

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME



Rapport sur la compétitivité

Août 2004



FORUM DE CONCERTATION
SUR LE TRANSPORT MARITIME

RAPPORT SUR LA COMPÉTITIVITÉ

AOÛT 2004

Table des matières

Remerciements des coprésidents.....	3
Remerciements de la présidente du Groupe de travail.....	4
MANDAT	5
LISTE DES MEMBRES	7
TENDANCES	9
ENJEUX	11
1. Coûts des services relevant du gouvernement fédéral.....	11
2. Productivité et coûts de la main-d'œuvre dans les Administrations portuaires canadiennes (APC)	17
3. Relations avec les municipalités	18
4. Coûts saisonniers	20
5. Baisse de volume de plusieurs cargaisons : céréales, bois d'œuvre, acier, etc.	21
6. Consolidation, spécialisation et infrastructures intermodales	21
RECOMMANDATIONS	25

Remerciements des coprésidents

Au nom des membres du Forum de concertation sur le transport maritime, nous tenons à remercier madame Madeleine Paquin, présidente du groupe de travail sur la compétitivité, ainsi que tous les membres du groupe qui n'ont ménagé aucun effort pour réaliser un travail de qualité. Ce rapport sur la compétitivité illustre bien le fait que la combinaison de l'expertise, de la disponibilité et du sens de collaboration de tous les membres de l'équipe a permis de mener sereinement des réflexions sur divers enjeux d'intérêt en lien avec la compétitivité du secteur du transport maritime au Québec.

Nous demeurons convaincus que la prise en compte des diverses recommandations auxquelles le groupe de travail est parvenu aidera, significativement, à stimuler le développement de l'industrie maritime québécoise et à la maintenir concurrentielle. C'est donc à juste titre que les recommandations du rapport sur la compétitivité prennent une place primordiale dans la vision d'avenir du forum telle que définie dans son plan d'action.

Julie Boulet
Ministre déléguée aux Transports
Coprésidente du Forum

Guy Véronneau
Président de la Sodes
Coprésident du Forum

Remerciements de la présidente du groupe de travail

Les membres du Groupe de travail sur la compétitivité n'ont ménagé ni leur temps, ni leur énergie, ni leurs compétences pour mener à bien une réflexion dont la nécessité n'est pas à démontrer. Il en a été de même de certaines autres personnes qui, sollicitées, ont fait profiter le groupe de leurs connaissances et de leur expérience.

En ce sens, la tâche de la présidente aura été facilitée et je tiens à exprimer ma profonde gratitude à chacune et chacun pour cette riche contribution multidisciplinaire qui a abouti à la production du présent rapport, conformément au mandat que le Forum de concertation sur le transport maritime a bien voulu me confier.

Enfin, j'émets l'espoir que ce rapport pourra éclairer la prise de décisions favorables à la préservation et à l'amélioration de la compétitivité du monde maritime du Saint-Laurent.

Madeleine Paquin

MANDAT

Objectif : Identifier les enjeux touchant la compétitivité du transport maritime au Québec et formuler des recommandations destinées à améliorer la situation.

La compétitivité de l'ensemble du système de transport maritime au Québec, y compris ses composantes « infrastructures » et « services », passe nécessairement par celle des différents intervenants de l'industrie dont chaque composante doit répondre aux besoins de sa clientèle. Une telle approche client prend en compte le choix que celui-ci devrait avoir dans une économie de marché ainsi que les conditions auxquelles le fournisseur peut offrir un service de qualité à un coût raisonnable. Les différents partenaires de la chaîne de transport travaillent dans un contexte international de plus en plus ouvert et au sein duquel ils doivent être compétitifs, ce qui est le cas, notamment, dans certaines industries de base telles que les mines.

C'est dans un tel état d'esprit qu'a été entamée la réflexion au sein du Groupe de travail sur la compétitivité, mis sur pied par le Forum de concertation sur le transport maritime.

Le Groupe de travail a convenu de suivre le cheminement suivant :

- 1) Dégager les tendances de l'évolution du transport maritime ainsi que leur impact sur le Québec et préciser les facteurs à considérer pour préserver et renforcer à l'avenir la compétitivité de ce secteur.
- 2) Établir la liste des enjeux que les expéditeurs, les transporteurs maritimes et intermodaux, les autorités portuaires et les fournisseurs de services connexes doivent relever, et identifier les causes et les sources des situations problématiques. À cet effet, procéder à l'analyse des éléments pouvant affecter la productivité, la qualité et le coût des services à travers les catégories suivantes :
 - Contexte institutionnel : la législation, la réglementation et la fiscalité, les politiques gouvernementales, les services publics (Garde côtière canadienne [GCC]);
 - Contexte social : la manutention portuaire, plus particulièrement les relations de travail et les coûts;

- Contexte professionnel : la compétence et la formation de la main-d'œuvre;
 - Contexte économique : l'accès à l'investissement;
 - Autres services connexes : le pilotage, le remorquage, etc.
- 3) Déterminer le rôle à jouer par le gouvernement du Québec, en complémentarité avec les actions des différents partenaires de l'industrie, pour relever les défis identifiés et améliorer la compétitivité.
 - 4) Établir les priorités d'action et formuler des recommandations destinées à accroître la compétitivité.

Conformément au mandat approuvé par le Forum de concertation sur le transport maritime, lui-même issu de la Politique de transport maritime et fluvial, le Groupe de travail sur la compétitivité s'est limité à aborder celle-ci, non pas à travers l'ensemble des intervenants concernés, mais plutôt sous l'angle des seuls pouvoirs publics, particulièrement au regard des attributions et des champs d'intervention du gouvernement du Québec. Les membres du Groupe de travail provenant du secteur privé du transport maritime et des services connexes ont affirmé, dès le début, leur intention de ne pas entrer dans la dynamique interne des efforts que consentent les compagnies pour préserver et améliorer leur compétitivité sur le marché. En effet, ce qui relève de l'industrie est déjà couvert par les entreprises elles-mêmes et leurs associations. C'est donc dans une optique propre au gouvernement du Québec, maître d'œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial, que le Groupe de travail sur la compétitivité a rempli son mandat et élaboré le présent rapport destiné au Forum de concertation sur le transport maritime.

Le rapport s'articule autour de trois éléments successifs : le dégagement des tendances permettant l'identification des enjeux devant mener à la formulation de recommandations.

LISTE DES MEMBRES

- 1) Michel Archambault
Administration portuaire de Montréal – Montréal
- 2) Daniel Belisle
Oceanex, – Montréal
- 3) Michel Brosseau
Transport NJN inc. – Boucherville
- 4) Paul Gourdeau
Fednav International ltée – Montréal
- 5) André Meloche
Ministère des Transports du Québec – Québec
- 6) Denyse Nepveu
Chemin de fer Canadien Pacifique – Montréal
- 7) Louis Provost
Compagnie minière Québec Cartier – Port-Cartier
- 8) Lucy Rosato (a participé à une rencontre)
CEZ inc. (Noranda) – Valleyfield
- 9) Jean-Guy St-Onge
Bunge du Canada – Québec
- 10) Michel Tosini
CP Ships – Montréal

- 11) Laurent Tourigny
Services de transport Trac-World – Sainte-Catherine
- 12) Rachid Raffa, secrétaire du Groupe de travail
Ministère des Transports du Québec – Québec
- 13) Madeleine Paquin, présidente du Groupe de travail
Logistec Corporation – Montréal

TENDANCES

Les principales tendances pertinentes à l'analyse de la compétitivité ont été dégagées. Elles se présentent comme suit :

- Intermodalité et intégration des opérations de transport de différents modes;
- Avènement des technologies de l'information;
- Consolidation et concurrence accrue tant chez les fournisseurs de services que chez les expéditeurs;
- Exigences plus élevées de la part des clients;
- Spécialisation : services connexes exigeant de plus en plus de capitaux pour les infrastructures et la machinerie lourde;
- Augmentation de la taille des navires;
- Poursuite de la tendance à la conteneurisation des marchandises;
- Déséquilibre dans les mouvements des flux aller-retour et son impact sur la conteneurisation sur le plan international;
- Volume de vracs et de cargaisons générales à la baisse : céréales, bois d'œuvre, acier, etc.;
- Recul du cabotage;
- Avantages concurrentiels des ports américains;
- Politique de désengagement financier et recouvrement des coûts du gouvernement fédéral;
- Contraintes de sécurité et de sûreté;
- Préoccupations écologiques et engagement de l'industrie à diminuer les risques environnementaux;

- Recherche d'un équilibre dans l'occupation des zones portuaires entre les intérêts urbains et ceux des activités industrialo-portuaires;
- Pression fiscale municipale.

ENJEUX

Compte tenu de l'importance et de la durabilité de ces tendances, il y a lieu de se préoccuper de leurs implications et, de ce fait, des enjeux soulevés par celles-ci.

L'analyse des enjeux se fait à l'intérieur de six sections :

1. Coûts des services relevant du gouvernement fédéral;
2. Productivité et coûts de la main-d'œuvre dans les Administrations portuaires canadiennes (APC);
3. Relations avec les municipalités;
4. Coûts saisonniers;
5. Baisse de volume de plusieurs cargaisons : céréales, bois d'œuvre, acier, etc.;
6. Consolidation, spécialisation et infrastructures intermodales.

1. COÛTS DES SERVICES RELEVANT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

La première section concerne les services de la Garde côtière canadienne : aides à la navigation, déglçage et dragage. Y sont abordés aussi le pilotage qui relève de la compétence fédérale et les coûts liés à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement. Il en est de même du droit de douane de 25 % sur l'importation de navires.

■ Recouvrement des coûts de la Garde côtière canadienne pour les aides à la navigation et le déglçage

La question des aides à la navigation et du déglçage, ne cesse d'alourdir le climat de travail de l'industrie et celui de ses relations avec les autorités fédérales responsables. En effet, après des années de mise en œuvre de cette politique fédérale et de négociations infructueuses, l'incertitude persiste quant au niveau de recouvrement attendu à l'avenir. Cela pose de sérieux problèmes de planification aux gestionnaires de flottes de navires et à leurs

partenaires, et ce, dans un marché hautement compétitif, autant pour le trafic conteneurisé que pour les mouvements de cargaisons générales et de vrac transitant par le Saint-Laurent.

- La Garde côtière canadienne n'a pu encore faire la preuve ni de sa volonté de réduire ses propres coûts, ni de l'adéquation entre les services qu'elle fournit à l'industrie du transport maritime et le niveau de recouvrement;
- De plus, la menace de voir doubler le taux de recouvrement pour le service de déglacage est toujours présente. En effet, un désaccord d'ordre budgétaire entre le Conseil du Trésor et Pêches et Océans Canada pourrait résulter en une augmentation qui ferait passer le montant total de recouvrement de 7 millions de dollars à 14 millions de dollars par année, même si les coûts relatifs à ce service ont diminué de façon substantielle au cours des dernières années. En fait, le désaccord profond persiste toujours entre les représentants de l'industrie du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne en ce qui a trait aux calculs des coûts de déglacage attribuables à l'industrie ainsi qu'à la juste part de ces coûts pour chacune des régions administratives;
- Depuis, l'incertitude a été aggravée par l'échec des négociations entamées et par des études devant être menées au Conseil du Trésor du Canada;
- Sur un plan comparatif, il faut rappeler qu'une politique de ce type n'existe pas aux États-Unis, ce qui se traduit par un avantage compétitif au profit de ports américains concurrents;
- Cette politique est inéquitable du fait que d'autres bénéficiaires des services de la Garde côtière canadienne sont dispensés de tout paiement; il s'agit non seulement des pêcheurs et plaisanciers, mais aussi des navires faisant escale dans les ports américains des Grands Lacs et de ceux naviguant dans le Grand Nord canadien;
- Si l'industrie ne conteste pas la validité du principe de recouvrement partiel, même s'il s'agit en l'occurrence de services publics, elle ne peut se permettre ni un taux plus élevé, ni la moindre incertitude quant au niveau de ce taux et à son augmentation;

- L'industrie a impérativement besoin d'une stabilité à long terme et d'une certaine prédictibilité du régime applicable;
- En matière de dragage, l'industrie règle 100% des factures alors qu'aux États-Unis, aux termes du *Harbour Maintenance Act*, les frais ne sont perçus qu'à l'importation, ce qui confère aux systèmes de navigation et aux ports américains un autre avantage concurrentiel sur le Saint-Laurent.

■ **Pilotage**

Dans le Saint-Laurent, le pilotage constitue un monopole réglementé au sein d'un organisme officiel fédéral, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL). Celle-ci est liée par contrats à des corporations privées de pilotes, exception faite du cas particulier des pilotes salariés travaillant au port de Montréal. Un cadre aussi rigide se prête difficilement à des exercices de réduction des coûts et d'augmentation de la productivité. De plus, l'APL ne pouvant de par la loi accumuler de déficits, elle a toujours recours à la même méthode d'augmentation des tarifs. Les efforts sur le plan du contrôle des coûts sont insuffisants et l'équilibre budgétaire n'est atteint que par l'accroissement annuel des tarifs. Pour améliorer la situation, il y aurait lieu de se questionner et de montrer une ouverture d'esprit relativement aux points suivants :

- La nécessité de moderniser les opérations par l'introduction de nouvelles technologies s'impose;
- L'obligation du double pilotage durant la saison hivernale, laquelle ne coïncide pas souvent avec les conditions réelles prévalant dans le Saint-Laurent, est à repenser;
- La structure et la composition du conseil d'administration de l'APL (un président nommé par le gouvernement fédéral et deux représentants de chacune des catégories suivantes : pilotes, industrie, public) ne sont pas adaptées à la réalité des opérations;
- La nécessité même de maintenir un intermédiaire tel que l'APL entre pilotes et armateurs pourrait être remise en question;

- À cause de la baisse significative du trafic dans la Voie maritime du Saint-Laurent en 2001 et 2002, l'Administration du pilotage des Grands Lacs (APGL) a connu des déficits et a dû puiser dans les surplus accumulés pendant les années précédentes. Si, au cours des dix dernières années, la hausse totale des tarifs pour l'APGL est inférieure au taux d'inflation, elle atteint environ le double de ce taux pour l'APL. La possibilité de fusionner l'APL avec l'APGL, laquelle dégage des bénéfices d'exploitation, devrait être envisagée;
- L'opportunité de commercialiser, voire de privatiser les services de pilotage sont des options à considérer.

Plusieurs études d'impact devraient être menées relativement à l'analyse de risques. Dans l'optique d'une solution durable, il est nécessaire de réclamer de Transports Canada et de l'APL une approche mieux axée sur le client ainsi qu'un contrôle des coûts à une époque marquée par la chute de certains trafics et la concurrence d'autres routes maritimes. Pour ce, il est essentiel de dépassionner le débat en transcendant les relations conflictuelles qui ont jusqu'ici prévalu entre armateurs et corporations de pilotes. Finalement, le principe à suivre reste un juste équilibre entre la sécurité de la navigation et la compétitivité de l'industrie utilisatrice.

■ Remorquage

Dans le secteur du remorquage également – non régi cependant par les pouvoirs publics – la double facturation durant l'hiver, selon une détermination assez arbitraire des dates du début et de la fin de la saison, nous semble exagérée. L'existence de contrats d'exclusivité, ailleurs qu'à Montréal, soulève, quant à elle, la question de la légalité de telles ententes sur laquelle le gouvernement fédéral devrait se pencher.

■ Sécurité, sûreté et environnement

Ces trois secteurs acquièrent une importance sans cesse grandissante et les coûts correspondants sont en hausse.

Les mesures de sûreté ont été fortement accrues depuis le 11 septembre 2001, entraînant, pour l'industrie maritime, un accroissement des coûts s'y rattachant. L'industrie se voit

obligée de refiler ces coûts au client, mais dans la mesure où ceux-ci ne placent pas le système du Saint-Laurent dans une position défavorable et ne repoussent pas une partie du trafic vers les ports américains.

Malheureusement, dans la situation actuelle, l'enveloppe budgétaire allouée par le gouvernement fédéral pour les mesures de sûreté accrues est proportionnellement beaucoup moindre que celle octroyée par le gouvernement américain pour des initiatives similaires aux États-Unis, ce qui pourrait se traduire par une augmentation de coûts préjudiciable à la partie canadienne. Dans ce contexte, l'équité doit prévaloir quant aux coûts devant être assumés par l'industrie afin de ne pas compromettre la position concurrentielle du système portuaire canadien vis-à-vis des ports américains. Il est aussi important de veiller à ce que la nouvelle réglementation, au fur et à mesure de son adoption et de son implantation, ne réduise pas la fluidité du trafic dans les ports et durant les opérations de dédouanement transfrontalier pour ce qui est des conteneurs en provenance ou à destination des États-Unis et transitant par Montréal. Il s'agit là d'autant d'éléments pouvant affecter la compétitivité de l'industrie et, par-delà, celle des expéditeurs.

En ce qui a trait à l'environnement, les préoccupations sont multiples et doivent être prises en compte tout au long de la chaîne de transport : congestion et bruit pour les riverains des accès ferroviaires et routiers aux terminaux portuaires; poussières lors de la manutention de vrac secs; dragage des chenaux de navigation et d'accès et des postes à quai; vitesse des navires et batillage; introductions d'espèces exotiques nuisibles. La réglementation est aujourd'hui plus stricte. Les opérateurs de navires ainsi que les responsables de terminaux doivent donc investir de façon substantielle en vue de se procurer des équipements plus écologiques. Il est primordial que les normes environnementales soient uniformément respectées à travers le système canadien afin que ceux qui investissent pour s'y conformer ne soient pas désavantagés par rapport à ceux qui ne le font pas. Ces normes doivent s'appliquer autant au niveau des APC qu'à celui des ports régionaux. Également, les normes environnementales adoptées ne doivent pas constituer un handicap concurrentiel pour les ports canadiens face aux ports américains. L'équité doit primer en matière de respect des normes environnementales. L'environnement doit également être analysé et pris en compte à la lumière du fait indéniable que le transport maritime est le mode le moins polluant du point de vue des émissions de gaz à effet de serre et le mieux adapté aux exigences écologiques du

Protocole de Kyoto. Il est donc approprié de promouvoir le bon score environnemental du transport maritime et de veiller à diffuser de telles informations auprès des communautés riveraines et des contribuables.

La sécurité continue d'être une préoccupation grandissante dans l'industrie. Au fur et à mesure que celle-ci évolue, de nouvelles technologies et de la machinerie lourde sont introduites. Bien que le taux d'accidents diminue avec l'évolution de la technologie, la sévérité de ceux-ci peut s'accroître. Les coûts associés à la prévention et à la sécurité augmentent et il est primordial que la réglementation et les pratiques courantes soient uniformes à travers l'ensemble du système canadien, et que celles-ci soient similaires aux normes américaines.

■ Cabotage

Actuellement, tout navire importé au Canada est soumis au paiement d'un droit de douane de 25 % sur la valeur de ce bâtiment. Une telle mesure, destinée essentiellement à protéger l'industrie navale canadienne, n'ayant pas démontré son efficacité, il est temps d'ouvrir le débat sur son éventuelle abrogation. L'aide étatique aux chantiers maritimes nationaux devrait s'effectuer directement et non par le biais d'une barrière tarifaire affectant des producteurs et expéditeurs canadiens qui doivent constamment lutter pour préserver leur place dans des marchés des plus compétitifs. En outre, l'élimination de cette barrière tarifaire serait de nature à revitaliser le cabotage, à en réduire les coûts pour les opérateurs et leurs clients, et à rajeunir une flotte vieillissante. À cet égard, une étude exhaustive aiderait à alimenter un débat portant sur l'efficacité de la mesure en vigueur et sur divers scénarios propres à la réalité québécoise et canadienne : navires neufs/ navires usagers; taux dégressif durant une période de transition équitable envers les armateurs qui ont déjà eu à payer ce droit de douane, etc. Ce débat nécessiterait l'inclusion d'une période de transition et devrait tenir compte de l'impact de l'élimination de cette barrière tarifaire sur le secteur des réparations de navires et autres domaines connexes qui font partie intégrante de l'industrie maritime.

2. PRODUCTIVITÉ ET COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES (APC)

Les ports majeurs du Saint-Laurent ayant accédé au statut d'APC, particulièrement celui de Montréal, souffrent d'un problème de productivité de la main-d'œuvre chargée de la manutention et des coûts afférents.

Le tableau ci-après montre clairement le décalage qui existe entre les ports régionaux du Québec et les ports américains en ce qui concerne la manutention de cargaisons générales conventionnelles, l'exemple retenu étant celui de l'acier.

PORT	BOBINES	BILLETES	PLAQUES	BRAMES	POUTRELLES
Montréal (APC)	225	80	80	200	65
Sorel (Port régional)	275	175	120	300	100
New Haven (Port américain)	300	250	150	250	125

■ Tableau : Productivité pour la manutention des produits de l'acier (tonnes par heure)

Le régime en vigueur est basé sur une certification géographique qui octroie le monopole de la manutention portuaire à un groupement syndical sur l'ensemble du territoire portuaire, couvrant ainsi la totalité des activités et des terminaux. La pratique d'une convention collective unique et standard ne tient aucunement compte de la spécialisation des terminaux et des besoins particuliers de chaque catégorie de cargaison. Si un tel régime a été pendant longtemps dominant en Amérique du Nord, il connaît un certain recul aux États-Unis où, dans plusieurs ports, les syndicats ont accepté de négocier en tenant compte des changements profonds ayant affecté le transport maritime et la manutention portuaire, dans un contexte de forte concurrence. Il y a dans différents ports et terminaux américains une concurrence saine entre la main-d'œuvre syndiquée et celle non syndiquée. Au Canada, la productivité et le coût de la main-d'œuvre comptent parmi les facteurs expliquant la vitalité de certains ports régionaux et locaux qui attirent le trafic des cargaisons générales au détriment des APC, comme c'est le cas à Montréal et à Québec.

Une réforme devrait être envisagée par le gouvernement fédéral à partir des rapports dont il dispose et qui ont trait aux conflits de travail dans les ports, et des études suivantes qui méritent d'être actualisées :

- *Étude des problèmes de relations de travail dans la manutention des marchandises au port de Montréal*, M. Audet et J. Sexton, juin 1993;
- *Les relations de travail au port de Québec*, M. Audet, J.-N. Grenier et J. Sexton, décembre 1995.

3. RELATIONS AVEC LES MUNICIPALITÉS

■ Taxes municipales

La pression fiscale municipale est de plus en plus lourde, grevant les installations privées sur le domaine public portuaire.

Ainsi, les opérateurs privés de terminaux en zones portuaires publiques ont subi en 2000 et 2001 des hausses considérables de taxes municipales, particulièrement à Montréal; les hausses ont été de l'ordre de 700 % pour les compagnies Logistec et Empire Stevedoring. De plus, les augmentations qui sont disproportionnées et qui ne prennent pas en compte la nature des activités sont de nature rétroactive et restent imprévisibles.

À cet égard, et compte tenu de la compétence du Québec en matière municipale, le gouvernement québécois est appelé à :

- clarifier certaines clauses de la Loi modifiant de nouveau certaines dispositions législatives concernant le domaine municipal (2001) pour inclure les murs et les aires de quai dans les structures de quai exemptées. Il est important de mentionner que les structures de quai ont toujours été exemptées de taxes et fait partie de l'enveloppe totale des « compensations de taxes » payées par l'autorité portuaire. D'ailleurs, il ne s'agit pas là d'une demande nouvelle, la présente recommandation visant seulement à rétablir la situation qui prévalait autrefois, alors que les quais bénéficiaient de cette exemption;

- faire profiter l'industrie du même traitement fiscal que celui accordé aux compagnies ferroviaires, soit le remboursement total ou partiel de la taxe foncière.

■ **Consolidation et spécialisation des infrastructures**

Les municipalités ont intérêt à adopter une politique d'équilibre en ce qui a trait à l'occupation des sols entre les usages urbains et les nécessités industrialo-portuaires. Les résidants veulent accéder aux rives pour des motifs liés à l'habitation et aux loisirs, alors que les difficultés de cohabitation avec le milieu local persistent et entretiennent une image négative de l'industrie maritime. Les pressions des municipalités et de groupes de citoyens pour réaffecter des aires portuaires à des usages récréo-touristiques et d'habitation ne doivent pas remettre en cause la nécessité de préserver les terrains indispensables aux activités actuelles et futures des ports. Cette tendance à offrir une « fenêtre sur le fleuve » ne doit pas faire perdre de vue la nécessité des éléments suivants :

- la préservation et le développement de la niche « conteneurs » du port de Montréal dont l'importance économique n'est plus à démontrer et qui, de ce fait, a besoin d'un environnement compétitif constant;
- l'encouragement de l'investissement privé dans le domaine portuaire, grâce à un environnement et à des conditions favorables, notamment du point de vue fiscal;
- l'équité devant assurer une saine concurrence entre les ports du Saint-Laurent;
- un encadrement et des pratiques financières, fiscales et d'accès aux investissements qui puissent offrir aux ports du Saint-Laurent la capacité de faire face à la réalité compétitive des ports américains;
- la mise en œuvre d'un plan de communication auquel les différents niveaux de gouvernement doivent participer pour promouvoir au sein de la population l'importance d'un secteur économique vital.
- **Accès portuaires et fluidité du trafic terrestre correspondant**

Le problème se pose avec plus d'acuité au port de Montréal où la croissance du trafic conteneurisé engendre davantage de mouvements par camions et par trains, ce qui peut

accentuer les demandes des citoyens pour contrer les nuisances qui en découlent pour eux. Cela nécessite une étroite coordination entre les autorités portuaires, municipales et provinciales pour faciliter l'interface avec les modes ferroviaire et routier en la rendant plus fluide, et pour améliorer à la fois l'image de l'industrie et les relations de celle-ci avec les citoyens.

4. COÛTS SAISONNIERS

Durant la saison hivernale, les coûts de plusieurs services augmentent de manière substantielle et simultanée. Parmi les éléments qui affectent négativement la position compétitive du Saint-Laurent, mentionnons :

- le double pilotage;
- la hausse de tarifs pour les services de remorquage;
- la tarification venant de la Garde côtière canadienne pour les services de déglacage;
- les primes d'assurances additionnelles;
- l'augmentation des frais de manutention dans les terminaux maritimes.

Quelques-unes de ces hausses sont justifiées en tout ou en partie étant donné que les coûts inhérents aux services augmentent en raison des conditions climatiques. Par contre, il y a lieu de s'interroger sur certains de ces éléments :

- le double pilotage : non seulement la période de mise en vigueur (parfois indépendante de la réalité climatique) mais aussi l'universalité de cette exigence sont à revoir;
- le remorquage : l'ampleur de l'augmentation des coûts de remorquage en hiver ainsi que la période couverte par ces augmentations sont à justifier;
- les assurances : il est admis que les surprimes de navigation d'hiver sont trop élevées si l'on tient compte de l'augmentation réelle du niveau de risques pour les assureurs. De plus, la période durant laquelle les surprimes sont chargées n'est pas toujours conforme à la réalité

climatique. Un comité de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), appuyé par le ministère des Transports du Québec, a mené à bien des démarches auprès de l'instance responsable, à Londres, mais l'annonce de la décision d'abroger la surprime tarde indéfiniment. En dépit du fait que la question ne relève aucunement des pouvoirs publics, il conviendrait que le gouvernement fédéral appuie officiellement les tentatives de l'industrie pour débloquer la situation en faveur des armateurs dont les navires fréquentent le Saint-Laurent durant la saison hivernale.

5. BAISSÉ DE VOLUME DE PLUSIEURS CARGAISONS : CÉRÉALES, BOIS D'ŒUVRE, ACIER, ETC.

Baisse du tonnage dans le Saint-Laurent pour ce qui est des produits forestiers, des vracs, de l'acier et des cargaisons générales traditionnelles (non conteneurisées).

De manière réaliste, il est très difficile d'influencer des tendances lourdes du marché (p. ex. : les exportations de céréales en diminution dans le Saint-Laurent). Par contre, il faut agir constamment sur le renforcement de la compétitivité dans le réseau portuaire québécois.

6. CONSOLIDATION, SPÉCIALISATION ET INFRASTRUCTURES INTERMODALES

Les enjeux liés à la compétitivité dans l'industrie ne cessent d'augmenter et d'exercer une pression constante sur tous les acteurs, les forçant à toujours s'améliorer et à satisfaire la combinaison qualité-prix recherchée par les expéditeurs.

■ Accentuation de la conteneurisation

Le phénomène de la conteneurisation continue de prendre de l'ampleur à travers le monde, y compris au Québec et au Canada, particulièrement en ce qui a trait au trafic maritime international. Il n'y a pas lieu de s'attarder sur les avantages considérables du recours au conteneur des points de vue de la rapidité de la manutention et de la livraison, et de la diminution des avaries et pertes de cargaison. L'augmentation du parc à conteneurs a

notablement contribué à l'accentuation du phénomène, réduisant la part des cargaisons générales traditionnelles et s'intéressant de plus en plus aux vrac. Parallèlement et en appui à la conteneurisation, s'est répandu le recours aux technologies de l'information tant pour la gestion interne qu'au profit des expéditeurs et autres clients. La flotte mondiale de porte-conteneurs de même que la taille de ceux-ci ne cessent de croître, ce qui s'est traduit par une tendance à la concentration de l'offre de transport et de services connexes, doublée d'une concurrence accrue. Celle-ci est particulièrement vive avec les ports américains, surtout dans le cas de Montréal et de sa niche de trafic conteneurisé.

■ **Intermodalité et intégration**

La conteneurisation a permis l'avènement de l'intermodalité dans l'acception la plus complète de l'intégration des modes de transport, tant sur le plan technique que sur le plan commercial et juridique. Aussi est-il possible d'acheminer des cargaisons porte-à-porte, de l'expéditeur au consignataire, sans que ces derniers aient à se soucier de la succession des modes et moyens de transport et de manutention utilisés, n'ayant affaire qu'à un seul interlocuteur responsable de l'expédition, la plupart du temps la compagnie maritime émettrice d'un connaissance unique et direct. Cela a permis l'émergence de chaînes de transport intermodal souples et efficaces, réduisant de beaucoup les ruptures de charges et intégrant de plus en plus les différents services de transport dans la chaîne logistique. Désormais, prédominent une approche de partenariat entre les modes et entre les différents intervenants de la chaîne, y inclus les expéditeurs, et la volonté de bâtir des relations à long terme, particulièrement avec les transporteurs terrestres. Il est évident que l'effort en matière de compétitivité ne peut être confiné aux seuls secteurs maritimes et qu'il relève également des autres composantes de la chaîne.

■ **Technologies de l'information**

Le transport maritime international conteneurisé a été un secteur innovateur par l'introduction de systèmes d'échange de données informatisées (EDI) entre les opérateurs et entre ceux-ci et leurs clients et partenaires. Depuis, en raison de l'avènement et de l'expansion d'Internet, l'EDI a perdu du terrain au profit d'applications moins coûteuses, utilisant des normes ouvertes et offrant un accès universel et continu. Outre l'optimisation

des opérations de transport et des flux, ces nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) facilitent grandement les transactions entre les différents partenaires de la chaîne de transport intermodale, de même que les contacts et échanges avec les chargeurs; les transactions électroniques se développent et l'avènement du connaissement électronique (*e-bill of lading*) semble proche. En plus d'alléger le travail bureaucratique et d'améliorer le service à la clientèle, les NTIC contribuent à accroître la fluidité et la masse des flux à une époque marquée par des exigences de livraisons de plus en plus rapides et juste-à-temps, et de repérage des cargaisons en temps réel (*tracking-tracing*). L'introduction des NTIC représente sans aucun doute un avantage concurrentiel de premier plan aussi bien pour le transport maritime que pour les autres modes.

- **Consolidation et concurrence accrue**

Le secteur des transports n'échappe pas aux tendances marquées de la consolidation et de la concentration à l'échelle nationale et internationale, notamment en ce qui concerne le transport maritime et les services connexes qui s'y rattachent. Aussi y a-t-il moins de petites lignes maritimes et de compagnies de manutention portuaire que par le passé, le marché étant dominé par quelques entreprises de grande taille. Ce phénomène de concentration par rachat et fusion touche aussi le monde des expéditeurs dont les volumes et les exigences sont de plus en plus élevés, ce qui est le cas, notamment, des industries de base comme les pâtes et papiers. Dès lors, la concurrence, particulièrement aiguë sur le marché international, pousse les producteurs et les expéditeurs à explorer davantage les avenues de la rationalisation et des économies d'échelle, y compris pour le coût global du transport.

- **Exigences plus élevées de la clientèle**

Dans un marché de plus en plus concurrentiel, les opérateurs maritimes et portuaires ainsi que leurs partenaires se doivent d'être de plus en plus compétitifs afin de répondre aux besoins des producteurs, des exportateurs et des importateurs québécois et canadiens; de ce fait, tout comme les chargeurs, ils n'échappent pas aux impératifs de rationalisation et d'économies d'échelle. Les infrastructures et les services doivent donc satisfaire pleinement une clientèle sans cesse exigeante en matière de qualité des prestations et de coûts, et s'adapter à de nouvelles pratiques comme le juste-à-temps. Cela est vrai autant pour les

opérations de transport que pour les services connexes qui requièrent de plus en plus de capitaux pour des investissements lourds comme pour les installations et équipements de manutention portuaire.

- **Mutations affectant le marché**

- **Augmentation de la taille des navires**, lesquels nécessitent un nombre d'escales restreint et des cycles de rotation rapides. Cette situation pourrait s'avérer préoccupante si la baisse du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent persistait;
- **Déséquilibre des flux du trafic conteneurisé**, phénomène qui dure depuis de nombreuses années déjà et qui est lié à la relative force des économies et des devises nord-américaines, ce qui occasionne plus de retours de conteneurs à vide vers l'Europe;
- **Recul du cabotage** québécois et canadien face aux avantages concurrentiels des modes ferroviaire et routier;
- **Spécialisation des terminaux portuaires**, requérant des investissements lourds du secteur privé en raison du désengagement financier du gouvernement fédéral qui s'est traduit par une réduction des investissements dans les infrastructures et les services.
- **Avantages compétitifs des ports américains**

Certains ports des États-Unis sont en concurrence directe avec des ports et des routes du Québec et du Canada : New York et Charleston avec Montréal pour le conteneur transatlantique; Mississippi–Golfe du Mexique avec le système Saint-Laurent–Grands Lacs pour les vracs. Il s'agit essentiellement des structures et plans de financement auxquels les ports américains ont accès pour les investissements très lourds que requièrent les infrastructures, et du pouvoir de taxation qui leur est dévolu, avantages n'ayant pas d'équivalent au Canada. À cet égard, la croissance rapide de la conteneurisation pose le problème de la planification à moyen terme des espaces nécessaires à l'avenir, particulièrement pour le port de Montréal.

RECOMMANDATIONS

Après avoir débattu des enjeux identifiés, le Groupe de travail sur la compétitivité a émis les recommandations suivantes concernant l'appui effectif et constant que le ministère des Transports du Québec devra apporter aux différentes formes de démarches et initiatives de l'industrie et de ses associations, telle la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), auprès du gouvernement fédéral. Le Groupe désire en arriver à :

1) Un système de tarification raisonnable des services de la Garde côtière canadienne (GCC) :

- en relation réelle avec la nature, la qualité et la quantité de prestations fournies à l'industrie maritime;
- équitable au regard des autres catégories d'usagers et des efforts de diminution des coûts de la GCC, ce qui devrait se traduire par une baisse de tarifs;
- stable et prévisible à long terme.

2) Un nouvel encadrement des services de pilotage tenant compte des impératifs de sécurité de la navigation en équilibre avec la compétitivité des opérations maritimes, et qui :

- soit adapté aux réalités du marché du Saint-Laurent;
- tienne compte de l'introduction de nouvelles technologies;
- mette fin au double pilotage en hiver;
- envisage des options innovatrices en substitution à un régime monopolistique inadapté, à savoir la privatisation ou la commercialisation ou, à tout le moins, la fusion, avec un contrôle des tarifs, des activités de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) avec l'Administration de pilotage des Grands-Lacs (APGL).

- 3) Une analyse légale des ententes d'exclusivité ayant engendré un monopole de fait en matière de remorquage dans certains ports du Saint-Laurent, et un effort concerté pour que cesse la double tarification d'hiver.
- 4) Une étude sur les coûts de la saison hivernale et une initiative commune appuyée par le gouvernement fédéral pour la suppression de la surprime de navigation d'hiver dans le Saint-Laurent.
- Que le ministère des Transports évalue la possibilité de faire une étude afin de déterminer si le cumul de coûts additionnels pendant la saison hivernale a pour effet de détourner les cargaisons vers d'autres routes maritimes ou d'autres modes de transport;
 - Que le ministère des Transports continue d'appuyer l'industrie, particulièrement la SODES, dans ses efforts pour convaincre le *Joint Hull Committee* du Lloyd's (Londres) de réviser les critères du système de surprime d'assurance de navigation d'hiver.
- 5) Un régime équitable (ne se limitant pas aux ports majeurs) et comparable aux pratiques en vigueur dans les ports américains concurrents en ce qui a trait aux coûts devant être absorbés par l'industrie maritime pour l'environnement, la sécurité et la sûreté. Pour ce dernier volet, le gouvernement fédéral doit assumer sa responsabilité au regard des mesures qu'il impose aux autorités portuaires.
- 6) Encourager l'investissement privé :
- minimiser les coûts surprises (p. ex. : les taxes municipales);
 - encourager le financement (taxe d'affaires, taxes municipales) de l'investissement privé au moyen d'un crédit d'impôt ou d'une contribution aux projets d'investissement;
 - assurer une saine concurrence dans le système portuaire.
- 7) Un débat, appuyé par une étude, sur l'impact du maintien du droit de douane de 25 % sur l'importation de navires, et sur les modalités d'une éventuelle levée de ce tarif.

- 8) **Une adaptation du cadre législatif de la main-d'œuvre de manutention portuaire aux réalités du marché et à la spécialisation des terminaux**, afin de mettre un terme au régime de monopole, et de permettre une pluralité de conventions collectives et la concurrence au sein de la force de travail dans un même port.

Par ailleurs, compte tenu plus particulièrement des compétences du gouvernement du Québec en matière municipale, ce dernier est invité instamment à intervenir à deux niveaux pour contribuer à préserver la compétitivité des ports du Saint-Laurent et à ne pas décourager l'investissement privé dans le domaine portuaire, grâce à :

- 9) **Une clarification législative de la fiscalité municipale affectant les installations privées dans des aires portuaires publiques**, pour que l'exemption des structures de quais soit élargie aux murs et aux aires de ces quais;
- 10) **Un traitement fiscal similaire à celui dont profitent les chemins de fer, à savoir le remboursement des taxes municipales** grevant les terrains portuaires loués par des opérateurs privés;
- 11) **Un soutien aux Administrations portuaires canadiennes (APC) et aux ports régionaux**, en concertation avec les municipalités, afin de réserver les terrains nécessaires aux activités portuaires actuelles et futures.
- 12) **Une planification à long terme, concertée avec tous les intervenants, des besoins en matière d'accès aux ports, d'interface et de fluidité des trafics ferroviaire et routier.**
- 13) **Une campagne commune destinée à rehausser l'image de l'industrie maritime et des ports auprès de la population, à améliorer les relations avec les citoyens et à promouvoir la navigation durable, soucieuse de l'environnement.**