la région de Chibougamau, au nord du Saguenay-Lac-Saint-Jean. La mise en service de la voie ferrée est prévue à l'automne 2013.
GROS-CACOUNA	En juillet 2012, la compagnie Méridien Maritime de Matane a annoncé qu'elle construira une cale sèche au port de Gros-Cacouna, soit un immense bâtiment de 4200 mètres carrés qui servira à la construction et à la réparation des navires. Le choix de Gros-Cacouna s'explique par la localisation géographique privilégiée du port situé en eaux profondes et à proximité de Québec. La plupart des traversiers (privés et publics) ont entre 20 et 30 ans, si bien que dans les prochaines années, les gouvernements et le secteur privé devront investir de façon importante afin de rajeunir la flotte.
MATANE	Le port de Matane est une petite infrastructure, mais qui a une certaine importance, puisqu'elle est reliée aux ports de Baie-Comeau et de Sept-Îles pour l'exploitation du traversier-rail de COGEMA. Le 29 janvier 2013, le gouvernement du Québec annonçait le début des travaux d'amélioration qui seront apportés à la gare fluviale de Matane. Au coût de 11 M\$ \$, cette modernisation, qui prévoit le renouvellement

	des rampes et des embarcadères, sera nécessaire à l'arrimage du nouveau traversier reliant Matane à la Côte-Nord, actuellement en construction au chantier naval italien Fincantieri. Le navire-amiral de la STQ sera plus gros que l'actuel Camille-Marcoux.
BAIE-COMEAU	Le port de Baie-Comeau comprend les installations d'accostage privées de Produits forestiers Résolu, d'Alcoa et de Cargill, le quai du traversier exploité par la Société des traversiers du Québec et les quais de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau–Hauterive (SOPOR). La SOPOR a investi dans des voies supplémentaires afin de desservir le nouveau parc industriel régional de 144 hectares. Aucun autre plan d'expansion n'est prévu pour le moment. Les installations actuelles devraient être suffisantes pour un avenir prévisible
PROJETS DE PORTS EN EAUX PROFONDES AU NUNAVIK	Transports Québec mène actuellement des études en vue de la construction éventuelle de ports en eaux profondes dans le Nunavik. Des projets qui devraient permettre l'expédition directe des centaines de tonnes de minerai à l'état brut. Un premier projet aurait déjà franchi quelques étapes importantes quant à sa faisabilité. Il s'agirait d'un port à Whapmagoostui-Kuujuarapik, sur les rives de la baie d'Hudson. Par ailleurs, le gouvernement du Québec a entrepris les étapes préliminaires en vue d'établir un autre quai en eaux profondes dans le secteur de Kuujuaq, dans la baie d'Ungava.
GISEMENTS DANS LA RÉGION DE LA BAIE-JAMES	Selon le président de Mines Virginia, la Baie-James recèlerait des ressources minérales dont la valeur est estimée entre 40 et 50 G\$ de dollars. Les projets d'exploitation de ces mines obligeraient toutefois les entreprises à investir des sommes considérables pour le transport des minerais vers les raffineries canadiennes et étrangères.
GASPÉ	Le Port de Gaspé (Sandy Beach) appartient au gouvernement fédéral. En 2009, Transports Canada annonce qu'il décontaminera une partie du quai de Gaspé. Au cours du dernier siècle, diverses marchandises, tels du matériel militaire, du cuivre et des produits pétroliers, ont transité par le quai de Gaspé, contribuant ainsi à contaminer les fonds marins. Quelque 27 000 m³ de sédiments contaminés au cuivre et aux hydrocarbures polycycliques, soit l'équivalent de 10 piscines olympiques, reposent dans les fonds autour du quai, principalement dans la zone sud des installations. Ces 27 000 m³ de sédiments sont répartis sur une superficie avoisinant 50 000 m², au sud du quai. La minière Xstrata, responsable de la présence de cuivre, paiera environ 40 % du coût des travaux. Transports Canada en sera le maître d'oeuvre, et Ottawa assumera le reste de la facture. Transports Canada envisage maintenant trois options qui comprendraient principalement des activités de dragage, de transport, de gestion de sédiments ainsi que leur acheminement vers des sites d'élimination, de traitement ou de valorisation. Les scénarios incluent également la gestion des effluents liquides issus du traitement des sédiments, avant leur rejet dans le milieu ou leur transport vers des sites autorisés pour élimination. Par ailleurs, l'aménagement d'un quai et de chemins temporaires pourrait aussi être requis avant le début des travaux.

	Le promoteur prévoit débiter les travaux au printemps 2014 et les achever à l'hiver 2016. Afin de ne pas compromettre le processus d'appel d'offres, il souhaite conserver les coûts du projet confidentiels. Pour donner suite aux demandes d'audiences publiques qui ont été transmises au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, le BAPE a reçu le mandat de former une commission d'enquête et de tenir une audience publique sur le Projet de restauration, au sud du quai, au port de Gaspé par Transports Canada. Le 21 mai 2013, le BAPE a ainsi lancé des consultations publiques sur ce projet de restauration. Le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sera remis au ministre le 20 septembre. Le ministre Yves-François Blanchet disposera de 60 jours pour le rendre public.. Pour sa part, la Ville de Gaspé appuie le projet de décontamination, mais souhaite aussi obtenir un peu plus de précisions quant aux méthodes utilisées pour l'extraction des sédiments. Le promoteur prévoit commencer les travaux au printemps 2014 et les achever à l'hiver 2016. Parallèlement au projet de décontamination au Port de Gaspé, l'entreprise Pétrolia désire construire un oléoduc de 3 kilomètres entre le puits Haldimand et le quai de Sandy-Beach situé au Port de Gaspé. La municipalité souhaite que l'oléoduc ne soit pas visible.
--	---

LE TRANSPORT MARITIME ET LE PARTAGE DES COMPÉTENCES

En matière de transport maritime, la loi constitutionnelle de 1867 a imposé un partage de compétences. Alors que le Parlement fédéral héritait du pouvoir de légiférer en matière de «navigation and shipping», les législatures provinciales se voyaient confier les entreprises d'une nature locale, dont les lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, sauf celles qui relient la province à une ou à d'autres provinces ou s'étendent au-delà des limites de la province. Les tribunaux ont reconnu par ces textes que le Parlement fédéral avait compétence sur toutes les questions de navigation, c'est-à-dire de circulation maritime et sur les questions de transport maritime extra provincial, alors que les législatures provinciales devraient se contenter des seules questions de transport maritime intra provincial.³⁰

De plus, le Parlement du Canada exerce depuis 1867 une compétence incontestée à l'égard des ports. Cette compétence lui vient de l'article 108 et de l'annexe 3 de la Loi constitutionnelle de 1867 qui lui a attribué la propriété des havres publics et des quais existants à cette époque.

La seule limitation qui existe à l'exercice de la compétence fédérale en cette matière est le droit de propriété des provinces sur les lots de grève et en eau profonde. Le gouvernement du Canada a dû se faire céder par le gouvernement du Québec cette propriété pour la mise en place d'installations portuaires depuis 1867, cette cession étant généralement conditionnelle et comportant un droit de retour. Ainsi, l'application de la politique fédérale de cession des ports pourrait parfois, à l'égard de certains de ces ports, dépendre d'une autorisation préalable du gouvernement provincial. En bref, le transport maritime et les installations portuaires au Québec sont encore aujourd'hui majoritairement sous juridiction fédérale. Dans certains cas, le gouvernement fédéral doit investir pour rehausser les infrastructures portuaires aux standards modernes, et dans certains cas, pour les sauver tout simplement de la décrépitude.

Par définition, le transport maritime est intermodal : pour transporter une cargaison jusqu'à sa destination finale, il doit donner le relais à la route ou au rail. Or, les voies d'accès aux ports du Québec sont bien souvent engorgées. Le Québec est limité dans les travaux à effectuer dans certains ports sous juridiction fédérale, mais il peut néanmoins contribuer au maintien d'infrastructures qui peuvent favoriser le déploiement du transport maritime et intermodal.

³⁰Transports Québec, Partage des compétences en matière de transport, <http://ick.li/MzgYao>

Par exemple, le gouvernement du Québec a lancé des études préliminaires en vue de la construction éventuelle de trois ports dans des zones très reculées du Nord. Ces infrastructures serviraient presque exclusivement aux minières qui souhaitent exporter des ressources minières à l'état brut, sans aucune transformation sur le territoire québécois.³¹

Bref, le gouvernement du Québec a divers outils pour exercer un leadership en matière d'infrastructures pour le transport maritime.

LES INVESTISSEMENTS FÉDÉRAUX EN DÉCLIN AU QUÉBEC

Le gouvernement fédéral investit présentement des sommes importantes pour des infrastructures dans le cadre de trois programmes : la Porte continentale Québec-Ontario, la Porte canadienne de l'Atlantique et la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Ainsi, en 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec afin de promouvoir le développement et améliorer l'efficacité du Corridor de commerce Ontario-Québec, et ce, pour tous les modes de transport. À ce chapitre, 2,1 milliards de dollars sont prévus au total entre 2007 et 2014 pour cette dernière ainsi que pour la Porte de l'Atlantique.³² De ce montant, 400 millions sont déjà consacrés à la construction d'une route d'accès pour le nouveau passage frontalier Windsor- Détroit.

Dans le cadre du programme de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le gouvernement fédéral a investi dans 25 projets pour un total 1,3 G\$.³³ En Atlantique, le gouvernement fédéral a investi dans 16 projets des sommes de 568 M\$.³⁴

Selon divers intervenants de l'industrie maritime québécoise, le Québec est désavantagé par rapport aux autres régions du Canada, dont l'Ontario. Malheureusement, il est difficile de dresser un portrait clair des investissements effectués au Québec dans le cadre de ce programme. En effet, comparativement au site Internet des Portes de l'Atlantique et du Pacifique, le site Internet de la Porte continentale Ontario-Québec ne recense pas tous les

³¹ Le Devoir, *Une ligne ferroviaire pourrait traverser le Nord*, 11 août 2012

³² Rapport du groupe de travail du grand Montréal sur la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, mai 2009, <http://credemontreal.gc.ca/wp-content/uploads/2013/02/Rapport-du-groupe-de-travail-du-grand-Montr%C3%A9al-sur-la-porte-continentale.pdf>

³³ Gouvernement du Canada, Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, Carte des investissements www.portedelasiepacifique.gc.ca/investissements.html

³⁴ Gouvernement du Canada, Porte Canadienne de l'Atlantique, Carte des investissements, www.portedelatlantique.gc.ca/Carte-de-la-Porte-et-le-Corridor-de-commerce-de-lAtlantique-122.html

projets annoncés depuis 2007.³⁵ De plus, le plus récent rapport annuel de gestion du MTQ indique qu'au 31 mars 2012, 20 projets et mesures ont depuis 2007 fait l'objet d'un investissement.³⁶ Notons un investissement de 228 M\$ dans les ports de Montréal.³⁷

Enfin, soulignons que le gouvernement fédéral investit toutefois au Québec dans d'autres programmes d'infrastructures, notamment grâce au fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers dans le cadre de la politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. Ainsi, le fédéral a investi 55 M\$ au Port de Sept-Îles³⁸ et apporter un soutien de 15 M\$ pour la modernisation du port de Saguenay.³⁹

Le MTQ a publié en janvier 2013 un Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.⁴⁰ Les enjeux et solutions proposés par le MTQ sont très nombreux. Le MTQ rapporte que « *plusieurs infrastructures peuvent encore être bonifiées ou développées pour améliorer la performance de chacun des modes de transport ainsi que leurs interconnexions.* »⁴¹

Les gouvernements fédéral et du Québec doivent donc bonifier leurs programmes d'aide pour soutenir les projets intermodaux. Des investissements sont nécessaires dans les ports et les routes. Certains ont besoin d'équipements de transbordement spécialisés et de terminaux de manutention, d'autres doivent mettre à niveau leurs connections avec le réseau ferroviaire. La CAQ entend négocier avec le gouvernement fédéral pour qu'il investisse davantage dans les infrastructures intermodales au Québec dans le cadre du programme de la Porte continentale Ontario-Québec.

³⁵ Gouvernement du Canada, Porte continentale Québec-Ontario, www.portecontinentale.ca/presse.html

³⁶ MTQ, Rapport annuel de gestion 2011-2012,

www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/rapports_annuels/RAG_2011-2012.pdf

³⁷ Gouvernement du Canada, www.tc.gc.ca/fra/medias/communiqués-2011-h028f-6304.htm

³⁸ Gouvernement du Canada, www.tc.gc.ca/fra/medias/communiqués-2012-h009f-6637.htm

³⁹ Gouvernement du Canada, www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=4585

⁴⁰ MTQ, Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, Janvier 2013

⁴¹ MTQ, Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, Janvier 2013, p. 123.

LA CONCURRENCE AMÉRICAINE : LE CAS DU FLEUVE MISSISSIPPI

Le Mississippi prend sa source au milieu du nord des États-Unis, à quelque 300 kilomètres du Canada et des Grands Lacs et se jette dans le golfe du Mexique, grande porte vers l'Amérique latine, l'océan Atlantique et le reste du monde. Un trafic intense de navires adaptés à son cours y circule, de nombreux ports le longent, où des marchandises arrivent ou repartent pour rejoindre d'autres marchés de la région. Le système de transport constitué autour du Mississippi est notamment bien positionné pour desservir la région du « Midwest » des États-Unis, en concurrence avec le Saint-Laurent et le port de Montréal.

Mais les autorités responsables du Mississippi consacrent des investissements considérables dans l'entretien du système de transport constitué autour de lui. Des investissements massifs sont aussi réalisés pour améliorer la capacité et l'accessibilité des ports de la côte Est des États-Unis, dont ceux de New York et de New Jersey, qui constituent d'ailleurs des routes concurrentes au corridor Saint-Laurent-Grands Lacs pour l'acheminement de conteneurs vers l'ouest.⁴²

Les complexes pétrochimiques du golfe du Mexique s'avèrent une menace considérable pour le système Saint-Laurent-Grands Lacs. Ces complexes, qui sont reliés aux marchés intérieurs par le réseau fluvial du Mississippi, deviennent de plus en plus compétitifs et desservent davantage les marchés situés au cœur de l'Amérique.⁴³

Dépendant à différents degrés du marché Québec-Ontario, les secteurs des marchandises générales, du vrac et du vrac liquide se tournent maintenant vers le marché du centre des États-Unis pour y trouver une nouvelle source de croissance. Dans ce contexte, ils font face à la très vive concurrence du Corridor du Mississippi, dont les points névralgiques sont La Nouvelle-Orléans et Houston. Cette route de transport qui traverse les États-Unis présente de nombreux avantages : faibles coûts de la main-d'œuvre, volumes élevés permettant des économies d'échelle sur la chaîne logistique, meilleures possibilités de fret de retour et de repositionnement pour tous les modes de transport et importants investissements continus dans les installations portuaires, les entrepôts et les terminaux. Malheureusement, cette

⁴² LeSaint-Laurent.com, Corridor de commerce, www.lesaint-laurent.com/pages/principauxcorridorsdecommerce.asp

⁴³ Conseil du Corridor Saint-Laurent Grands Lacs, *Étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands-Lacs*, Réalisé par le groupe IBI, septembre 2008

migration est soutenue par de grandes forces économiques et ne pourra être renversée qu'en investissant dans les infrastructures ou en changeant les politiques.⁴⁴

Principaux accès terrestres aux différents ports nord-américains



⁴⁴ Conseil du Corridor Saint-Laurent Grands Lacs, *Étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands-Lacs*, Réalisé par le groupe IBI, septembre 2008

EXEMPLES AU QUÉBEC ET À L'ÉTRANGER

LA RÉUSSITE DE DEUX ENTREPRISES QUÉBÉCOISES

Deux entreprises québécoises ont récemment fait preuve d'initiative en matière de transport maritime courte distance. Elles ont mis en œuvre des projets qui ont notamment permis de désengorger les routes, de réduire le taux d'accidents et les coûts d'entretien des routes, d'améliorer la qualité de l'air, de limiter la pollution sonore.⁴⁵ Il s'agit de l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles et des Grains Lac-Supérieur.

ALUMINERIE ALOUETTE : DE SEPT-ÎLES À TROIS-RIVIÈRES DEPUIS 2005

En 2005, l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles choisit Trois-Rivières comme plaque-tournante de ses expéditions en Amérique du Nord. Depuis, une barge de 420 pieds de long et de 76 de large, baptisée *Alouette Spirit*, sillonne le Saint-Laurent. Chaque semaine, elle quitte Sept-Îles pour transporter les lingots d'aluminium de l'Aluminerie Alouette à son entrepôt de Trois-Rivières. La barge Alouette Spirit offre aussi un service de transport entre Sept-Îles et Trois-Rivières, les Grands Lacs et la côte Est américaine. Elle permet à l'entreprise d'expédier une partie de sa production par voie maritime, tout en limitant l'encombrement de la route 138 et les émissions de gaz à effet de serre.

Ce projet est donc une solution de transport à l'accroissement de sa production anticipée avec la mise en service de 330 cuves supplémentaires. Aluminerie Alouette passait alors d'une production annuelle de 245 000 tonnes à 550 000 tonnes d'aluminium.

Au total, ce sont 250 000 tonnes d'aluminium par an qui voyagent par bateau, soit l'équivalent de 15 000 voyages par camion sur la 138, route dangereuse et congestionnée. Ce faisant, elle a évité l'utilisation de plus de 5 millions de litres de carburant, plus de 7 100 voyages routiers et ferroviaires et l'émission de plus de 20 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES). Aluminerie Alouette s'est d'ailleurs méritée le prix Saint-Laurent 2006 remis par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), pour la mise en service de sa barge.

⁴⁵ SODES, *L'industrie maritime : un atout essentiel au développement du Québec*, www.st-laurent.org/sites/default/files/publications/9147_brochure_indusmaritime_fr_lr.pdf

La réalisation de ce projet est le fruit d'une étroite collaboration entre Alouette, McKeil Marine, Logistec et le gouvernement du Québec, qui a accordé une subvention à Logistec dans le cadre de son Programme d'aide en transport maritime afin de mettre en place les infrastructures nécessaires au succès de cette initiative. Selon le gouvernement, ce projet permettra de générer des économies estimées à 600 000 \$ par année pour le ministère des Transports, compte tenu de la diminution des besoins en matière d'entretien des routes.⁴⁶

L'impact économique de la barge pour la région de la Côte-Nord est significatif. Non seulement elle offre une alternative à d'autres entreprises régionales soucieuses de trouver une option durable, mais elle réduit aussi considérablement les coûts d'entretien des routes, que le gouvernement évalue à 10 dollars par tonne de marchandises acheminées par camions entre Sept-Îles et Québec, représentant ainsi plus de 2 M\$ d'économies pour les contribuables québécois.⁴⁷

Ce projet s'est fait en concertation avec les acteurs régionaux et dans le souci d'optimiser les installations portuaires existantes. L'initiative a permis de consolider le plan de transport et a donné à Aluminerie Alouette une grande flexibilité opérationnelle, malgré le fait que ses installations soient situées dans une région éloignée des grands centres de transport intermodaux.

En janvier 2013, Alouette et McKeil ont annoncé le renouvellement pour 2013-2016 de l'entente pour l'utilisation des barges qui dure depuis 8 années maintenant.⁴⁸ Les entreprises rappellent que depuis 2004, plus de 1,5 million de tonnes d'aluminium ont été transportées dans différentes destinations, incluant dans les régions des Grands Lacs, soit l'équivalent de 50 000 voyages de camions lourds. Cela a permis de réduire de 200 000 tonnes les émissions de gaz à effet de serre.

LES GRAINS LAC SUPÉRIEUR

En 2010-2011, l'entreprise a investi 2,3 millions de dollars dans la construction d'un centre multimodal de transbordement de grains au Port de Valleyfield. Ce centre permet de transporter par navire environ 100 000 tonnes de grains par année entre l'Ouest de la Montérégie et le centre et l'Est du Québec qui, autrefois, étaient acheminées uniquement par la route. Ce projet démontre qu'il est possible de faire du transport maritime de volumes

⁴⁶ Le Nouvelliste, *Quand l'or blanc emprunte l'or bleu*, Marc Rochette, 20 juin 2006

⁴⁷ Energia 19^{ème} édition, Aluminerie Alouette, *Le transport d'aluminium par la barge alouette spirit*

⁴⁸ Canadian Sailings magazine, *Aluminerie Alouette and McKeil Marine renew their partnership*, 7 mars 2013

modestes sur une faible distance. Cela réduit également la congestion routière dans la région métropolitaine. Ce projet a contribué à la réduction d'environ 1 540 tonnes de gaz à effet de serre annuellement, à la réduction de la circulation de camions lourds sur les routes du Québec et à une économie annuelle d'environ 600 000 litres de carburant.

PROJETS EN TRANSPORT MARITIME ET INTERMODAL À L'ÉTUDE AU QUÉBEC

D'autres projets en transports maritimes courte distance et intermodaux sont également à l'étude au Québec. Mentionnons notamment l'implantation d'un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord, d'un pôle logistique de transport intermodal dans la région de Montréal, le projet d'expansion du Port de Québec et le projet de restauration au port de Gaspé.

SERVICE DE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES VERS LA CÔTE-NORD

Plusieurs projets majeurs augmenteront sur la Côte-Nord lors des prochaines années et marqueront l'occasion de développer le transport maritime courte distance. Ainsi, au cours des dernières années, plusieurs projets reliés à l'exploitation du minerai de fer ont été annoncés. À cela s'ajoute la construction du complexe hydro-électrique La Romaine qui devrait se poursuivre jusqu'en 2020, ainsi que l'éventuel complexe hydroélectrique Petit Mécatina. De plus, l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles prévoit réaliser une troisième phase d'expansion visant à augmenter la production, même si elle retarde le projet pour le moment, en raison du contexte économique actuel qui n'est pas favorable. « *L'industrie de l'aluminium vit des heures difficiles, les prix ne sont pas très élevés* » rapporte le président et chef de la direction d'Alouette, André Martel.⁴⁹

La possibilité de dévier une partie des mouvements de transport générés par ces projets, d'un camionnage porte-à-porte vers une solution camion-navire-camion, est bien réelle sur le plan technique.

Selon Développement économique Sept-Îles, la route 138 représente un facteur primordial de développement économique. L'organisme craint que les frustrations dues à l'augmentation du trafic causent inévitablement des tentatives de dépassement risquées par les utilisateurs. Il s'inquiète de la dégradation du seul lien routier reliant Tadoussac à Natashquan. Il encourage Hydro-Québec à établir une desserte maritime, car utiliser la voie maritime permettrait de diminuer substantiellement le trafic sur la 138, réduisant ainsi les

⁴⁹ Le Nord-Est, *La phase 3 de l'aluminerie Alouette toujours d'actualité*, 17 octobre 2013

coûts de réfection pour la société québécoise. Ainsi, l'augmentation du trafic routier, particulièrement au niveau du trafic lourd, suggère une maximisation de l'utilisation du transport maritime.⁵⁰

Hydro-Québec a d'ailleurs exploré la possibilité d'utiliser le transport fluvial pour le projet de raccordement en mettant à contribution les infrastructures portuaires de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre. Il est déjà prévu de le faire pour certaines pièces d'équipement importées par bateau. Elle juge également avantageux de transporter les transformateurs par bateau. L'avantage tient principalement à l'encombrement et au poids de ces pièces qui requièrent un transport hors normes. Par contre, en ce qui concerne le reste du matériel, notamment les pièces des pylônes et les câbles, elle préfère les transporter par camion. À cause des coûts du nolisement des navires et du transbordement, elle évalue que le transport fluvial lui coûterait le double du transport terrestre, ce qu'elle considère prohibitif. Elle ajoute cependant que, s'il existait un service de desserte fluviale reliant les ports du Saint-Laurent à un prix concurrentiel, elle n'hésiterait pas à y recourir.⁵¹

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec et les Armateurs du Saint-Laurent annonçaient en mars 2010 la réalisation d'une étude de faisabilité d'une desserte maritime pour favoriser le transport des marchandises sur la Côte-Nord, notamment vers le complexe hydroélectrique de la rivière Romaine. Celle-ci a été coordonnée par les Armateurs du Saint-Laurent et vise à définir les besoins de transport découlant des grands chantiers de la Côte-Nord ainsi que la faisabilité technique et économique d'une desserte maritime de cette région. L'étude pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord a été publiée au début de l'année 2012.⁵² Nous présentons ici des extraits complets de l'étude.

Les travaux du groupe de travail ont éventuellement évolué en une stratégie d'affaires concrète, permettant de mettre en relief le format, la compétitivité et les prochaines étapes nécessaires au développement du service maritime vers la Côte-Nord.

La possibilité de dévier une partie du transport routier nécessaire vers une solution camion-navire-camion est bien réelle et, en utilisant la capacité disponible des navires canadiens et

⁵⁰ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie – Raccordement du complexe de la Romaine*, Rapport d'enquête et d'audience publique, Août 2010

⁵¹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie – Raccordement du complexe de la Romaine*, Rapport d'enquête et d'audience publique, Août 2010, p. 52

⁵² Armateurs du Saint-Laurent, *Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord*, 5 décembre 2011

des infrastructures portuaires existantes. Un tel service pourrait être fonctionnel dès le printemps 2012, soutiennent les auteurs.⁵³

Selon l'évaluation des mouvements de marchandises générés par le projet La Romaine et les autres grands chantiers envisagés, il est évident que les volumes de marchandises vers la Côte-Nord sont suffisants pour supporter un service maritime régulier :

- 10 000 voyages de camion par année (horizon 2012-2020) pour les grands chantiers
- 140 000 voyages par année (2012-2020) si on inclut le trafic régulier
- 1000 voyages par semaine seulement vers l'axe Sept-Îles - Port-Cartier

Par contre, l'analyse démontre que la quantité de marchandises en direction inverse est limitée : environ 80 % des voyages de retour pour le trafic régulier se font à vide, une proportion qui augmente pour les grands chantiers. À titre d'exemple, sur l'axe Sept-Îles—Port-Cartier, il y aurait entre 150 et 200 camions pleins au retour, comparativement à 1 000 à l'aller. Ainsi, les Armateurs du Saint-Laurent estiment qu'il faudra une période de transition et d'ajustement avant que le service ne puisse devenir rentable.

Le manque à gagner moyen prévu pour les 3 premières années est entre 1,6 et 3,1 M\$ par année, selon qu'on analyse le scénario optimiste ou pessimiste. Après cette période, le scénario optimiste indique que le service est commercialement rentable. Aucun armateur n'est prêt à endosser 100 % des risques associés au développement du service. Afin d'être commercialement compétitifs avec le camionnage, les coûts sociaux et environnementaux avantageux du transport maritime doivent être pris en compte. Les risques doivent donc être répartis entre le privé et le public pour la période de démonstration. Une subvention de l'ordre de 1,6 \$ à 4,5 \$ millions par année pour 3 ans permettrait aux armateurs de couvrir entre 50 % et 100 % du manque à gagner, selon le scénario qui se réalisera. Le service pourrait devenir rentable d'ici la quatrième année. En contrepartie, le fournisseur de service proposé devra garantir une offre minimale vers/de la Côte-Nord, l'offre potentielle oscillant entre 22 et 65 remorques/semaine dans chaque direction.

Les avantages pour le gouvernement sont nombreux. L'étude démontre les justifications économiques et sociales du service notamment la réduction des risques d'accident et des coûts d'entretien de la route 138, un volume accru dans les ports, des emplois locaux (Côte-Nord) de transport routier (courte distance).

⁵³ Armateurs du Saint-Laurent, *Étude de faisabilité pour un service de transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord*, 5 décembre 2011

La stratégie organisationnelle retenue par le groupe de travail est centré sur l'établissement d'une entreprise 3PL (tiers logistique). Cette entreprise permettrait d'offrir un service porte-à-porte, avec facturation unique, pouvant tirer parti de la capacité déjà disponible chez différents armateurs et faisant usage des infrastructures existantes. Cette entité, qui pourrait amalgamer plus d'un armateur et qui pourrait inclure un partenaire camionneur, assurerait la mise en marché et la gestion de la capacité maritime parmi les partenaires. L'entreprise aurait comme mission le maintien et la croissance d'un service maritime vers la Côte-Nord. L'inclusion formelle d'un partenaire camionneur serait avantageuse.

Sur le plan opérationnel, afin d'obtenir un service flexible, le groupe de travail a estimé qu'il serait préférable de laisser chacun des armateurs établir une offre de services qui permettrait d'optimiser ses coûts. Le 3PL choisira son port d'origine et de destination en fonction de considérations logistiques, financières et de l'origine et la destination des marchandises.

Sur le plan des infrastructures, plusieurs ports (Matane, Montréal, Bécancour, Québec, Sept-Îles, Havre-St-Pierre) et types de services (Ro-Ro, conteneurs) ont été considérés. Pour chacune des options, les infrastructures en place répondent aux besoins minimaux d'au moins un armateur. Par contre, il a été noté que la construction d'une nouvelle rampe au secteur Ville du Port de Sept-Îles pourrait être requise compte tenu que la rampe existante (secteur Pointe- Noire) est fréquemment non disponible. De plus, certaines rampes devront être mises à niveau pour maximiser l'efficacité des opérations (la rampe du Port de Québec est présentement fixe). Le Port de Havre-St-Pierre ne possède pas de rampe Ro-Ro. Cependant, à long terme, des opérations efficaces nécessiteront l'utilisation de conteneurs, plutôt que de Ro-Ro. Ainsi, l'achat de grues fixes et des investissements pour supporter des opérations de conteneurs seront nécessaires pour diminuer les coûts de manutention. Finalement, pour la majorité des ports, l'identification et la préparation d'espaces d'entrepôts seront nécessaires pour la consolidation des marchandises à transporter.

En 2012, les Armateurs du Saint-Laurent annoncent que le projet d'une desserte maritime sur la Côte-Nord est remis à une date ultérieure, mais il n'est pas abandonné. Les promoteurs veulent d'abord mieux faire connaître leurs plans. Le directeur général des Armateurs du Saint-Laurent, Martin Fournier, précise que certains points restent à clarifier

pour convaincre des compagnies d'embarquer. *«Ça ne sera pas en 2012, mais ce n'est pas abandonné »*.⁵⁴

Selon M. Fournier, la question qui pose problème est celle du retour. Un grand nombre de marchandises peut être transporté vers la Côte- Nord, mais peu en revient. C'est du moins l'une des conclusions de leur étude de marché, réalisée à la suite du dépôt de leur rapport en février 2012. Pour que le projet soit rentable, il faudrait que les quantités envoyées vers l'Est compensent celles vers l'Ouest. Le service proposait de prendre la marchandise à la source, de la transporter en camion vers le navire, de l'acheminer à bon port et de la rendre à destination finale par camion. Il avoue toutefois que quelques points restent à améliorer pour convaincre des utilisateurs potentiels.

Plusieurs détails importants font toujours l'objet d'une réflexion. Par exemple, les armateurs n'ont pas encore déterminé les escales que ce service de transport hebdomadaire va desservir. Il faudra aussi déterminer quel port deviendra le point de départ du service. Ce pourrait être à Montréal, Trois-Rivières, Québec ou Rimouski. Le plan d'affaires permettra de valider les informations de l'étude réalisée par le gouvernement.

Le projet est également complexe parce qu'il implique beaucoup de monde. Initialement, quatre armateurs étaient mobilisés, dont le groupe Desgagné qui a une grande expertise dans le cabotage vers le Grand Nord. Le projet intéresse maintenant six armateurs. Comme le cabotage implique un service intermodal, le groupe se liera à une entreprise de camionnage. Le cabotage doit présenter les avantages du principe "juste à temps". Martin Fournier précise que l'entreprise va s'ajuster aux heures de départ et d'arrivée des marchandises dictées par la clientèle. Il faudra ajouter d'autres marchés. Martin Fournier ajoute qu'il faudra aussi s'entendre avec le gouvernement pour une aide d'environ 1,5 M \$ pour chacune des trois premières années.

⁵⁴ Le Nord-Est, *L'autoroute bleue ne sera pas développée bientôt*, 7 novembre 2012

PÔLE LOGISTIQUE DE TRANSPORT À MONTRÉAL

La capacité d'accueil des installations du port pourrait être atteinte en 2015. Pour répondre à la demande anticipée, l'administration du port de Montréal prévoit une expansion du côté de Contrecoeur dans les prochaines années.

Depuis 2011, le site de Contrecoeur est celui privilégié par le Port de Montréal pour augmenter sa capacité totale de traitement jusqu'à 3 millions de conteneurs. Le Port s'est d'ailleurs réservé près de 467 hectares de terrain à Contrecoeur en vue d'une expansion de ces activités.⁵⁵ L'expansion des activités du Port de Montréal sur le site de Contrecoeur devrait également nécessiter le développement d'une installation intermodale.⁵⁶

Parallèlement à ce projet d'expansion du Port de Montréal, le gouvernement du Québec travaille au développement d'une nouvelle infrastructure en logistique de transport. Cette infrastructure, sous la forme d'une plaque intermodale, regrouperait un ensemble de services pouvant consolider d'autant plus le rôle du port de Montréal à titre de principal outil d'import-export du secteur manufacturier québécois.⁵⁷

Le pôle logistique comprendrait différentes infrastructures pour favoriser les transports maritimes, ferroviaires, routiers ou aériens, comme des voies ferrées, des quais et des équipements de transbordement.

Selon le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2012-2017, « *le raccordement prochain de l'autoroute 30 et l'expansion du port de Montréal sur le site de Contrecoeur consolidera le rôle de plaque tournante du Grand Montréal et, plus particulièrement, le développement de la logistique des transports dans la couronne Sud. Aussi, il est proposé d'évaluer l'impact sur le plan du développement urbain et économique de l'implantation de sites de logistiques de transport notamment dans les secteurs de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la MRC de Roussillon et de la Ville de Contrecoeur.* »⁵⁸

Le pôle logistique de transport est maintenant inscrit dans le nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2012-2017, mais son emplacement n'est pas

⁵⁵ MRC de Marguerite-d'Youville, *Mémoire de la MRC de Marguerite-D'Youville sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Août 201, p. 11

⁵⁶ Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable* – décembre 2011, p. 120

⁵⁷ MRC de Marguerite-d'Youville, *Mémoire de la MRC de Marguerite-D'Youville sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Août 201, p. 11

⁵⁸ Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable* – décembre 2011, p. 131

encore déterminé. En plus de Contrecoeur, les municipalités de Vaudreuil et Candiac ont démontré de l'intérêt pour ce projet. Le gouvernement du Québec doit maintenant annoncer sa décision, mais la décision tarde à venir. Le gouvernement du Québec doit maintenant déterminer le ou les sites qui pourraient accueillir le pôle logistique de transport dans la région de Montréal. L'hypothèse d'un pôle sur deux sites est étudiée par les fonctionnaires du gouvernement. En effet, le directeur général du CLD de Marguerite-d'Youville écrit dans son rapport annuel 2012 que *« pour sa part, le projet du pôle logistique a également beaucoup avancé puisque le gouvernement du Québec a l'intention d'aller de l'avant avec cette infrastructure qui sera répartie sur deux sites, dont celui de Contrecoeur. »*⁵⁹

Le PAMD souligne que la mise en place de nouveaux pôles logistiques doit s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier). Le PMAD suggère aussi l'emplacement de sites qui permettent d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site.⁶⁰

Le site de Contrecoeur qui appartient au Port de Montréal représente un potentiel de développement unique, car il s'agit de l'un des derniers endroits sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal pouvant recevoir ce genre de développement industriel. La ville de Contrecoeur est d'ailleurs reconnue pour son industrie lourde avec la présence, notamment, de l'aciériste ArcelorMittal, ce qui facilitera d'autant plus l'acceptabilité sociale nécessaire à un projet de cette envergure.⁶¹ Selon la mairesse de Contrecoeur, ce pôle représente des centaines de millions de dollars en investissements et, à terme, de 1000 à 2000 emplois.⁶²

Le CLD de Marguerite-D'Youville milite depuis 2010 au développement d'un pôle logistique en transport à Contrecoeur. Concrètement, les actions prévues par le CLD en 2013 sont de poursuivre la mise en place de différents chantiers associés aux projets, de mettre en place une cellule entrepreneuriale en logistique des transports et d'annoncer la mise en place du pôle logistique à Contrecoeur.⁶³

⁵⁹ CLD de Marguerite-d'Youville, Rapport annuel 2012, p. 5.

⁶⁰ Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable* – décembre 2011, p. 140

⁶¹ MRC de Marguerite-d'Youville, *Mémoire de la MRC de Marguerite-D'Youville sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Août 2011, p. 11

⁶² Hebdomadaire régionaux Montréal, *La municipalité de Contrecoeur est ciblée pour l'aménagement d'un pôle logistique de transport*, 14 novembre 2011

⁶³ CLD de Marguerite-D'Youville, Plan d'action 2013, p. 10

En novembre 2010, la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Montérégie Est et la Municipalité régionale de comté (MRC) de Marguerite-D'Youville signaient conjointement un mémoire qui rapporte les avantages de l'emplacement de Contrecoeur⁶⁴ :

- **peu d'impacts sur le nombre de personnes et résidences à déplacer dans un projet de pôle logistique requérant plus de 750 hectares;**
- **un port ouvert 12 mois par année juxtaposant cette infrastructure, ce qui augmente d'autant plus la synergie entre les différents modes de transport des marchandises;**
- **des terres agricoles de moindre qualité;**
- **des infrastructures de transport déjà existantes (routes et autoroutes, voies ferrées, aéroport de fret à proximité);**
- **une capacité énergétique pouvant répondre à de grands projets industriels;**
- **une forte concertation et l'appui de la majorité des intervenants socioéconomiques et politiques du territoire de la Montérégie Est.**

En mars 2013, une grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal a été lancée, CargoM. La mission de cette grappe est de regrouper l'ensemble des entreprises et des autres parties prenantes du secteur de la logistique et des transports de marchandises afin de permettre une planification et une coordination du développement du secteur. CargoM travaille présentement sur une étude portant sur le secteur de la logistique et du transport de marchandises à Montréal. De plus, CargoM doit identifier les grands projets dans la grande région de Montréal. Cela comprend entre autres le développement d'un pôle logistique à valeur ajoutée, un point vers lequel tous les modes de transport pourraient converger. Certains endroits ont été avancés pour le développement d'un tel pôle, notamment Contrecoeur, sur la Rive-Sud de Montréal, où le Port de Montréal est déjà propriétaire de terrains et Vaudreuil-Dorion à l'ouest de Montréal, mais rien n'est décidé en ce sens pour le moment « *Nous allons étudier les occasions qui se présentent et déterminer ce qui semble être la meilleure option. Nous voulons aussi aller voir ce qui se fait comme meilleures pratiques ailleurs pour les amener ici et les mettre de l'avant.* »⁶⁵

⁶⁴ MRC de Marguerite-d'Youville, *Mémoire de la MRC de Marguerite-D'Youville sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Août 2011, p. 11

⁶⁵ CargoM, *Le Grand Montréal se dote d'une grappe de logistique et de transport des marchandises*, 1^{er} mars 2013, <http://grappesmontreal.ca/centre-dinformation/derniere-nouvelle/le-grand-montreal-se-dote-dune-grappe-de-logistique-et-de-transport-des-marchandises/>

EUROPE : DEUX PROGRAMMES EUROPÉENS ET LE CAS ITALIEN

Les échanges entre les pays communautaires de l'Union européenne qui augmentent ont pour conséquences de saturer le transport routier, d'augmenter le nombre d'accidents, ainsi que la pollution, qu'elle soit atmosphérique, sonore ou autre.

Diverses initiatives ont été mises en place par des gouvernements de pays européens. Il existe aussi deux programmes d'aide financière européens (MarcoPolo II et RTE-T) qui sont complémentaires et efficaces, mais qui ne concernent que l'offre de transport.⁶⁶

Le programme Marco Polo II est un instrument financier soutenant des actions innovantes améliorant les performances environnementales du système de transport et renforçant le transport intermodal, c'est-à-dire utilisant plusieurs modes de transport pour un trajet. Ce programme communautaire contribue ainsi à l'établissement d'un système de transport efficace et durable au niveau européen et s'inscrit pleinement dans la politique européenne de protection de l'environnement. Il vise une réduction globale du transport du fret routier en stimulant le recours à des modes plus compatibles avec l'environnement (rail, transport fluvial, maritime courte distance). Le programme Marco Polo II est établi pour une période de 7 ans (2007-2013).⁶⁷ L'enveloppe financière pour l'exécution du programme Marco Polo II, pour la période allant du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2013, est de 450 millions d'euros.

Compte tenu de la dimension européenne du programme Marco-Polo II, les actions doivent être soumises:

- **Par un consortium d'entreprises établies sur le territoire d'au moins 2 États membres**
- **Par un consortium d'une entreprise établie dans un État membre et d'une entreprise établie dans un État tiers voisin**
- **Exception : par une entreprise seule si l'action concerne une liaison avec un pays tiers proche**

⁶⁶ Fabien Becquelin, European Shortsea Network, *Promotion du TMCD en Europe : des projets concrets*, Présentations - TMCD, tourné vers l'avenir, mars 2013

⁶⁷ Toute l'Europe, *Marco Polo II : améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises*, <http://lick.li/GbwgdX>

ITALIE : L'ÉCOBONUS « À L'ITALIENNE »

L'écobonus « à l'italienne » est un programme d'aide qui vise spécifiquement à soutenir la demande en transport maritime, limitant ainsi les distorsions de concurrence. Ce programme a pour but d'encourager le transfert de poids lourds de la route vers la mer. Cette aide financière se présente sous la forme d'une remise sur le fret, c'est-à-dire du remboursement d'une partie du prix du transport maritime. Pour en bénéficier, les transporteurs routiers doivent effectuer un minimum de 80 voyages par an sur les lignes maritimes nationales ou/et communautaires en provenance ou à destination de l'Italie.

Il était constitué d'un budget de 240 M€ sur 3 ans (2007-2009). L'Éconobus a pris la forme d'un remboursement annuel pour chaque voyage effectué. Les transporteurs routiers doivent également s'engager à transférer le même volume de marchandises par voie maritime sur trois ans. Si un transporteur ne respecte pas son engagement, il se verra dans l'obligation de rembourser les sommes reçues.

En 2007, les lignes régulières ro-ro italiennes (assimilées à des autoroutes de la mer) ont offert plus de 445 départs hebdomadaires représentant 750 000 mètres linéaires. Par rapport à 2006, ce programme a eu des effets immédiats. Le nombre de départs a progressé de 25 % par rapport à 2006.

Le 7 novembre 2012, la Direction Générale de la Concurrence de l'Union européenne a toutefois décidé de bloquer l'écobonus, qu'elle considère comme une aide d'État.⁶⁸ Pourtant, le concept a été un véritable succès pendant la période 2007-2009. En 2010, le trafic avait progressé de 24% par rapport à 2009, avec 565 000 camions.

Avec l'arrêt de la subvention écobonus, les associations de transport maritime ont attiré l'attention des autorités italiennes sur le danger de voir de nombreux transporteurs renoncer aux navires. Certains administrateurs ont proposé de confier la gestion de l'écobonus au fonds Marco Polo, le programme de financement de l'Union européenne. Ce point de vue est partagé par certains armateurs qui suggèrent une reconversion de la mission de ce fonds. À l'origine, il s'agissait d'accorder une subvention pendant trois ans pour assister le lancement d'autoroutes de la mer. Entretemps, les autoroutes se sont multipliées, dont certaines au départ de ports proches les uns des autres. Pour l'armateur, il est plus logique de se

⁶⁸ Bureau de promotion du shortsea shipping, *Le concept Marco Polo face à l'éconobus*, 7 novembre 2012, www.shortsea.fr/le-concept-marco-polo-face-a-l-ecobonus-475ef0626e197a43d5649019ef086dda.html

concentrer sur un écobonus et de donner ainsi aux transporteurs routiers le choix en matière de transporteur maritime.

DEMANDES DE L'INDUSTRIE

Le Conseil du Corridor Saint-Laurent–Grands Lacs a publié en 2008 une étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent et des Grands Lacs qui contient plusieurs recommandations pour l'avenir de ce corridor qui inclut la voie navigable du Saint-Laurent. Cette étude a été mise à jour par la SODES en 2013 en collaboration avec plusieurs acteurs de l'industrie maritime. Toutes ces recommandations ne s'appliquent pas nécessairement au Québec.

Recommandations de l'étude 2008 et 2013 du Corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs	
Recommandations générales 2008	• Améliorer la capacité des ports et favoriser l'accès aux marchandises générales dans les ports desservant des marchés spécifiques (niche ports) tout le long du réseau • Faire du Port de Montréal la plaque tournante du transport international de conteneurs
Recommandations générales 2013	• Remplacer les infrastructures vieillissantes pour répondre aux besoins et à la fluidité des mouvements et temps de transit • Convenir des besoins en infrastructures pour les ports de la Côte-Nord au Québec afin de répondre à l'accroissement des volumes provenant des projets miniers • Augmenter la capacité portuaire (capacités maritimes, terrestres et liaisons intermodales) en vue d'être concurrentiel sur les marchés actuels et futurs et de permettre la venue de plus gros navires • Financer la mise en place d'infrastructures dédiées au TMCD (ex. : rampes Ro/Ro) • Améliorer les infrastructures routières et ferroviaires pour le transport des marchandises
Recommandations spécifiques 2008	• Améliorer et agrandir les installations de transbordement du vrac solide et liquide au Port de Québec • Construire des sauts-de-mouton à divers points du Corridor Québec-Sarnia-Windsor
Recommandations spécifiques 2013	• Construire un nouveau quai au Port de Valleyfield • Favoriser l'implantation de zones d'interface privilégiées (hubs) à Québec et Montréal

L'industrie a donc identifié en 2013, 6 axes et enjeux liés à l'avenir de la voie navigable du Saint-Laurent et du Corridor des Grands Lacs.⁶⁹

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

⁶⁹ SODES, *Corridor de commerce Saint-Laurent et des Grands Lacs*, Hiver 2013 – Mise à jour de l'étude de 2008, Préparée par le groupe IBI

PROPOSITIONS DE LA COALITION AVENIR QUÉBEC

La Coalition met de l'avant une proposition majeure pour le développement du transport maritime : doter le Québec d'un réseau stratégique complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs. En ce sens, la CAQ a identifié certains projets novateurs qui méritent d'être appuyés. Pour ce faire, la CAQ veut mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux et environnementaux.

Le réseau de pôles intermodaux s'intégrera dans la Vallée de l'innovation présenté par la Coalition dans le cadre du Projet Saint-Laurent. Rappelons que cette vallée qui bordera le fleuve Saint-Laurent, sera composée de zones dans lesquelles cohabiteront des espaces commerciaux, résidentiels, récréatifs, académiques et industriels. Ces deux derniers seront des éléments clés qui permettront au Québec de prendre le virage de l'économie du savoir, tel que le propose la Coalition. Des entreprises des zones d'innovation seront nécessairement amenées à utiliser les pôles intermodaux pour le transport des marchandises. Les pôles intermodaux pourraient par exemple permettre aux entreprises de la Vallée de l'innovation d'exporter des produits manufacturés au Québec par la voie terrestre, ferroviaire et maritime. C'est le cas notamment de l'aluminium par exemple produit ou transformé dans la grappe industrielle de l'aluminium du Québec ou des produits aéronautiques de la grappe industrielle en aéronautique de la région métropolitaine de Montréal, qui représente près de 60% du PIB réel total du secteur de l'aérospatiale canadien.⁷⁰

Les produits qui peuvent transiger par transport maritime sont de plus en plus nombreux. C'est le cas par exemple de la tourbe produite dans plusieurs régions du Québec, notamment dans le Bas-Saint-Laurent, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sur la Côte-Nord et dans Chaudière-Appalaches.

Il faut aussi penser au secteur éolien et notamment aux pales d'éolienne fabriquées en Gaspésie et dans la région de Matane. De nombreux parcs éoliens sont érigés un peu partout au Québec en ce moment en raison de divers appels d'offres publics du gouvernement pour la production d'électricité.

⁷⁰ Grappes Montréal, <http://grappesmontreal.ca/grappes-metropolitaines/les-grappes-metropolitaines-de-montreal/>

Il faut compter également sur le développement minier dans le Nord québécois. Dans le cadre du nouveau régime minier présenté récemment par le gouvernement québécois, la transformation de produits miniers au Québec représente également une occasion en or.

À Montréal, il est temps de passer à l'action avec l'implantation du pôle logistique de transport à Contrecoeur. Ce projet traîne depuis quelques années et a fait l'objet de nombreux mémoires, notamment dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PAMD) 2012-2017. Les autorités du Port de Montréal ont déjà signalé leur intention pour un projet d'expansion à Contrecoeur. L'emplacement de Contrecoeur représente plusieurs avantages, notamment en raison du moindre impact sur le voisinage, par sa proximité avec d'autres infrastructures de transport existantes, par l'ouverture de son port pendant toute l'année et par la décision du Port de Montréal d'y agrandir ses installations lors des prochaines années. De plus, les critères suggérés dans le PAMD 2012-2017 s'appliquent parfaitement à l'emplacement de Contrecoeur, soit que l'efficacité et la capacité des infrastructures de transport permettent l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier).

À Québec, le chef de la Coalition Avenir Québec a déjà donné son appui au projet d'expansion du Port de Québec. Le projet d'expansion est évalué à 554 M\$ qui devront être investis sur 5 ans. Il est présentement à l'étude par les autorités portuaires. Le plan d'affaires a été remis mi-décembre 2012 au conseil d'administration. Cet agrandissement ne devrait pas être effectué avant 2015. Le projet servira à agrandir les installations dans le secteur de Beauport et à la construction d'un nouveau quai sur piliers. Le projet sera financé conjointement par le gouvernement fédéral, le Port de Québec et ses utilisateurs.

En Gaspésie, il faut appuyer les démarches de restauration et de décontamination au Port de Gaspé, ainsi que le projet d'oléoduc de Pétrolia entre l'un de ses puits et le quai de Sandy Beach.

Le projet de desserte maritime sur la Côte-Nord est un autre exemple intéressant. Moyennant une subvention de 3 à 5 millions de dollars dans le cadre des programmes d'Investissement Québec, des armateurs pourraient lancer un service de cabotage régulier regroupant plusieurs acteurs de l'industrie sous un modèle d'affaires novateur. L'aide financière servirait dans ce cas-ci à lancer l'entreprise pour qu'elle atteigne la rentabilité puisque la demande pour ce type de service n'est actuellement pas constante.

Cette desserte doit s'inscrire au cœur d'une politique intégrée des transports en complémentarité avec le transport terrestre, ferroviaire et aérien. En somme, il doit y avoir

d'autres projets comme ceux de la barge de l'Aluminerie Alouette et l'État doit mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux et environnementaux. Par exemple, il faut s'inspirer du Programme québécois d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire qui ont pour objectif de réduire les émissions de GES.⁷¹ La contribution financière du gouvernement du Québec est équivalente à 50 % des dépenses admissibles. Cependant, l'aide accordée en vertu de ce programme peut s'élever jusqu'à 750 \$ par tonne d'émissions de GES réduites ou évitées.⁷² Le programme s'est terminé depuis le 31 mars 2013. 14 projets maritimes et 25 projets ferroviaires ont bénéficié de ce programme au cours de la période 2008-2012. Environ 60 M\$ ont été investis dans ces projets lors de cette période. Enfin, il a permis la réduction de 300 000 tonnes de GES.⁷³

Ainsi, la CAQ va lancer un nouveau programme plus large et plus souple pour l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire. Ce programme, nommé RADISSON en l'honneur de cet explorateur et commerçant, notamment fondateur de la Compagnie de la Baie D'Hudson et de la Compagnie du Nord.

Ce nouveau programme sera doté d'une enveloppe de 75 M\$ sur 5 années et géré par le MTQ, en collaboration avec le MDDEFP. La contribution du gouvernement sera équivalente à 50 % des dépenses admissibles. Toutefois, contrairement à l'ancien programme PAREGES, le nouveau programme sera plus souple et n'aura pas comme seul objectif de réduire les émissions de GES. Le développement économique et la création d'emplois seront également des objectifs à atteindre.

⁷¹ MTQ, Réduction ou évitement des émissions de GES par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire,

www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/transport_ferroviaire/programmes_aide/reduction_ges_transport_marchandises

⁷² CONSTAS, magazine de l'Association des constructeurs et de routes et grands travaux du Québec, Avril 2013, Numéro 23

⁷³ MTQ, PAREGES - Liste des projets acceptés,

www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/reduction_ges_evitement_transport_marchandises/TableauPAREGES.pdf

PROPOSITIONS GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES DE LA CAQ

La Coalition met de l'avant une proposition majeure pour le développement du transport maritime : doter le Québec d'un réseau stratégique complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs. En ce sens, la Coalition Avenir Québec a identifié certains projets novateurs qui méritent d'être appuyés. Pour ce faire, la Coalition veut mettre en place de nouveaux incitatifs fiscaux et environnementaux.

AUGMENTER DE 25 % LE POIDS DE L'INDUSTRIE MARITIME DANS LE PIB DU QUÉBEC EN 5 ANNÉES

L'industrie maritime représente 0,75 % du PIB du Québec. En Europe, le secteur du transport maritime représentait en 2006, 1,09 % du PIB des 27 pays membres de l'Union européenne et de la Norvège. Comparativement à l'Europe, le poids de l'industrie maritime au Québec est beaucoup plus faible dans l'économie.

En favorisant le développement d'un réseau stratégique complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs, la Coalition Avenir Québec souhaite que l'industrie maritime représente d'ici 5 ans au moins 1% du PIB du Québec afin de rejoindre l'Europe. Cet objectif représente une augmentation de 25 % du poids de l'industrie dans l'économie québécoise par rapport à aujourd'hui.

Considérant que l'industrie maritime québécoise représentait, en 2010, 27 349 emplois et contribuait pour 2,3 G\$ au PIB québécois, une augmentation de 25 % du poids de cette industrie dans l'économie québécoise pourrait représenter près de 7 000 nouveaux emplois et 575 M\$ en retombées supplémentaires. Cela voudrait aussi dire des revenus supplémentaires de 125 M\$ de plus annuellement pour le gouvernement du Québec.

Le réseau de pôles intermodaux s'intégrera dans la Vallée de l'innovation présenté par la Coalition dans le cadre du Projet Saint-Laurent. Rappelons que cette vallée qui bordera le fleuve Saint-Laurent, sera composée de zones dans lesquelles cohabiteront des espaces commerciaux, résidentiels, récréatifs, académiques et industriels. Ces deux derniers seront des éléments clés qui permettront au Québec de prendre le virage de l'économie du savoir, tel que le propose la Coalition. Des entreprises des zones d'innovation seront nécessairement amenées à utiliser les pôles intermodaux pour le transport des marchandises. Les pôles intermodaux pourraient par exemple permettre aux entreprises de la Vallée de l'innovation d'exporter des produits manufacturés au Québec par la voie terrestre, ferroviaire et maritime. C'est le cas notamment de l'aluminium par exemple produit ou transformé dans la grappe industrielle de l'aluminium du Québec ou des produits aéronautiques de la grappe industrielle

en aéronautique de la région métropolitaine de Montréal, qui représente près de 60% du PIB réel total du secteur de l'aérospatiale canadien.⁷⁴

Les produits qui peuvent transiger par transport maritime sont de plus en plus nombreux. C'est le cas par exemple de la tourbe produite dans plusieurs régions du Québec, notamment dans le Bas-Saint-Laurent, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sur la Côte-Nord et dans Chaudière-Appalaches.

Il faut aussi penser au secteur éolien et notamment aux pales d'éolienne fabriquées en Gaspésie et dans la région de Matane. Le transport de pales par transport maritime existe déjà au Québec, mais à petite échelle. Il faut étendre cette pratique davantage. Il faut compter également sur le développement minier dans le Nord québécois.

IMPLANTER LE PROJET DE PÔLE LOGISTIQUE DE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

À Montréal, il est temps de passer à l'action avec l'implantation d'un pôle logistique de transport dans la région de Montréal. Ce projet traîne depuis quelques années et a fait l'objet de nombreux mémoires, notamment dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PAMD) 2012-2017. Nous croyons à la Coalition qu'il est possible de voir émerger un pôle intermodal fort dans la région de Montréal qui pourrait même s'appuyer sur deux axes complémentaires à Contrecoeur et à Vaudreuil-Soulanges. La Coalition Avenir Québec appuiera donc le développement de ce pôle et s'assurera de l'avancement du processus afin de pouvoir garantir que Montréal puisse bénéficier de l'ensemble des outils qui lui permettront d'accroître sa compétitivité.

SOUTENIR LE PROJET D'EXPANSION AU PORT DE QUÉBEC ET DE RESTAURATION À GASPÉ

Le chef de la Coalition Avenir Québec a déjà donné son appui au projet d'expansion du Port de Québec. Le projet d'expansion est évalué à 554 M\$ qui devront être investis sur 5 ans. Il est présentement à l'étude par les autorités portuaires. Le plan d'affaires a été remis mi-décembre 2012 au conseil d'administration. Cet agrandissement ne devrait pas être effectué avant 2015. Le projet servira à agrandir les installations dans le secteur de Beauport et à la construction d'un nouveau quai sur piliers. Le projet sera financé conjointement par le gouvernement fédéral, le Port de Québec et ses utilisateurs.

En Gaspésie, il faut appuyer les démarches de restauration et de décontamination au Port de Gaspé, ainsi que le projet d'oléoduc de Pétrolia entre l'un de ses puits et le quai de Sandy Beach.

⁷⁴ Grappes Montréal, <http://grappesmontreal.ca/grappes-metropolitaines/les-grappes-metropolitaines-de-montreal/>

IMPLANTATION DU PROGRAMME RADISSON

Le projet de desserte maritime sur la Côte-Nord est un autre exemple intéressant. Moyennant une subvention de 3 à 5 millions de dollars s'inscrivant dans un nouveau programme d'Investissement Québec, des armateurs pourraient lancer un service de cabotage régulier regroupant plusieurs acteurs de l'industrie sous un modèle d'affaires novateur.

Cette desserte se situera au cœur d'une politique intégrée des transports en complémentarité avec le transport terrestre, ferroviaire et aérien. La Coalition Avenir Québec s'inspirera du Programme québécois d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) pour accroître l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire afin de permettre la réduction des émissions de GES.⁷⁵ PAREGES implique une contribution financière du gouvernement du Québec équivalente à 50 % des dépenses admissibles, jusqu'à la hauteur de 750 \$ par tonne d'émissions de GES réduites ou évitées.⁷⁶ Cependant, le programme s'est terminé le 31 mars 2013. Il aura permis à 14 projets maritimes et 25 projets ferroviaires de bénéficier d'un soutien au cours de la période 2008-2012. Environ 60 M\$ ont été investis dans ces projets lors de cette période. Enfin, il a permis la réduction de 300 000 tonnes de GES.⁷⁷

Ainsi, la Coalition propose de lancer un nouveau programme plus large et plus souple pour l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire. Ce programme, serait nommé RADISSON en l'honneur de cet explorateur et commerçant, notamment fondateur de la Compagnie de la Baie D'Hudson et de la Compagnie du Nord.

Ce nouveau programme sera doté d'une enveloppe de 75 M\$ sur 5 années et géré par le MTQ, en collaboration avec le MDDEFP. La contribution du gouvernement sera équivalente à 50 % des dépenses admissibles. Toutefois, contrairement à l'ancien programme PAREGES, le nouveau programme sera plus souple et n'aura pas comme seul objectif de réduire les émissions de GES. Le développement économique et la création d'emplois seront également des objectifs à atteindre.

Ainsi, pour être admissibles au programme RADISSON, les projets intermodaux soumis par les entreprises devront démontrer qu'ils contribuent à l'atteinte des six objectifs suivants pour le développement de la voie navigable du Saint-Laurent et du transport maritime:

- 1- Faciliter et augmenter les échanges commerciaux à l'étranger et au Québec**
- 2- Développer l'économie des régions et occuper le territoire**
- 3- Soulager la congestion routière et améliorer la sécurité routière**

⁷⁵ MTQ, Réduction ou évitement des émissions de GES par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/transport_ferroviaire/programmes_aide/reduction_ges_transport_marchandises

⁷⁶ CONSTAS, magazine de l'Association des constructeurs et de routes et grands travaux du Québec, Avril 2013, Numéro 23

⁷⁷ MTQ, PAREGES - Liste des projets acceptés, www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/reduction_ges_evitement_transport_marchandises/TableauPAREGES.pdf

- 4- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres formes de pollution
- 5- Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois
- 6- Réduire les coûts d'entretien du réseau routier québécois

COALITION AVENIR QUÉBEC S'ENGAGE DONC À :

- ✓ **Doter le Québec d'un réseau stratégique complet de pôles intermodaux fonctionnels et compétitifs. Pour ce faire, la Coalition va :**
 - **Planter des projets intermodaux avec l'aide du programme RADISSON.**
 - 15 M\$ par année sur 5 ans par le gouvernement du Québec pour un total 75 M\$.
 - **Développer les infrastructures routières et ferroviaires près des ports pour améliorer le transport des marchandises et réduire la congestion routière en milieu urbain.**
 - à l'intérieur des 2,77 G\$ prévus pour le transport maritime, aérien, ferroviaire du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2013-2023.
 - **Négocier directement avec le gouvernement fédéral pour qu'il :**
 - investisse davantage dans les infrastructures intermodales au Québec dans le cadre du programme de la Porte continentale Ontario-Québec.
 - procède à une révision de la réglementation de l'industrie maritime pour accroître la compétitivité des entreprises et favoriser le développement économique (Exemple : intégration de nouvelles technologies de navigation par rapport aux exigences minimales fédérales de l'équipage).
 - **Planter le projet de pôle logistique de transport dans la région de Montréal.**
 - l'avancement des projets ne permet actuellement pas d'évaluer les coûts.
 - **Appuyer le projet d'expansion du Port de Québec.**
 - 554 M\$ assumés principalement par le gouvernement fédéral, le Port et par le privé.
 - **Financer le projet de desserte maritime sur le Côte-Nord.**
 - subvention de 3 à 5 M\$ du gouvernement du Québec dans le cadre du programme RADISSON.
 - **Encourager l'utilisation de la voie maritime pour le transport de produits québécois comme la tourbe, les lingots d'aluminium, les ressources minières et les pales d'éolienne.**
 - dans le cadre du projet de desserte maritime sur la Côte-Nord.

Rappelons que le transport maritime présente de nombreux avantages par rapport aux modes routier et ferroviaire, notamment du point de vue de l'environnement et de la sécurité.⁷⁸ Il permet la réduction de la congestion routière, tout en ayant un impact positif sur la sécurité, la dégradation du réseau routier et les émissions de gaz à effet de serre. Le transport maritime

⁷⁸ SODES, *Activités commerciales : le transport maritime domestique*, [www.st-laurent.org/connaitre-lindustrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le transport maritime domestique](http://www.st-laurent.org/connaitre-lindustrie-maritime/transport-maritime/activites-commerciales#Le%20transport%20maritime%20domestique)

demeure toutefois méconnu de la population et des dirigeants de la sphère publique. Le moment est venu pour les décideurs politiques et l'État québécois de prendre conscience de l'importance du transport maritime dans le développement économique de toutes les régions du Québec.

Le gouvernement du Canada et celui du Québec doivent bonifier leurs programmes d'aide pour soutenir les projets intermodaux. Des investissements sont nécessaires dans les infrastructures portuaires et routières. Certaines ont besoin d'équipements de transbordement spécialisés et de terminaux de manutention, d'autres doivent mettre à niveau leurs connections avec le réseau ferroviaire.

En somme, il est temps de dépoussiérer la politique québécoise du transport maritime et fluvial, qui date du début des années 2000, notamment pour favoriser le transport maritime courte distance et le transport intermodal. Les gens du milieu s'entendent pour dire que ce sont les deux voies de l'avenir. Pour cela, il faut une véritable synergie entre les ports nationaux, régionaux et locaux du Québec.

Il faut également maximiser les liaisons routières afin de réduire la congestion et l'attente dans les principaux centres urbains (plus précisément Montréal et Québec), de même que la liaison intermodale, notamment en améliorant les infrastructures ferroviaires pour le transport de marchandises. L'enjeu de la voie maritime s'intègre en cela à la vision d'ensemble d'aménagement du territoire de la Vallée du Saint-Laurent que la Coalition met de l'avant.