



Politique de transport maritime et fluvial **Le Québec à la barre**

Le Saint-Laurent



**Politique de transport
maritime et fluvial
Le Québec à la barre**

Le Québec à la barre

Axe stratégique de communication qui pénètre l'hinterland québécois, le Saint-Laurent a, de tout temps, été un moteur de développement. De Jacques Cartier, à Samuel de Champlain, au développement de la Nouvelle-France, en passant par le commerce de la fourrure jusqu'à l'ouverture de la voie maritime en 1959 et l'âge d'or de la construction navale, de toutes les époques, le Saint-Laurent et ses affluents ont été au cœur du développement du Québec et étroitement associés à l'édification de son peuple.

L'impact économique et social des activités maritimes et portuaires du Saint-Laurent a toujours été appréciable et il continue de l'être. Que ce soit pour le transport des marchandises ou des personnes, pour sa richesse marine ou pour la pratique de différents loisirs, les usages du Saint-Laurent sont aussi multiples que variés, mais toujours au cœur de notre vie et de notre développement. Ses milliers de riverains, dispersés le long de ses kilomètres de côtes de l'Atlantique jusqu'à Valleyfield, en sont des témoins privilégiés.



Le système Saint-Laurent-Grands Lacs dans son ensemble constitue un imposant réseau de navigation intérieur. Long de 3 700 km de l'Atlantique à la tête des Grands Lacs, il est navigable à 11,3 mètres de profondeur à longueur d'année, sans écluses jusqu'à Montréal. Il permet la circulation des navires océaniques de 65 000 t à Montréal et de près de 300 000 t à Sept-Îles. En amont de Montréal, 16 écluses permettent aux laquiers ou aux navires océaniques avec un tirant d'eau de 8,2 mètres d'atteindre les ports des Grands Lacs, à l'exception des mois de janvier à mars.

En répondant aux besoins commerciaux du continent nord-américain, le Saint-Laurent et le transport maritime jouent un rôle stratégique prépondérant. C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec a décidé de se doter d'une politique de transport maritime et fluvial, la première de son histoire. Devant l'absence de politique maritime à l'échelle canadienne et à la suite du désengagement majeur du gouvernement fédéral dans la propriété, la gestion ou l'exploitation d'infrastructures ou de services touchant le transport maritime, le gouvernement du Québec a décidé de se doter d'un cadre d'intervention pour stimuler et accélérer le développement du secteur maritime québécois.

Cette première politique québécoise de transport maritime et fluvial n'a pas la prétention de répondre à tous les problèmes et à toutes les préoccupations, mais démontre la volonté ferme du gouvernement du Québec de s'associer au milieu maritime pour consolider une industrie forte et dynamique. Le contexte est des plus favorables : la mondialisation présente des occasions d'affaires uniques pour le développement de l'industrie du transport maritime; l'intermodalité est plus qu'un terme à la mode mais une combinaison devenue incontournable pour optimiser le transport des marchandises; le développement des régions du Québec est un dossier prioritaire pour le gouvernement, dans lequel le transport maritime s'inscrit parfaitement; enfin, les utilisations diverses du Saint-Laurent, notamment aux fins de transport des marchandises, s'harmonisent avec les préoccupations grandissantes pour le développement durable.

À la suite des consultations tenues en juin et en août 2000 ainsi qu'en mars 2001, les constats dégagés sont clairs. L'ensemble des intervenants engagés de près ou de loin dans le transport maritime conviennent de la contribution accrue que ce mode peut offrir. La politique de transport maritime et fluvial traduit en actions concrètes la vision que le gouvernement du Québec a élaborée en concertation avec ses partenaires. Elle s'appuie sur les trois principales préoccupations suivantes :

- répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises par un système de transport maritime compétitif;
- développer des activités liées au transport maritime, telles les croisières, la réparation et la construction navales;
- harmoniser l'action gouvernementale en matière de transport maritime et de développement socio-économique des régions riveraines.

S'appuyant sur sa mission de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises et sur son rôle de planification de l'ensemble des transports sur le territoire québécois, le ministère des Transports est fier de doter le Québec d'orientations claires et de moyens d'action concrets en matière de transport maritime et fluvial. Cette politique s'inscrit également dans une vision plus globale de transport qui intégrera tous les modes à l'intérieur d'une seule et même politique de transport, en cours d'élaboration.

**Une source de prospérité
et de fierté**

Au cours des siècles, le Saint-Laurent a enrichi le Québec collectivement. Encore aujourd'hui, le fleuve est l'une de nos plus précieuses richesses naturelles. Pour l'avenir, si nous voulons qu'il continue à être une source de prospérité et de fierté, nous devons tous travailler ensemble pour développer le Saint-Laurent.

1



Le transport maritime :
un contexte favorable, une situation fragile

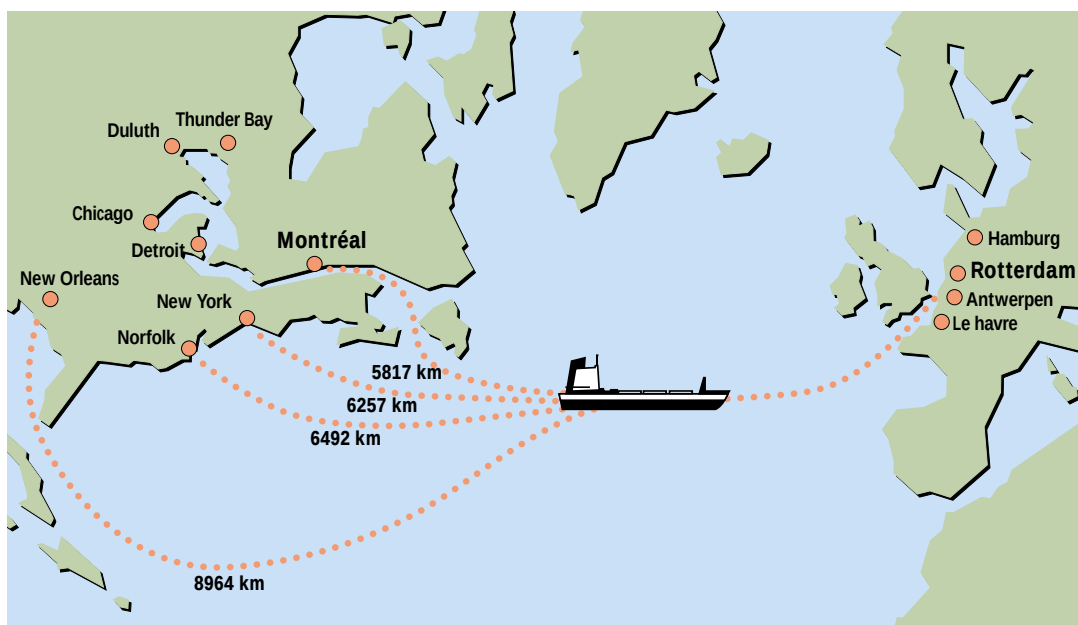
transport



Le transport maritime : un contexte favorable,

mari

L'importance stratégique du Saint-Laurent pour le Québec est liée à la position que ce système occupe parmi les grands itinéraires multimodaux de transport des marchandises. Ses 3 700 kilomètres de voie navigable pénètrent jusqu'au cœur du continent nord-américain, aussi loin que Duluth, au Minnesota, à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Cette route maritime est le plus court chemin entre l'Europe et le cœur de l'Amérique, deux des zones les plus industrialisées au monde.



Les activités liées au Saint-Laurent sont nombreuses et variées. Si le transport des personnes, le tourisme, le loisir et l'observation de ses attraits occupent une part importante des activités qui y sont pratiquées, c'est pour le transport des marchandises que le Saint-Laurent est le plus utilisé. L'activité générée par cette industrie contribue considérablement au développement économique du Québec. En 1998, le chiffre d'affaires total des entreprises québécoises des secteurs maritimes et portuaires s'élevait à plus de 3,1 milliards de dollars. Elles créaient plus de 26 000 emplois directs ou indirects se partageant une masse salariale annuelle de 1 milliard de dollars. Le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada tiraient de ces activités des revenus fiscaux et parafiscaux annuels qui se chiffraient respectivement à 204,6 millions et 140,7 millions de dollars.

Le transport maritime a un impact économique important sur les régions riveraines du Saint-Laurent, tant au nord qu'au sud. L'activité générée par le trafic portuaire le long du fleuve soutient le développement de plusieurs communautés. Le transport maritime supporte des secteurs clés de l'économie québécoise. Les papetières, les alumineries, les sidérurgies et les raffineries de pétrole sont les principaux utilisateurs des ports. Leurs matières premières y sont reçues et leurs produits finis, expédiés.

Le transport maritime supporte des secteurs clés de l'économie québécoise

Le dynamisme des activités maritimes d'un port est souvent le reflet de la santé économique d'une région. En se donnant comme priorité le développement des régions, le gouvernement du Québec a déjà mis en place une foule de mesures pour favoriser leur développement économique. Lors de la présentation du dernier budget du gouvernement du Québec, le 29 mars 2001, des sommes additionnelles de 800 millions de dollars ont été ajoutées à l'enveloppe totale

destinée à stimuler le développement des régions-ressources. En combinant les moyens d'action nécessaires pour encourager l'activité maritime québécoise, ce sont toutes les régions situées le long du Saint-Laurent qui en bénéficieront.

1.1 La croissance des échanges commerciaux internationaux

Les changements entraînés par la révolution technologique et la libéralisation des échanges d'un nombre grandissant de nations ont bouleversé l'ordre économique établi. Les règles de commerce se modifient, les centres de production et de consommation se déplacent. Depuis le milieu du 20^e siècle, lors de la signature de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), une multitude d'ententes de libéralisation du commerce ont été conclues. Les 132 pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) s'entendent pour poursuivre la libéralisation des marchés. De nombreux accords bilatéraux ou multilatéraux sont en vigueur autour de la planète. L'émergence de plusieurs pays en développement favorise également la croissance des échanges internationaux.



À l'échelle nord-américaine, les accords de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALÉ), en 1989, auxquels s'est joint le Mexique (ALÉNA), en 1994, ont grandement contribué à stimuler les échanges sur le continent. La création de l'éventuelle Zone de libre-échange des Amériques, la ZLÉA, annoncée pour 2005, accélérera le processus.

Le Québec n'échappe pas à la mondialisation

Le Québec n'échappe pas à la mondialisation. Le virage économique entrepris depuis le milieu des années 90 s'inscrit dans ce courant. Traditionnellement basée sur ses ressources naturelles, l'économie québécoise s'appuie maintenant sur les industries de services. L'aérospatiale, les biotechnologies et les technologies de l'information figurent parmi les nouveaux créneaux d'excellence de l'économie québécoise.

Les exportations québécoises de biens et services ont bénéficié de ce contexte favorable en enregistrant une croissance fulgurante au cours de la dernière décennie.

Répartition des exportations internationales de biens du Québec selon les régions du monde			
	1990	1998	1999*
États-Unis	75,7 %	83,3 %	85,2 %
Europe	14,9 %	10,0 %	9,2 %
Asie / Océanie	5,0 %	3,3 %	2,7 %
Amérique latine	2,4 %	1,9 %	1,5 %
Afrique / Moyen-Orient	1,9 %	1,5 %	1,4 %

* Dix premiers mois de l'année.

Source : Statistique Canada / Institut de la statistique du Québec.

De 1990 à 1999, la valeur totale des exportations internationales a augmenté de 130 %, passant de quelque 35 milliards de dollars à près de 80 milliards de dollars. L'intensification des échanges entre le Québec et les États-Unis contribue grandement à expliquer cette hausse. En 1999, plus de 85 % des exportations internationales du Québec étaient destinées aux États-Unis, comparativement à 75 % en 1990. L'Europe est le second partenaire économique du Québec, avec 9,2 % des échanges, loin derrière les États-Unis.

Le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du ministère de l'Industrie et du Commerce, a d'ailleurs multiplié les efforts au cours des dernières années pour promouvoir les exportations et stimuler la diversification des marchés. Des efforts supplémentaires sont également déployés pour développer les marchés de l'Amérique latine dans le cadre d'un programme connu sous le nom de *La décennie des Amériques*.

Tous ces changements ont une conséquence directe sur l'ensemble des industries liées aux transports, la croissance des échanges amenant nécessairement une augmentation des mouvements de marchandises. Aussi, les nouvelles méthodes de gestion des entreprises manufacturières privilégiant les inventaires réduits contribuent à augmenter le flux de marchandises en circulation.

**Promouvoir les
exportations et stimuler
la diversification
des marchés.**

L'opportunité qu'offre la mondialisation à l'industrie maritime du Saint-Laurent est exceptionnelle : le contexte est favorable et ses avantages sont indéniables.

1.2 La concurrence nord-américaine

L'atout majeur du système Saint-Laurent-Grands Lacs est de faire partie de l'un des plus grands réseaux multimodaux de transport des marchandises. De l'Atlantique jusqu'à Montréal, puis vers Toronto, Détroit et Chicago, il sillonne au cœur d'un bassin de population de plus de 100 millions, ce qui en fait un axe stratégique sur lequel s'effectue de nombreux échanges commerciaux.

Dans une perspective nord-américaine, le Saint-Laurent a toutefois de nombreux concurrents dans le transport des marchandises. Non seulement est-il concurrencé par d'autres itinéraires d'acheminement maritime, mais il est en compétition avec la route et le rail.

Les ports de la côte Atlantique

Les ports de la côte Atlantique peuvent être subdivisés en deux groupes, soit qu'ils se situent au nord ou au sud de Washington D.C. Les ports du Nord-Est américain - New York, Baltimore, Halifax et Saint-Jean, N.B. - subissent un certain fléchissement alors que ceux du Sud-Est - Norfolk, Charleston et Miami - connaissent une croissance remarquable. Leur capacité à concurrencer le port de Montréal pour le trafic de conteneurs ne doit pas être sous-estimée.

Principaux accès terrestres aux différents ports nord-américains



Le transport sur le Mississippi est avantage par l'absence de péage.

Le trafic de conteneurs dans les ports situés au sud de Washington a connu une croissance de loin supérieure à celle du port de Montréal. Au cours de la dernière décennie, la hausse du trafic de conteneurs a été de 242 % à Port Everglades, de 164 % à Miami, de 137 % à Jacksonville, de 119 % à Norfolk et de 111 % à Charleston. Le port de Norfolk, situé à proximité de Baltimore et de New York représente une menace sérieuse pour le port de Montréal. La croissance qu'il connaît depuis 1987 lui a pratiquement permis de rattraper le port de Montréal en ce qui a trait au nombre de conteneurs manutentionnés.

Les ports du golfe du Mexique et la voie du Mississippi

Si l'on se fie à la quantité de marchandises transbordées, le système du Mississippi et des ports du golfe du Mexique constitue la plus importante façade maritime en Amérique du Nord. Le trafic y est en progression constante depuis 1975, passant de 450 à 700 millions de tonnes courtes (Mtc) sur l'ensemble du système du Mississippi. Ce réseau s'appuie sur un système unique de transport par barges, pour la partie en amont de Baton Rouge, qui draine des régions riches en ressources naturelles et rejoint le cœur industriel de l'Amérique. Il dispose également d'un réseau de chemins de fer bien organisé et efficace.

Ce réseau représente un compétiteur sérieux pour les ports du Saint-Laurent pour l'acheminement vers certains marchés de céréales canadiennes et américaines et de matières premières telles que le charbon et les minerais. Rappelons que, en 1980, 14,4 Mt de céréales américaines étaient expédiées par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent, comparativement à 12,4 Mt de céréales canadiennes. Les expéditions américaines ont cependant diminué graduellement pour atteindre aujourd'hui 6,6 Mt. Quant aux expéditions canadiennes, elles ont atteint le sommet de 17,4 Mt en 1983, pour redescendre jusqu'à 6,9 Mt en 1998.

Le transport sur le Mississippi est avantage par l'absence de péage et par la participation de la *US Army Corps of Engineers* à son entretien. Par contre, deux taxes, l'une sur l'essence de 0,244 \$ US/gallon et la *Harbor Maintenance Tax (HMT)* sont perçues mais ne sont pas cumulatives. La HMT vise à financer 40 % des coûts de dragage alors que la taxe sur le carburant finance en partie les coûts d'entretien des voies navigables intérieures. À titre de comparaison, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent finance ses opérations à 100 %. La politique fiscale américaine, qui permet la construction de barges à faibles coûts, et la concurrence que livrent les transporteurs ferroviaires contribuent à maintenir les taux de fret relativement bas.

Le faible tirant d'eau de la partie supérieure du Mississippi, les sécheresses et les inondations qui s'y succèdent, ainsi que la désuétude de plusieurs écluses affaiblissent sa position concurrentielle et sa fiabilité. La situation est à l'opposé pour la partie sud du Mississippi, de Baton Rouge au golfe du Mexique. Cette importante zone industrielle et portuaire peut accueillir des navires de 40 pieds de tirant d'eau. Les trafics observés sont parmi les plus importants au monde.

Les ports du Pacifique

Les ports du Pacifique, qu'ils soient situés du côté américain ou canadien, ont connu une progression régulière de leur trafic depuis les 25 dernières années. Le trafic de marchandises en vrac et de conteneurs y sont tous les deux imposants. Ces activités sont principalement concentrées dans les ports de Vancouver, Seattle, Portland, Long Beach-Los Angeles et d'Oakland. Leur croissance soutenue peut être associée à un mouvement général de migration des marchés vers l'Ouest et par l'entrée en vigueur de l'entente de coopération économique entre les pays de l'Asie et du Pacifique.

La concurrence et la complémentarité des modes routier et ferroviaire

Depuis quelques années, même s'ils sont complémentaires au transport maritime, les transporteurs ferroviaires et routiers offrent une vive concurrence aux transporteurs maritimes sur certains axes continentaux, surtout pour l'expédition des produits tels que l'aluminium, le papier et l'essence. L'Ultratrain et l'approvisionnement en pétrole du Saguenay-Lac-Saint-Jean par camion en sont de bons exemples.

Ces changements montrent une certaine perte de compétitivité de l'industrie du transport maritime, mais, en même temps, cachent des coûts socio-économiques que l'ensemble des contribuables doit assumer. La détérioration de la chaussée, le bruit, la congestion routière, la pollution et la diminution de la sécurité routière, engendrés par l'augmentation du trafic lourd, sont des conséquences directes de ce transfert modal.



**Les transporteurs
ferroviaires et routiers
offrent une vive
concurrence aux
transporteurs maritimes.**

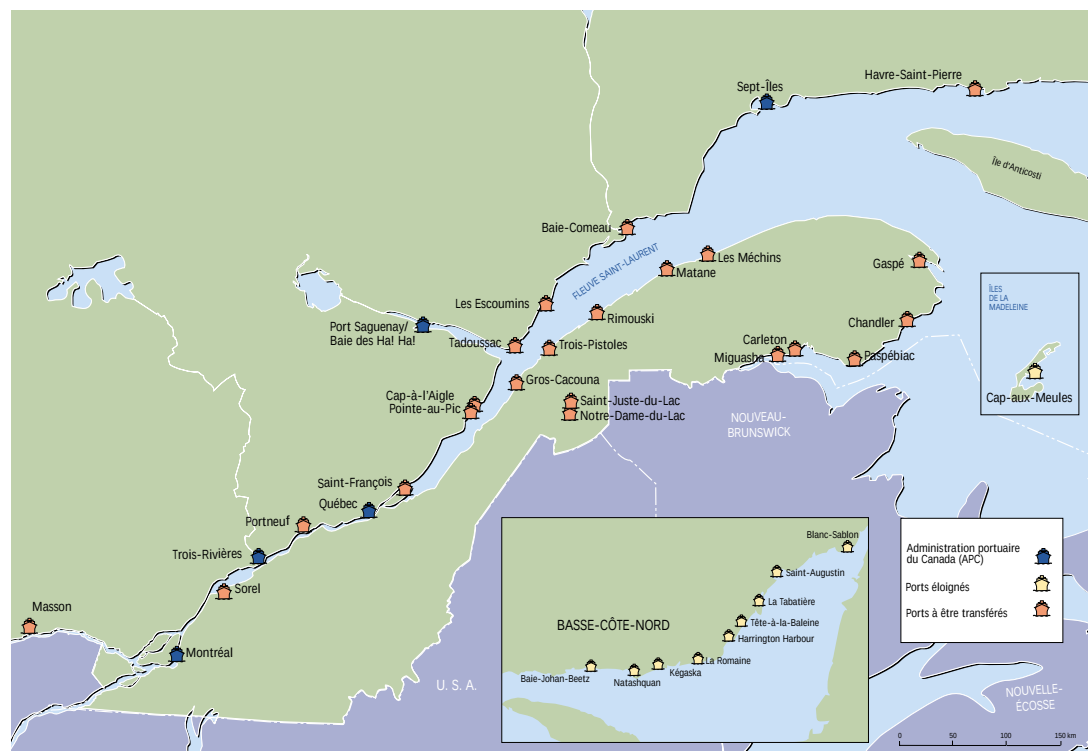
Cette concurrence doit amener une réflexion sur l'équité des politiques de transport. Les transports maritime, ferroviaire et routier doivent être plus complémentaires que jamais. Les gains de trafic d'un mode sur l'autre à court terme, s'ils ne sont pas basés sur des facteurs économiques qui tiennent compte de l'ensemble des coûts, représentent à long terme un déséquilibre de l'ensemble du système de transport intermodal. Le défi des prochaines années consistera, pour les partenaires des divers modes, à développer une complémentarité mutuellement bénéfique, à l'avantage des expéditeurs et de toute la société.

1.3 L'importance du Saint-Laurent pour les régions du Québec

Porte d'entrée privilégiée en Amérique, le Saint-Laurent est un moteur de développement pour ses régions riveraines. En plus de l'activité touristique qu'ils génèrent, le fleuve et ses affluents sont sources d'activités économiques. Pour plusieurs villes riveraines, les activités portuaires font partie du quotidien. Au total, on dénombre sur le Saint-Laurent une vingtaine de ports commerciaux, plus d'une cinquantaine de ports de pêche, une trentaine de quais de traverse, quelques infrastructures privées et au-delà de 200 à vocation récréotouristique.

La propriété de ces infrastructures portuaires est partagée entre les municipalités, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et des compagnies privées. La majorité des ports commerciaux appartiennent à Transports Canada qui cherche cependant à en transférer la responsabilité. Le gouvernement fédéral s'est toutefois gardé une position privilégiée dans les ports dits d'intérêt national. Ces ports sont devenus, en 1997, lors de l'adoption de la Loi maritime du Canada, des administrations portuaires canadiennes (APC), dont la gestion a été confiée à des administrations locales qui doivent autofinancer leurs activités. Au Québec, cinq ports ont ce statut : Montréal, Trois-Rivières, Québec, Port Saguenay et Sept-Îles. Dans ces cinq ports réunis, il s'effectue près de 60 % de la manutention liée au trafic portuaire québécois.

Les administrations portuaires canadiennes (APC) et les infrastructures portuaires à être transférées par Transports Canada



Notes: Cette liste n'inclut pas :

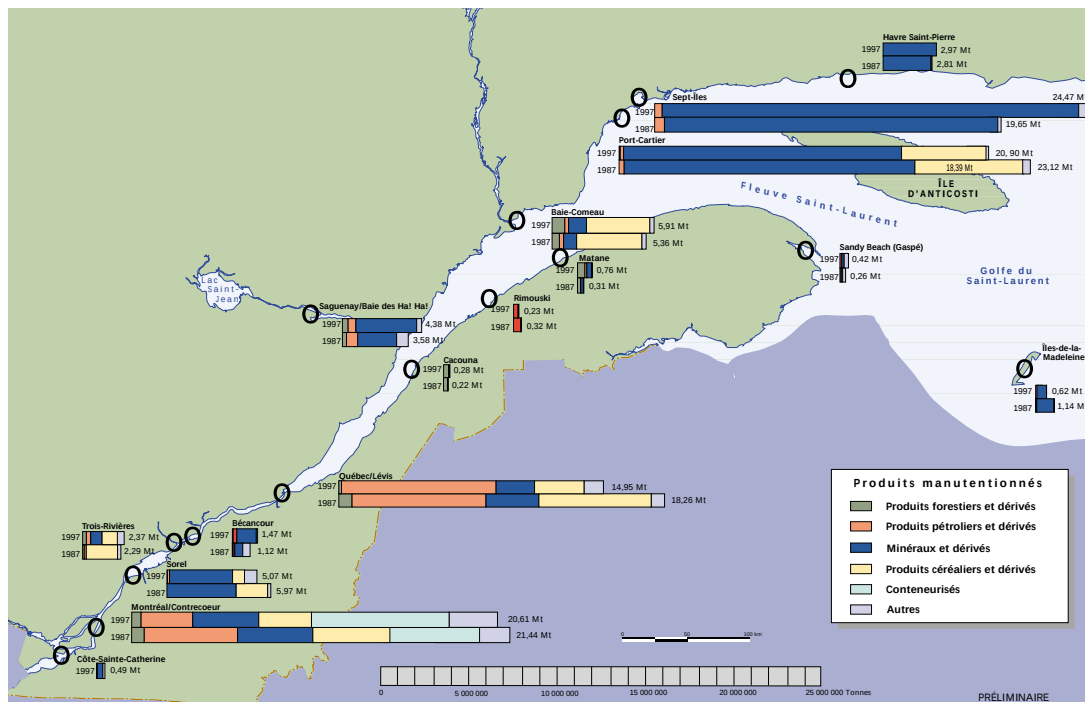
- les ports de propriété privée, municipale ou du gouvernement du Québec ;
- les infrastructures de Transports Canada qui ont déjà fait l'objet de transfert (notamment les 10 quais de traversiers) ;
- des infrastructures de Transports Canada officiellement fermées.

Pour plusieurs villes riveraines, les activités portuaires font partie du quotidien.

Au port de Montréal, environ 20 Mt de marchandises sont manutentionnées par année. Il est le seul à posséder des infrastructures lui permettant d'accueillir les porte-conteneurs. D'ailleurs, la majorité de son activité provient du trafic de conteneurs. Les produits pétroliers, les minerais et les céréales y transitent également en importance.

Le trafic au port de Québec est constitué principalement par les produits pétroliers, les vrac solides, les céréales et les produits chimiques. Les ports de Sept-Îles et de Port-Cartier ont un trafic presque exclusivement constitué de minerai provenant des gisements de fer de la Côte-Nord. Y sont d'ailleurs manutentionnées plus de tonnes de marchandises qu'aux ports de Québec et de Montréal. Aussi, dans les ports de Port-Cartier et de Baie-Comeau, une grande quantité de grains est manutentionnée puisqu'ils servent de tête de pont pour les navires provenant des Grands Lacs avant le réacheminement des céréales sur les marchés internationaux par les navires océaniques.

Tonnage par catégorie de marchandises dans les principaux ports du Québec



Bien que de moindre importance au regard des trafics, les autres ports du Saint-Laurent représentent souvent un accès privilégié aux marchés internationaux pour des entreprises telles que les alumineries, les papetières et les scieries. Pour ces régions, l'impact socio-économique de la présence de ces industries va bien au-delà de l'importance du trafic portuaire.

1.4 Le transport des marchandises sur le Saint-Laurent

Malgré une augmentation des exportations québécoises et un contexte économique favorable, le trafic dans les ports du Saint-Laurent a connu une diminution importante depuis les 20 dernières années. De quelque 130 Mt en 1980 à 100 Mt en 1990, la quantité de marchandises transbordées dans les ports du Saint-Laurent se maintient autour de 105 Mt depuis ce temps. Une tendance similaire peut être observée pour le trafic passant par les écluses en amont de Montréal. De l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, jusqu'à la fin des années 70, la quantité de marchandises y transitant a plus que doublé, passant de moins de 30 Mt à plus de 70 Mt par an. Après avoir connu une chute à 40,9 Mt en 1993, la quantité de marchandises empruntant la voie maritime s'est stabilisée autour de 50 Mt par année.

En 1998, la valeur des biens québécois exportés par voie maritime était estimée à 6,2 milliards de dollars, soit 11 % de leur valeur totale. Quant aux importations, la valeur des biens acheminés par voie maritime représentait le quart des 43,6 milliards de dollars de produits importés, soit un peu plus de 10 milliards de dollars. Bien que la proportion des marchandises transportées par navire fluctue d'une année à l'autre, la valeur des importations demeure supérieure aux exportations. Durant la période allant de 1980 à 1997, la valeur des produits importés par navire a augmenté de façon notable sans toutefois que cette hausse ne compense pour la baisse des exportations.



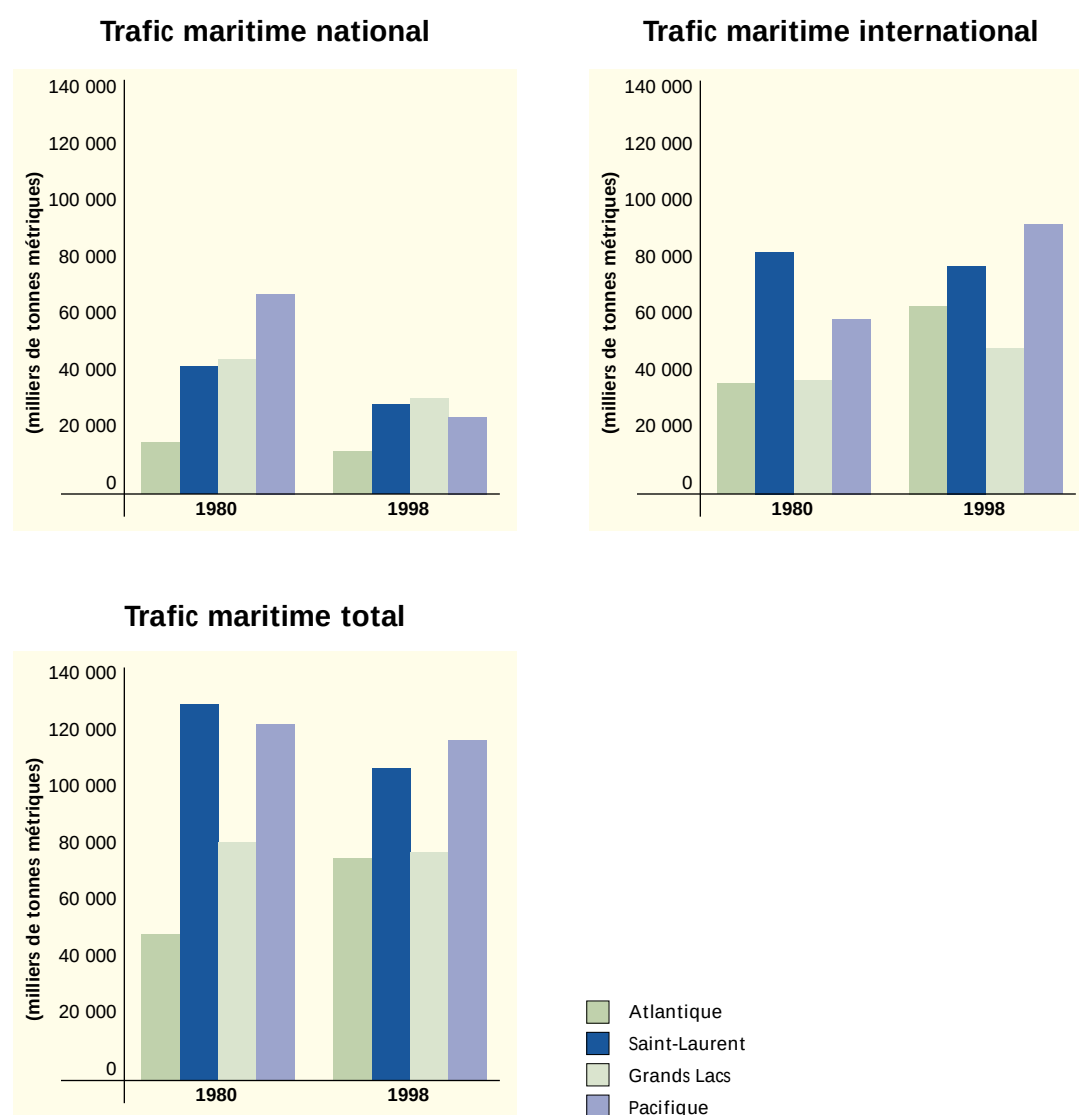
Le trafic maritime international

Le trafic maritime québécois est principalement lié au commerce international, qui représente 75 % de son activité. Des 78 Mt de produits qui constituaient son trafic international en 1998, les deux tiers étaient expédiés vers l'Europe et les États-Unis. Le minerai de fer et les grains étaient les principaux produits exportés. L'autre tiers, environ 28 Mt, était constitué de produits importés principalement d'Europe, des États-Unis et d'Amérique latine. Le pétrole brut, la bauxite et l'alumine, les produits chimiques et les minerais non ferreux étaient les principaux produits importés. Au cours des deux dernières décennies, les exportations des ports du Saint-Laurent ont diminué de 21 %, ou 13 Mt.

Le trafic maritime national

Le cabotage représente le quart du trafic maritime québécois. Bien que sa proportion soit à la baisse de 12 % dans les ports du Saint-Laurent depuis les 20 dernières années, le cabotage a connu une diminution encore plus importante dans les autres ports nord-américains. Au Québec, le transport routier continue à gagner du terrain aux dépens du transport maritime. Bien que le recyclage du papier et l'utilisation de copeaux aient multiplié les sources d'approvisionnement des papetières, le bois auparavant acheminé par bateau de la Côte-Nord vers Québec est maintenant transporté par camion. Il en est de même pour l'approvisionnement en hydrocarbures du Saguenay et l'Est du Québec. Et, depuis peu, une partie de l'approvisionnement de Montréal en hydrocarbures s'effectue par train à partir de Saint-Romuald.

Le trafic maritime par région canadienne



Source : Statistique Canada

Le trafic des ports du Saint-Laurent est à la baisse sur plusieurs marchés, y compris ceux dits «naturels». Entre 1985 et 1997, le trafic maritime des ports du Saint-Laurent avec l'Europe a diminué de 6 %. Pendant que les ports du Saint-Laurent y perdaient 2 Mt, les ports de l'Atlantique en gagnaient 12,4 et les ports du Pacifique, 1 Mt. Pour ce qui est des échanges avec l'Afrique et le Moyen-Orient, même si le trafic a augmenté de 126 % entre 1985 et 1997, la croissance sur le Saint-Laurent est demeurée inférieure à celle des autres ports. Ce gain de 4,9 Mt est inférieur à celui des ports de l'Atlantique, dont la hausse a atteint 299 % avec un gain de 7,1 Mt. Les ports du Pacifique ont même réussi à augmenter de 4,1 Mt leur trafic avec les pays de l'Afrique et du Moyen-Orient, en hausse de 113 %. Les échanges avec les pays d'Amérique latine, de leur côté, sont demeurés stables depuis 1985 dans les ports du Saint-Laurent pendant que les ports de l'Atlantique intensifiaient leurs activités commerciales avec ces pays. Une hausse de 105 % du total des marchandises transbordées a été enregistrée au cours de cette période, représentant un gain de 4,4 Mt. Les ports de l'Atlantique ont aussi fait des gains par rapport au marché de la côte est des États-Unis, où l'on note une augmentation de 190 %, ou 17,5 Mt, pendant que le trafic des ports du Saint-Laurent pour ce marché demeurait stable.

Le trafic du minerai de fer

La crise du secteur sidérurgique du début des années 80 a eu un impact majeur sur le trafic de minerai de fer sur le Saint-Laurent. Pendant que la production américaine d'acier passait de 160 Mt à 85 Mt, certains pays d'Amérique du Sud et d'Afrique sont apparus sur le marché mondial avec du minerai de très bonne qualité et produit à moindre coût. Cette situation affecta la demande de fer québécois pour les aciéries des Grands Lacs. À partir du milieu des années 80, un trafic de minerai de fer brésilien et africain s'est développé entre les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Il représente aujourd'hui 1,5 Mt. L'importation de ce minerai assure ainsi une complémentarité aux navires océaniques qui repartent du Saint-Laurent chargés de céréales.



Le trafic des céréales

Le trafic des céréales sur le Saint-Laurent a connu une diminution importante au cours des dernières années. Cette substitution du Saint-Laurent comme porte de sortie pour les expéditions de céréales est attribuable à plusieurs facteurs. Le déplacement des marchés, l'émergence de nouveaux pays producteurs, les accords de commerce international et les politiques fédérales à l'égard du transport des grains de l'Ouest canadien sont autant d'éléments qui ont contribué à la chute du trafic de céréales sur le Saint-Laurent.

Au cours des dernières années, l'Europe est passée d'importateur à exportateur de céréales. Au lieu de s'approvisionner au Canada, les pays européens ont augmenté leur production à un tel point que la France exporte désormais plus de céréales que le Canada. Ces grains sont expédiés vers les marchés européens, l'Afrique et le Moyen-Orient, des marchés jadis desservis via le Saint-Laurent.

L'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) a aussi contribué à modifier la destination du grain canadien. L'exportation vers les États-Unis et le Mexique s'est accrue et l'expédition s'effectue désormais par voie terrestre à partir des Prairies. La chute du prix du blé, la hausse des coûts du transport terrestre et les programmes gouvernementaux pour la diversification de l'agriculture de l'Ouest sont d'autres facteurs qui ont également favorisé l'expédition du grain vers des destinations plus rapprochées.

Le trafic des céréales sur le Saint-Laurent a connu une diminution importante au cours des dernières années.



La politique fédérale en matière de transport des grains de l'Ouest canadien a également joué un rôle néfaste pour le Saint-Laurent. Pendant le dernier siècle, le gouvernement canadien a subventionné le transport par chemin de fer des céréales de l'Ouest. Ces généreuses subventions ont été octroyées jusqu'en 1995. Bon an, mal an, le gouvernement fédéral versait quelque 750 millions de dollars par année aux compagnies ferroviaires en fonction de la distance parcourue par la marchandise, favorisant ainsi les expéditions vers les ports du Pacifique. Les investissements massifs du gouvernement fédéral dans la construction du chemin de fer de l'Ouest canadien ont aussi avantage les expéditions vers le Pacifique.

De plus, la Commission canadienne du blé, dont la mission est d'écouler la production des agriculteurs en optimisant les profits, favorise l'expédition vers l'Ouest. À partir des ports du Pacifique, le blé est principalement exporté vers l'Asie et la côte sud-ouest

des États-Unis, pendant que les expéditions de blé vers l'Amérique du Sud sont durement concurrencées par la production américaine qui bénéficie des avantages du Mississippi.

Le trafic des conteneurs

Le trafic des conteneurs sur le Saint-Laurent est concentré au port de Montréal. En 2000, plus de 1 000 000 E.V.P (conteneurs équivalents 20 pieds) y étaient manutentionnés, faisant de Montréal le troisième port en importance de la côte Atlantique pour ce trafic, après New York –New Jersey et Charleston. Depuis 1987, le port de Montréal a su maintenir cette position grâce à une croissance d'environ 60 %, comparable à celle des autres ports de la côte Atlantique. Sa part de marché est demeurée stable à 12 % pendant cette période. Le trafic conteneurisé transitant au port de Montréal provient principalement de la croissance des échanges entre l'Europe et le centre des États-Unis. L'Afrique, le Moyen-Orient et l'Amérique du Sud constituent également des marchés en forte croissance.

Les ports d'Halifax et de New York sont de redoutables concurrents pour Montréal dans le trafic de conteneurs, puisqu'ils sont géographiquement bien situés pour répondre aux besoins en transport maritime des expéditeurs d'outre-mer. La profondeur d'eau de ces ports leur permet aussi d'accueillir des méga porte-conteneurs qui parcourent des itinéraires reliant un nombre restreint de ports majeurs en Asie, en Europe et en Amérique. S'ils étaient pourvus des infrastructures adéquates, certains ports du Saint-Laurent pourraient éventuellement recevoir ce genre de trafic conteneurisé. Actuellement, le port de Montréal reçoit des porte-conteneurs de 2 800 EVP. Toutefois, les armateurs ajustent la conception de leurs navires en vue d'optimiser les capacités de chargement et des navires de 3 500 EVP pourrait éventuellement y accéder. Des indicateurs de niveau d'eau viennent appuyer les armateurs en relevant avec précision les tirants d'eau disponibles aux endroits critiques du fleuve. Combinés aux nouvelles performances des systèmes de communication et de positionnement géographique à l'aide de satellites, les navires peuvent désormais ajuster à l'avance et de façon ponctuelle leurs plans de chargement.

**Le trafic global
des marchandises dans
les ports du Saint-Laurent a
diminué considérablement
depuis les 20 dernières
années.**

Le trafic de conteneurs est assuré par des transporteurs maritimes qui offrent des services de lignes régulières aux expéditeurs. Comme dans la majorité des autres pays, les transporteurs desservant le Canada sont assujettis à un cadre législatif. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) encadre les pratiques commerciales et tarifaires des transporteurs maritimes offrant des services de lignes régulières internationales pour le Canada. Elle permet l'association entre ces transporteurs maritimes - cette association est alors appelée conférence - en dérogation à la Loi sur la concurrence, qui interdit cette forme d'association. Ce système dérogatoire aux règles de la concurrence a jusqu'à maintenant bien servi les transporteurs qui font escale au port de Montréal. La loi a été amendée récemment pour tenir compte des changements apportés à la loi américaine, la *Ocean Shipping Reform Act*, entrée en vigueur le 1er mai 1999. Les modifications apportées vont dans le sens d'un équilibre entre expéditeurs et transporteurs et ne devraient pas modifier la position concurrentielle des transporteurs desservant le port de Montréal.

Le trafic global des marchandises dans les ports du Saint-Laurent a diminué considérablement depuis les 20 dernières années. La baisse du trafic représente une diminution moyenne de 1 Mt par année, l'équivalent de la quantité totale de marchandises transbordées annuellement aux ports de Matane et de Rimouski. La croissance du trafic de conteneurs et l'arrivée des nouveaux trafics liés au développement des alumineries n'ont pas suffi pour compenser les pertes relatives aux changements dans les expéditions du grain et du minerai de fer.

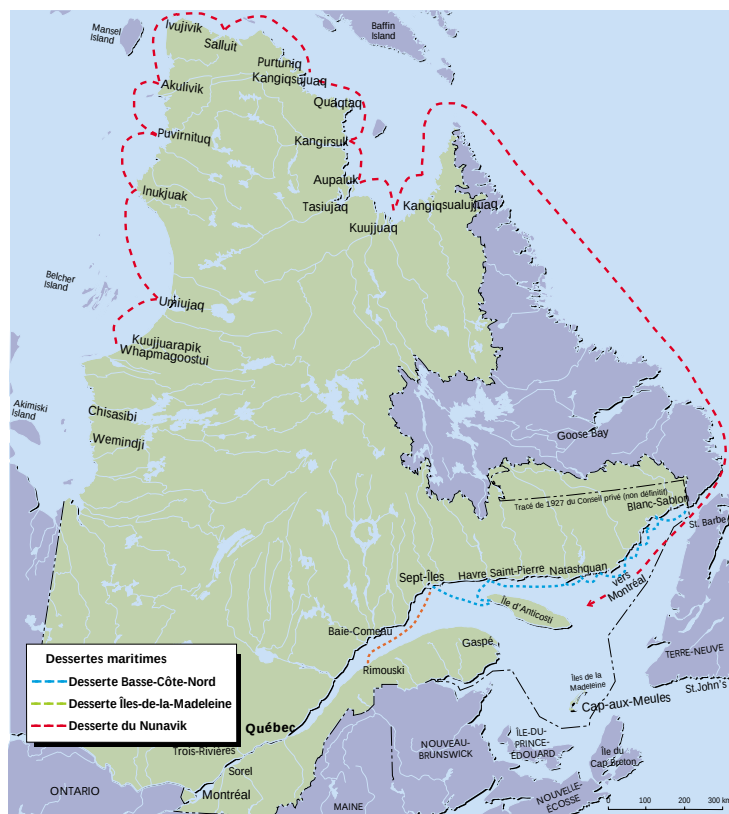
1.5 Le transport maritime des personnes

Le transport maritime des personnes s'effectue principalement par les traverses et les dessertes. Ces services sont des prolongements du réseau routier ou des compléments à celui-ci. À ces services s'ajoutent, durant l'été, un certain nombre de croisières de différents types sur le Saint-Laurent.

Au Québec, la Société des traversiers du Québec (STQ) exploite la majorité des services de traverse. Le gouvernement du Québec lui verse annuellement les fonds nécessaires lui permettant d'offrir des services de qualité. La STQ exploite cinq services de traverse pour son compte propre et en donne trois autres à contrat.

Les trois régions isolées du Québec, soit les Îles-de-la-Madeleine, la Basse et Moyenne-Côte-Nord ainsi que les villages du Nunavik, sont reliées au reste du Québec par des services de desserte maritime pour les personnes et les marchandises. Le gouvernement du Québec a confié à l'entreprise privée le mandat d'approvisionner les résidents des Îles-de-la-Madeleine et de la Basse et Moyenne-Côte-Nord en finançant environ la moitié des coûts de ces services. Bien que les denrées périssables soient expédiées principalement par transport aérien, les 15 villages du Nunavik sont reliés par une desserte maritime assumée entièrement par l'entreprise privée.

Les dessertes maritimes au Québec



1.6 Les services maritimes connexes

Les navires transportent 75 % du volume total des marchandises qui circulent dans le monde. Le phénomène de la mondialisation des marchés, déjà fortement enclenché, ne devrait pas freiner cette tendance pour le transport maritime des marchandises. Au contraire, les besoins pour la construction de navires seront appelés à croître. Le secteur de la construction et de la réparation navales est une composante indispensable d'un système de transport maritime solide, puisqu'il développe et fournit les services essentiels aux navires et les équipements utilisés pour le commerce intérieur et international.

Les besoins pour la construction de navires seront appelés à croître

L'industrie du transport maritime contribue également au développement des équipements maritimes en procurant des emplois de qualité à des centaines de personnes. Le passage des navires sur le Saint-Laurent nécessite de plus en plus l'appui de plusieurs types de services. Les nouvelles technologies fonctionnant à l'aide de satellites ont rendu plus sophistiqués les instruments de navigation et les systèmes de contrôle du trafic. Les préoccupations environnementales ont favorisé l'émergence de mécanismes spécifiques de lutte contre la pollution, comme le traitement des eaux de ballast et les rejets des navires qui requièrent des installations spécialisées. Ces nouvelles réalités amènent le développement d'une industrie de services connexes.

Complémentaires au transport maritime, les activités de construction et de réparation navales sont des outils de développement économique incontestables. À l'échelle mondiale, le dynamisme de cette industrie en Corée du Sud, au Japon, en Chine et à Taïwan le démontre bien. À eux seuls, ils détiennent près des deux tiers du marché mondial de la construction navale. Ce secteur occupe donc une place importante dans l'économie de plusieurs pays et le Québec n'est pas en reste. À une époque pas si lointaine, le Québec connaissait son âge d'or de la construction navale. De la fin de la deuxième Guerre mondiale jusqu'aux années qui ont suivi l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, les chantiers du Québec fonctionnaient à plein régime. On pouvait compter de nombreux chantiers le long du Saint-Laurent.

Certaines décisions politiques prises au cours des années 80 ont cependant mis un frein à la prospérité des chantiers maritimes québécois. En procédant par contrat négocié plutôt que par appel d'offres pour répondre à ses besoins en matière de construction et de réparation de frégates, le gouvernement fédéral a désavantagé les chantiers du Québec. Le chantier St. John Shipbuilding, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, le chantier du groupe Irving Halifax Shipyard, en Nouvelle-Écosse, le chantier de Marystown, à Terre-Neuve, en ont été les principaux bénéficiaires.

Le projet Hibernia n'aura rien apporté aux chantiers navals du Québec. Lorsqu'il a octroyé des contrats pour la construction de plates-formes de forage, le gouvernement fédéral a privilégié des chantiers italiens et coréens, malgré l'expertise du Québec dans ce secteur. Au début des années 80, le chantier de Lévis avait notamment construit 12 plates-formes de forage pour les États-Unis.

Quant aux accords internationaux de libre-échange, dans leur forme actuelle, ils n'avantagent pas l'industrie de la construction navale québécoise, puisque le secteur est complètement exclu de l'ALÉNA. Aussi, par l'article 27 de la Loi sur la marine marchande des États-Unis, mieux connu sous le nom de *Jones Act*, les Américains ont protégé l'accès à leur marché. Adoptée en 1920, la loi prévoit que les navires servant aux échanges intérieurs doivent être construits et réparés aux États-Unis. Pendant ce temps, le Québec demeure accessible à la concurrence américaine. Le secteur est aussi exclu de l'accord de l'OMC sur les marchés publics.

Malgré les efforts déployés par le gouvernement du Québec au cours des dernières années pour redynamiser le secteur de la construction navale, les difficultés que connaît l'industrie persistent. Le gouvernement du Québec a adopté en 1996 une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime. Des garanties de prêts sont offertes aux armateurs, des crédits d'impôt ont été consentis aux constructeurs de navires pour des prototypes et la taxe sur le capital pour les nouveaux propriétaires de navires destinés à la navigation en eaux internationales a été abaissée. Pendant ce temps, le gouvernement fédéral a choisi de maintenir l'imposition d'un tarif douanier de 25 % pour l'importation de navires, augmentant ainsi le coût d'acquisition des navires pour les armateurs québécois sans pour autant que cette mesure ne profite aux chantiers navals.



Les perspectives d'avenir pour le développement des chantiers maritimes sont cependant encourageantes. Le vieillissement de la flotte de traversiers québécois et de navires battant pavillon canadien laisse entrevoir des jours meilleurs. Le développement de projets pétroliers au large de Terre-Neuve pourrait aussi être bénéfique pour le Québec, s'il se positionne à temps.

1.7 Le désengagement du gouvernement canadien

Le gouvernement fédéral a adopté, depuis les dernières années, une nouvelle approche quant au développement économique des régions du Canada et du Québec. Amorcée au milieu des années 90, l'opération de délestage des installations de transport et des responsabilités qui y sont liées est toujours en cours. Cette politique de désengagement a d'abord visé les aéroports régionaux et les réseaux de transport ferroviaire puis elle a rapidement gagné les infrastructures portuaires. En 1995, Ottawa annonçait l'abandon de ses responsabilités traditionnelles au regard de la propriété, de l'exploitation, de la gestion et du financement des infrastructures portuaires à travers le Canada et sur la voie maritime du Saint-Laurent. Ce désengagement, qui s'étend aussi aux services à la navigation commerciale, a des impacts significatifs sur l'industrie et menace l'intégrité et la compétitivité de plusieurs segments du système de transport maritime québécois.

L'effet cumulatif de ces opérations de délestage et de tarification du gouvernement fédéral a un effet direct sur la compétitivité du secteur maritime québécois.

La tarification des services

Depuis 1996, le gouvernement fédéral a introduit une tarification sur les services d'aides à la navigation, au dragage et au déglacage. Il s'est aussi partiellement retiré des services dans le secteur des mesures d'urgence environnementale, tout en se réservant le contrôle des normes de ces services.

Les conséquences financières de ce délestage sont nombreuses pour les utilisateurs du Saint-Laurent. La facture annuelle de 4,2 millions de dollars pour le dragage du chenal principal de navigation du Saint-Laurent est désormais acquittée en totalité par les usagers. Des coûts de 20 millions de dollars s'ajoutent à cette facture pour les frais

liés aux services d'aides à la navigation, au déglacage et au dragage. Même si la moitié des revenus de tarification des services de la Garde côtière canadienne provient du Québec, seulement 20 % des dépenses y sont effectuées. Le port d'attache de 60 % de la flotte de la Garde côtière canadienne est localisé dans les Maritimes. Ses deux plus gros brise-glace sont d'ailleurs postés à Halifax où les usagers n'ont pas à payer de frais de déglacage puisque ces ports sont libres de glace toute l'année.

L'effet cumulatif de ces opérations de délestage et de tarification du gouvernement fédéral a un effet direct sur la compétitivité du secteur maritime québécois. Les répercussions s'étendent aussi sur les autres paliers de gouvernement qui, en plus de ne pas être associés aux décisions fédérales, n'ont pas les ressources financières suffisantes pour assurer l'entretien, la gestion et le développement des infrastructures. L'effet de ces politiques est d'autant plus dommageable que les systèmes concurrents au Saint-Laurent n'ont pas à payer une facture de cette importance. Pensons au Mississippi, par exemple.

La cession des ports

D'ici le 31 mars 2002, Transports Canada entend se départir de près de 300 ports dotés d'infrastructures publiques dont une quarantaine sont au Québec. À cette fin, le gouvernement fédéral a prévu un fonds d'aide à la transition, pourvu d'un budget initial de 125 millions de dollars. Actuellement, il ne reste qu'une trentaine de millions de dollars, pour environ 120 ports dans l'ensemble du Canada. Les sites visés au Québec sont qualifiés de ports régionaux et locaux. Ils regroupent des équipements dont la taille, le trafic, le potentiel économique et commercial sont très variés. Différentes activités se côtoient souvent sur un même site. Elles vont du transport intérieur et international de marchandises à la pêche, en passant par les services de traversiers, l'approvisionnement et le transport des passagers pour les communautés éloignées, les croisières, les excursions ainsi que le nautisme.

Parmi les infrastructures dont Ottawa souhaite se départir, le gouvernement du Québec a acquis, en août 2000, 10 quais de traverse. La Société des traversiers du Québec en est le propriétaire et le gestionnaire. L'entente conclue avec le gouvernement fédéral a permis de constituer un fonds de 36,3 millions de dollars qui servira à la réfection, à l'entretien et à la gestion des infrastructures pour les 25 prochaines années.



Transports Canada conserve pour l'instant dans cette opération de délestage les neuf infrastructures des collectivités éloignées de la Basse Côte-Nord et le port de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine.

Si les conséquences de la politique fédérale de délestage et de tarification touchent directement la compétitivité du transport maritime et des entreprises qui en dépendent, elles portent également atteinte au gouvernement du Québec et aux municipalités qui doivent trop souvent assumer les responsabilités jadis prises par Ottawa.

1.8 Les pouvoirs et moyens d'action du Québec

Juridiquement, même si la Loi constitutionnelle en vigueur accorde au Parlement canadien une compétence exclusive en matière de navigation et de marine marchande, le Québec conserve un champ d'intervention en ce qui a trait au volet commercial du transport intraprovincial, aux entreprises locales et au droit privé. Au nom du bijuridisme canadien, le droit civil du Québec est censé régir certaines questions de nature maritime en dépit de la prépondérance du droit maritime canadien d'origine britannique et marqué par de nombreuses conventions internationales. Le nouveau Code civil du Québec a d'ailleurs maintenu les dispositions ayant trait au secteur maritime. Le Règlement sur le transport maritime de passagers, adopté en vertu de la Loi sur les transports, confirme le rôle joué à cet égard par la Commission des transports du Québec.

Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle accru dans le transport maritime.

Le Québec est propriétaire des lots de grève et en eau profonde. Il a la compétence exclusive en matière d'aménagement du territoire et dispose de pouvoirs concernant les modes ferroviaire et routier. Le Québec possède quelques infrastructures, dont le port de Bécancour et une quinzaine de quais de traverse. Le ministère des Transports du Québec a la responsabilité d'assurer les services de traversiers et de desserte maritime de régions éloignées ou isolées. Une somme annuelle de quelque 43 millions de dollars y est consacrée.

Le gouvernement du Québec a aussi la capacité d'adopter des mesures fiscales propres à l'industrie maritime, comme il le fait depuis 1996. Cependant, si en même temps, les gouvernements ne s'arriment pas, les décisions des uns diluent les gestes des autres. Le gouvernement du Québec peut jouer un rôle accru dans le transport maritime. Avec la collaboration et la complicité du monde maritime, il a la capacité d'agir dans l'intérêt de tous les usagers du Saint-Laurent.

2



Les enjeux et défis

défis

La mondialisation des échanges a un effet direct sur le transport des marchandises. Dans cette perspective, la restructuration du transport des marchandises, la compétitivité de l'industrie du transport maritime, la formation de la main-d'œuvre, le développement durable, la promotion du Saint-Laurent et le développement du tourisme fluvial deviennent des enjeux majeurs. Les défis à relever sont imposants.

2.1 La restructuration du transport des marchandises

Depuis le début des années 60, le trafic mondial des marchandises transportées par mer a connu une croissance soutenue, passant de 1 à 6 milliards de tonnes. Cette période a aussi été caractérisée par des innovations techniques importantes qui ont transformé profondément les transports océaniques. L'accroissement de la taille des navires, leur spécialisation et l'amélioration des opérations de chargement et de déchargement ont notamment marqué le transport des marchandises en vrac.

À cela s'ajoutent les vagues de fusions, d'alliances et de concentrations dans l'industrie des transports. La consolidation des grandes entreprises de chemin de fer en Amérique du Nord a pour but d'offrir un service plus rapide et économique. Le Canadien National (CN) maintient sa politique d'acquisition depuis sa privatisation. Le secteur maritime n'échappe pas à cette tendance, si l'on considère les acquisitions faites par CP Navigation et la fusion entre Sea-Land et Maersk.

**La conteneurisation
a marqué un tournant
dans le transport
des marchandises**

La conteneurisation a marqué un tournant dans le transport des marchandises. Cette technique a permis d'accélérer les opérations de chargement et de déchargement des navires et d'intégrer de plus en plus les activités des transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers. La tendance au gigantisme des navires, qui existe dans le transport en vrac depuis quelques années, gagne actuellement le transport des marchandises conteneurisées. Les premiers porte-conteneurs de la fin des années 60 avaient une capacité de 500 à 1 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). Aujourd'hui, des porte-conteneurs de 9 800 EVP sont en circulation et la nouvelle génération de plus de 12 500 EVP n'est pas loin.

Cela représente tout un défi pour le Saint-Laurent, puisque Montréal, troisième port de conteneurs sur la côte est de l'Amérique du Nord, est limité pour l'instant, en vertu des techniques actuelles de construction navale et de gestion de la navigation, à des porte-conteneurs d'environ 2 800 EVP spécialement adaptés aux contraintes de tirant d'eau.

La présence des *Non-Vessel-Operating Common Carriers (NVOCC)* et des transitaires qui offrent des services de transport intégré vise à satisfaire les expéditeurs. Ils y parviennent en louant des espaces à bord de navires. De cette manière, les NVOCC et les transitaires peuvent offrir un service plus varié tout en diminuant les coûts et les contraintes rattachées à la possession de navires. Cette façon de faire pourrait avoir des répercussions sur les itinéraires.

Tous ces changements ont des conséquences pour les ports du Saint-Laurent. L'arrivée des super porte-conteneurs représente un défi important pour le Saint-Laurent. Pour les ports situés en aval des ponts de Québec, ceci peut représenter une occasion d'affaires. Même si certains ports de l'est du Québec possèdent la profondeur d'eau nécessaire pour accueillir des navires de plus de 150 000 t, aucun ne dispose des équipements terrestres adéquats pour la manutention des conteneurs. Des investissements importants seraient nécessaires pour le développement de ce marché qui ne doit toutefois pas se faire au détriment de Montréal.

2.2 La compétitivité du transport sur le Saint-Laurent

Les coûts et les services offerts par les différents intervenants publics et privés, permettant aux transporteurs maritimes d'utiliser le Saint-Laurent, sont des facteurs déterminants de la compétitivité du Saint-Laurent par rapport aux autres itinéraires. Les «coûts du Saint-Laurent» doivent absolument être concurrentiels, car ils influent sur l'ensemble des utilisateurs du système de navigation laurentien et ils doivent être comparés aux frais engagés sur les autres itinéraires. Une variation de ces frais se répercute encore plus directement sur les transporteurs qui effectuent du cabotage. De plus, le tarif douanier de 25 % imposé par le gouvernement fédéral et l'aide étatique accordée aux chantiers étrangers qui affecte la compétitivité des chantiers locaux augmentent substantiellement le coût d'acquisition des navires pour les armateurs. Par conséquent, tous ces facteurs de coût doivent être surveillés de près et minimisés pour assurer au Saint-Laurent un avenir prometteur autant sur le plan international que québécois.



L'une des principales causes de la diminution du transport maritime au Québec est la baisse de compétitivité du Saint-Laurent. La hausse rapide des frais liés à la navigation et au dragage imposés par le gouvernement fédéral a considérablement nui aux usagers du Saint-Laurent. Ces coûts

additionnels de près de 25 millions de dollars sont répartis entre les utilisateurs. L'augmentation des frais relatifs à l'utilisation d'écluses a directement diminué la compétitivité de l'expédition de minerais vers les Grands Lacs à partir du Saint-Laurent, par rapport à ceux provenant du Minnesota, chargés sur le lac Supérieur.

L'une des principales causes de la diminution du transport maritime au Québec est la baisse de compétitivité du Saint-Laurent

L'équilibre des trafics sur le Saint-Laurent, autant en amont qu'en aval, est aussi un facteur important qui joue sur la compétitivité du système Saint-Laurent-Grands Lacs. Les mouvements de céréales en aval et de minerai de fer en amont représentent toujours l'essentiel de la complémentarité des trafics. Cette complémentarité est essentielle pour assurer la croissance des activités sur le Saint-Laurent, particulièrement pour l'expédition des marchandises en vrac, puisque le coût du transport constitue une part importante du prix du produit livré. Pour les produits bruts ou manufacturés, dont le prix de revient comporte une part importante consacrée au transport, la compétitivité de l'entreprise maritime devient déterminante.

La baisse du trafic sur le Saint-Laurent peut aussi s'expliquer par d'autres événements. Au cours des dernières années, les changements économiques provoqués par la révolution technologique, la libéralisation des échanges et les mouvements de fusions et d'acquisitions des multinationales ont bouleversé l'ordre établi. Ces changements ont aussi eu leurs répercussions sur l'industrie des transports.

Pour faire face à ce contexte en évolution, les entreprises maritimes doivent être compétitives et profiter de la position stratégique qu'occupe le Saint-Laurent sur l'échiquier nord-américain.

2.3 L'embauche et la formation de la main-d'œuvre

À l'échelle mondiale, une certaine constance persiste dans la volonté d'améliorer les conditions de travail des marins embauchés sur les navires, pour démasquer et contraindre les armateurs délinquants à corriger l'état des navires ne répondant pas aux normes. Afin d'assurer la sécurité maritime et de conserver la qualité de leur environnement, les États imposent des normes internationales de certification plus sévères à tous les marins qui arriveront dans leur port.

Lors des consultations tenues en juin et en août 2000, ainsi qu'en mars 2001, plusieurs participants ont souligné qu'ils avaient des difficultés à recruter de la main-d'œuvre compétente. Certains ont même parlé de pénurie de main-d'œuvre dans le domaine du transport maritime et ont affirmé qu'ils devaient recruter des officiers à l'étranger. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'il s'agit d'emplois de qualité et très rémunérateurs.



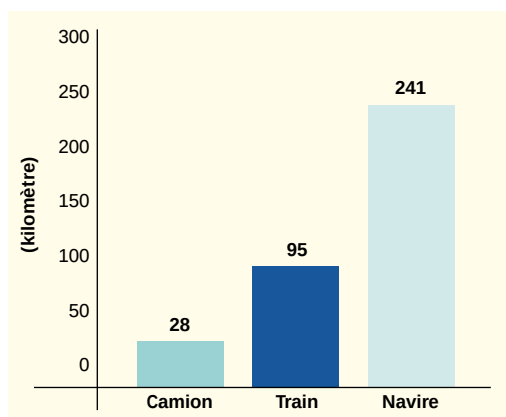
En 1998, le Québec a rapatrié les programmes fédéraux de formation continue de la main-d'œuvre, qui se trouvent désormais placés sous l'autorité d'Emploi Québec. Par la suite, le ministère de l'Éducation du Québec a publié un document intitulé *Vers une politique de la formation continue*, dont s'est inspiré l'Institut maritime du Québec pour définir sa position sur la formation des travailleurs et des travailleuses du secteur maritime.

Les partenaires du marché du travail doivent déterminer les besoins en formation. Il est très important que cette formation soit ajustée à la demande et permette le développement d'une main-d'œuvre compétente et en nombre suffisant. À cet effet, il est proposé que le financement de la formation continue se fasse par la dotation d'une enveloppe nationale protégée. C'est le mandat qui a été confié à la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec afin que les travailleurs et les travailleuses de l'industrie maritime aient accès à des programmes de perfectionnement.

2.4 Le développement durable

Un sondage commandé par les Amis de la vallée du Saint-Laurent a démontré que le grand public considère le transport maritime comme étant une activité nocive pour l'environnement et peu compatible avec les utilisations récréatives du littoral et des ressources du Saint-Laurent. Or, il s'avère que le transport maritime est celui qui obtient la meilleure performance énergétique. Une étude du US Congressional Budget Office et de S.E. Eastman établit qu'en moyenne, avec un litre de carburant, un navire déplace une tonne de marchandise sur 241 km alors que le train le fera sur 95 km et le camion, sur 28 km.

Distance parcourue par une tonne de marchandise avec 1 litre de carburant



Tout comme le transport ferroviaire, le transport maritime et l'intermodalité contribuent, pour les déplacements continentaux, à diminuer les impacts sociaux et environnementaux du trafic routier lourd et améliorent la sécurité des transports. Les transports ont des effets négatifs de plusieurs natures qui engendrent des coûts qui sont assurés par l'ensemble de la collectivité. Le gouvernement, en considérant et en comptabilisant les coûts sociaux et environnementaux imputables à chacun des modes, devrait favoriser le recours à ceux qui s'avèrent les plus économiques et les moins dommageables pour la société.

Par ailleurs, les études menées sur les gaz à effet de serre et sur les changements climatiques ont démontré que, si les concentrations atmosphériques de dioxyde de carbone doublent, cela se répercuterait sur les variations du niveau de l'eau du Saint-Laurent, sur l'élévation du niveau de la mer, sur la fréquence ou l'intensité des tempêtes et enfin sur les changements touchant les jours libres de glace. Par conséquent, ces changements allongeraient la saison de navigation dans l'Arctique et en faciliteraient le passage. La montée du niveau de la mer pourrait affecter les infrastructures côtières.

Au début de 1996, les ministres de l'Environnement des pays membres de l'OCDE sont arrivés à la conclusion qu'il était nécessaire de prendre certaines mesures pour supprimer les effets négatifs sur l'environnement des mouvements internationaux de fret. Ils ont convenu :

- de la nécessité de prendre des mesures efficaces afin d'éviter les conséquences indésirables d'un accroissement permanent des modes de transport les plus polluants;
- que des mesures sont indispensables pour internaliser les coûts environnementaux et sociaux de tous les modes;
- que des mesures destinées à décourager la demande de voitures et de camions au profit de modes moins dommageables pour l'environnement, comme l'autobus, le rail, la navigation et les moyens de transport non motorisés soient développées davantage.

Le transport maritime est celui qui obtient la meilleure performance énergétique.

L'état de l'environnement et la sécurité du public demeurent donc un défi majeur qui ne peut laisser indifférents les partenaires du transport et la population, qui y trouveront l'occasion d'un changement d'attitude, mais aussi de nouvelles opportunités.

C'est à ce défi que s'est attaqué le Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000, sous l'égide des ministères de l'Environnement du Québec et du Canada et auquel le ministère des Transports du Québec participe. Depuis 1988, des ententes quinquennales ont permis de mettre en œuvre des mesures en vue de mieux assainir le fleuve, d'en assurer la protection et la conservation et d'en restaurer les écosystèmes.

Dans le contexte de la phase III du Plan d'action (1998-2003), un nouveau volet a été instauré, et porte sur la navigation et le transport maritime. Le Comité de concertation Navigation, qui a pour mission «d'élaborer et mettre en œuvre des stratégies assurant une gestion de la navigation soucieuse du développement durable sur le fleuve Saint-Laurent», regroupe les intervenants de l'industrie maritime, des secteurs environnementaux et des deux gouvernements.

Un autre grand domaine de concertation avec le ministère de l'Environnement est celui de la politique de l'eau. Le gouvernement du Québec doit coordonner ses interventions dans le cadre de sa gestion globale du fleuve. Un travail très important mené par le ministère de l'Environnement est en cours et vise à doter le Québec d'une politique de gestion de l'eau. Certains aspects de cette politique touchent naturellement des enjeux et des interventions concernant le transport maritime.

**Le gouvernement
du Québec doit mettre
tous les efforts pour faire
connaître le Saint-Laurent
mondialement.**

2.5 La promotion du Saint-Laurent

Mis sur pied par le gouvernement du Québec en 1985, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a notamment pour mandat de faire la promotion du Saint-Laurent. À cet effet, il organise des missions dans différents pays et accueille des missions étrangères chez nous. Chicago, Paris, Rouen ont été visitées par des délégations commerciales québécoises. Des gens d'affaires européens et américains, des journalistes spécialisés en transport maritime et en croisières internationales ont également été accueillis lors de ces activités de promotion. Le succès des missions économiques repose sur les nouveaux liens et les nouvelles occasions d'affaires établis. Les missions à l'étranger et l'accueil de délégations étrangères sont l'occasion de développer, de renouveler et de consolider des relations d'affaires.

L'importance accordée à la promotion et à la représentation commerciale portuaire dans les pays étrangers par les ports américains et européens est plus grande, comparativement à celle faite par les ports du Saint-Laurent. Contrairement aux grands ports américains et européens, à ceux d'Halifax et de Vancouver, les ports du Saint-Laurent sont pratiquement absents de la représentation commerciale et de la promotion à l'étranger. Aux États-Unis et en Europe, la plupart des grands ports jouissent d'une structure fortement décentralisée, relevant souvent d'intérêts purement privés ou d'autorités municipales. De cette manière, les grands ports étrangers tirent profit de l'appui dynamique du soutien local et sont souvent organisés en solides associations exerçant des fonctions très précises, telle la promotion des services portuaires.

Il y a quelques années, sur les six principaux ports de la côte Atlantique, on dénombrait 34 personnes affectées à la représentation, 51 pour les cinq principaux ports de la côte Pacifique et 49 pour cinq ports européens recensés. Sur la scène canadienne, le port d'Halifax compte trois représentants. Le port de Vancouver à lui seul compte 15 représentants dont 10 en Asie. Pour l'ensemble du Saint-Laurent, la promotion commerciale à l'étranger est quasi inexistante, les ressources se limitent à 1,5 représentant pour le port de Montréal exclusivement: un en Ontario et un autre aux États-Unis, qu'il partage avec le port de Vancouver.

En 1985, pour donner suite à l'urgence exprimée par le Congrès et le *Department of Transportation*, la *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*² a implanté son Trade Mission Program comme faisant partie intégrante de ses activités de développement économique. Les autorités responsables de la voie maritime du côté américain ont réalisé, depuis 1985, 21 missions commerciales à travers 35 pays et auprès de 56 centres de commerce à travers le monde. Ces dernières années, la Seaway américaine a vu ses efforts orientés vers des buts plus précis. Par exemple, elle a sensibilisé des armateurs à construire davantage de navires océaniques pouvant franchir les écluses de la voie maritime.

Il est essentiel que le gouvernement du Québec, s'il désire véritablement stimuler le développement de l'industrie maritime, prenne les mesures susceptibles d'accroître le trafic maritime sur le Saint-Laurent. Le partenariat entre les représentants des ports, les armateurs et les autres partenaires des secteurs industriels, touristiques et récréatifs est primordial dans la mise en marché des équipements qu'ils exploitent sur le Saint-Laurent. Il demeure également nécessaire pour les partenaires du transport maritime d'influencer la perception des expéditeurs quant à l'efficacité du mode maritime et la perception du public quant à l'utilité de ce mode et à son impact positif sur l'environnement.

Le Saint-Laurent est un atout majeur pour le Québec. Le gouvernement du Québec doit mettre tous les efforts pour le faire connaître mondialement.

2.6 Le développement du tourisme fluvial³



Selon les données de la *Cruise Lines International Association (CLIA)*, plus de sept millions de passagers ont réalisé une croisière en Amérique du Nord en l'an 2000. À la fin de l'an dernier, quelque 140 000 lits étaient disponibles à bord de 127 navires de croisières sur ce marché. Les représentants de la CLIA prévoient d'ici 2006 l'ajout de 47 navires offrant une capacité additionnelle de 86 000 lits et pouvant transporter 3,9 millions de passagers supplémentaires, soit une augmentation de 55 % par rapport à 2000. Pour les cinq prochaines années, les projets de construction de navires de croisière seront très nombreux. Plus de 15 milliards de dollars américains y seront investis.

² L'équivalent américain de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent

³ Aux fins du présent document, le tourisme fluvial comprend les croisières internationales, les croisières sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, les croisières-excursions et le nautisme.

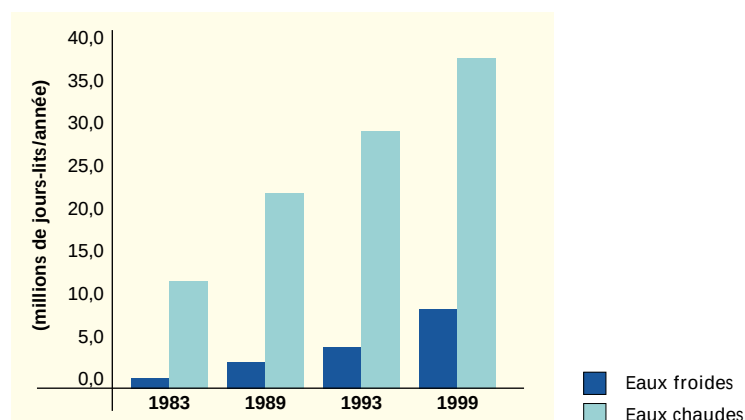
La baisse des coûts et les économies d'échelle des nouveaux navires de croisière ont contribué à rendre plus accessibles les vacances de croisière. En 1986, l'âge moyen des croisiéristes était de 56 ans et au cours des cinq dernières années, il a été de 46,2 ans. Actuellement, plus de gens voient les croisières comme étant un type de vacances qu'ils peuvent se permettre. Les principales destinations continuent d'être les Caraïbes, la mer Méditerranée, les Bahamas et l'Alaska. Depuis 1990, la Méditerranée a supplanté les Bahamas comme seconde destination en importance après les Caraïbes.

**Le Saint-Laurent
a un potentiel pour
développer les croisières
en eaux froides**

Les croisières internationales sur le Saint-Laurent

L'évolution du trafic des passagers des croisières internationales aux ports de Québec et de Montréal entre 1989 et 2000 démontre une affluence variable. Elle oscille entre 20 000 passagers à plus de 51 000 et elle se caractérise par une pointe en 1991 et par une chute significative en 1996. En 2000, le trafic des croisières internationales a été de 35 000 passagers.

**Passagers nord-américains
par type de croisières**



Source : Cruise Lines International Association

L'achalandage le plus important est encore au cours des mois de septembre et d'octobre en raison de la basse saison dans les autres régions et de la beauté du paysage automnal. Pourtant, la période des croisières pourrait être étendue de mai à septembre. En ce sens, le défi qui se pose pour le Saint-Laurent, c'est de faire valoir une série de points d'intérêt majeur, sur un circuit linéaire de 1 600 kilomètres qui offre des paysages uniques. Développé pour les croisières internationales, le Saint-Laurent, ses affluents et ses prolongements vers les Grands Lacs constituent également un domaine de choix pour les croisières intérieures et le nautisme. L'industrie des croisières intérieures et des excursions devrait également faire l'objet d'un vigoureux effort de promotion.

Les activités de croisière de toutes sortes prennent de plus en plus d'importance et requièrent notamment des infrastructures portuaires spécifiques et adéquates. Le Saint-Laurent a un potentiel pour développer les croisières en eaux froides qui enregistrent une très forte croissance ces dernières années. Le Québec est capable de devenir un attrait pour ce type de croisières dans l'est de l'Amérique.



Les orientations de la politique de transport
maritime et fluvial

orienta



Les orientations de la politique

La section précédente nous a permis de constater toute l'importance du rôle que joue le Saint-Laurent dans le transport des marchandises à l'échelle internationale, comme courroie stratégique, notamment pour le transport des marchandises conteneurisées, l'expédition des vrac et des autres frets. Le déclin du transport maritime des marchandises à l'échelle continentale et la quasi-disparition du cabotage au Québec sont clairement ressortis.

Les changements d'envergure qui surviennent dans l'organisation du commerce et du transport à l'échelle internationale se déroulent dans un contexte où les responsabilités des gouvernements du Canada et du Québec subissent des changements majeurs. Le désengagement du gouvernement fédéral dans la propriété et l'exploitation des infrastructures portuaires et la tarification qu'il impose aux services à la navigation se manifestent au moment où le gouvernement du Québec, de concert avec les entreprises et les organismes concernés, articule ses interventions en transport de manière à établir un réseau stratégique, multimodal et intégré permettant de promouvoir le développement des régions du Québec.

Le Québec se retrouve donc devant plusieurs défis s'il veut développer les activités de transport maritime, augmenter le nombre de croisières internationales et développer une main-d'œuvre compétente dans le secteur maritime tout en se préoccupant d'environnement, de développement durable et de sécurité. Et, finalement, puisque le transport maritime sur le Saint-Laurent contribue à l'économie du Québec, il faut en faire la promotion et faire en sorte qu'il soit hautement compétitif.

Pour relever ces défis, le gouvernement a décidé d'orienter son action en matière de transport maritime en fonction de quatre grandes orientations.

1 Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce

Le Saint-Laurent et la voie maritime le reliant aux Grands Lacs permettent de transporter des marchandises entre les régions du Québec, d'exporter et d'importer des produits ainsi que de faire transiter des biens, de plus en plus conteneurisés, entre le continent et les marchés internationaux. Le Québec doit tirer profit de cet avantage sur le plan des échanges commerciaux et des activités de transport maritime. Plus encore, il doit s'assurer que la compétitivité du transport maritime sur le Saint-Laurent soit maintenue et améliorée.

2 Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec

Le commerce croissant et le transport maritime à l'intérieur du système Saint-Laurent–Grands Lacs, en plus de profiter à l'industrie des transports et aux entreprises manufacturières, doivent également stimuler le développement des économies régionales. La disponibilité d'installations portuaires, de terrains industriels à proximité et l'accès à des services maritimes de qualité peuvent contribuer à l'implantation d'entreprises et à la compétitivité de celles en place par une meilleure intégration au transport maritime.

3 Accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent

Si les Québécois et les Québécoises connaissent le fleuve par la fréquentation de ses rives ou par les médias, beaucoup de ses facettes demeurent inexploitées, et ses eaux sont peu fréquentées. Pourtant, combien de régions du Québec mériteraient d'être découvertes à partir du point de vue unique que représente le fleuve? Le gouvernement du Québec entend jouer un rôle de premier plan dans la promotion des activités maritimes sur le Saint-Laurent et l'amélioration de son image.

4 Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois

L'un des moyens pour le Québec de contribuer au développement du transport maritime est de s'assurer qu'un nombre accru de jeunes Québécois reçoivent une formation spécialisée leur permettant de travailler et de faire carrière dans l'un ou l'autre des secteurs de ce domaine des transports. S'ils sont présents en plus grand nombre dans les diverses entreprises du transport maritime, ils pourront y faire valoir leurs compétences et prendre part aux décisions qui influenceront sur l'évolution de ce mode de transport. Il est indispensable de favoriser la formation de la main-d'œuvre et les occasions d'emplois pour accroître l'influence des Québécois et Québécoises dans l'industrie du transport maritime.

Les consultations menées par le gouvernement du Québec auprès des gens du milieu ont permis de dégager un consensus quant au choix et à l'importance de ces orientations. La section suivante définit les différents moyens d'action que le gouvernement du Québec entend mettre en œuvre.



La stratégie d'action

stratégie



Les grandes orientations que le gouvernement s'est fixées constituent l'assise de la politique de transport maritime et fluvial : il faut accroître l'utilisation du Saint-Laurent, utiliser ses avantages comme outils de développement socio-économique, promouvoir les activités maritimes et favoriser la formation d'une main-d'œuvre compétente.

De ces orientations découlent des axes d'intervention qui serviront à structurer les actions du gouvernement et des partenaires au cours des prochaines années. Pour chacun des axes d'intervention privilégiés, nous avons dégagé les pistes d'action que le gouvernement entend emprunter.

4.1 Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce

Afin de favoriser le développement du fleuve comme voie de transport et de commerce, l'action du ministère des Transports et de ses partenaires sera axée sur les enjeux suivants : le cabotage et le transport intermodal, la compétitivité du Saint-Laurent et la gestion des activités maritimes dans le contexte du développement durable.

4.1.1 Favoriser le cabotage et le transport intermodal

L'évolution des marchés nord-américains et le contexte économique ayant suscité de nouveaux besoins en transport, le ministère des Transports a entrepris de réviser l'état des infrastructures de transport au Québec, de dégager des réseaux stratégiques pour les différents modes de transport et de mieux articuler leur liaison.

Dans le domaine du transport des marchandises, il est démontré que le mode maritime pouvait offrir des solutions avantageuses aux besoins des expéditeurs québécois. Il fallait donc mieux arrimer le secteur maritime avec les autres modes de transport, qu'ils soient aérien, ferroviaire ou routier.

Défi

Le système Saint-Laurent — Grands Lacs offre des avantages incomparables sur le plan du transport maritime. Le Québec doit tabler sur ce système et l'optimiser dans une perspective multimodale. Ce faisant, il accroîtra la compétitivité, la sécurité des personnes et le développement durable.

Pistes d'action

Pour tirer profit des avantages du transport fluvial, le gouvernement entend susciter et appuyer les initiatives de partenariat entre les transporteurs et les expéditeurs qui désirent développer des services de transport intermodaux incluant le transport maritime. Ces partenariats entre intervenants de tous les modes de transport peuvent notamment prendre forme à l'occasion de projets majeurs de développement industriel. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement entend :

- Clarifier la problématique économique et commerciale relative au déclin des activités de cabotage et décrire dans quelle mesure les facteurs ayant conduit à une telle situation peuvent être contrés, cela en associant notamment à cette réflexion les clients actuels et potentiels des éventuels nouveaux services de transport concernés;
- Appuyer le démarrage de projets de transport maritime en soutenant les promoteurs dans le cheminement de leurs projets, notamment par un programme d'aide financière;
- Mettre sur pied un groupe de travail afin de dégager, en partenariat avec les transporteurs, différents projets compétitifs comprenant le cabotage et le transport intermodal;
- Mettre en place un guichet unique, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, afin d'examiner l'intérêt et la rentabilité des projets soumis et d'accompagner le promoteur dans ses démarches subséquentes auprès des gouvernements ou auprès d'agents extérieurs;
- Favoriser le développement de plates-formes intermodales visant la consolidation de marchandises dans le but de promouvoir l'offre de transport ayant un volet maritime;
- Examiner la possibilité de modifier les programmes d'Investissement-Québec, de manière à ce que cette dernière puisse s'impliquer dans des projets de transport maritime (cabotage).

4.1.2 Favoriser l'accroissement de la compétitivité du Saint-Laurent

Pour l'ensemble des trafics, les ports du Saint-Laurent sont en concurrence avec les ports de la côte de l'Atlantique, du golfe du Mexique et, dans une moindre mesure, de la côte du Pacifique. Dans un contexte de mondialisation des marchés, nous pouvons prévoir que la compétition pour desservir les marchés internationaux se situera entre les systèmes fluviaux internes et des réseaux ferroviaires connectés à des façades portuaires continentales. Les coûts du transport terrestre et des différents services requis pour la navigation commerciale sur le Saint-Laurent peuvent le rendre moins compétitif que d'autres itinéraires.

Dans le but de maintenir leur compétitivité sur la scène internationale, certains armateurs québécois utilisent les registres ouverts, c'est à dire ceux qui n'exigent aucun lien d'origine entre le navire, l'armateur, l'équipage et l'État d'immatriculation. Cette situation a été profitable aux expéditeurs et aux armateurs qui ont su se positionner, mais néfaste pour la main-d'œuvre québécoise et les retombées économiques.

Défi

Dans le contexte de l'expansion du commerce international et des bénéfices attendus pour l'industrie maritime, il est dans l'intérêt du Québec de favoriser la mise en place des conditions optimales pour assurer l'efficacité et la compétitivité du transport maritime sur le Saint-Laurent. Il s'agit là d'un secteur où les entreprises du Québec peuvent se positionner en offrant des services compétitifs et diversifiés tant ici qu'à l'étranger.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec entend mettre en valeur les avantages comparatifs du Saint-Laurent et soutenir les activités permettant de satisfaire aux conditions du marché du transport maritime international. Pour ce faire, il compte déterminer et évaluer les différents facteurs inhérents aux coûts d'utilisation du Saint-Laurent afin de comprendre leur effet sur sa compétitivité. Il entend également obtenir une plus grande coopération du gouvernement fédéral pour favoriser un développement concerté du système Saint-Laurent – Grands Lacs. Par ailleurs, l'élaboration de différentes mesures fiscales susceptibles de renforcer l'industrie québécoise du transport maritime à long terme doit être envisagée. Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement entend :

- Créer un groupe de travail dont le mandat visera l'amélioration de la compétitivité du Saint-Laurent, qui porte notamment sur la réduction des coûts et les façons d'offrir les services publics et privés à la navigation commerciale, sur l'allégement réglementaire et sur d'autres mesures fiscales;
- Voir à ce que soit assuré un suivi adéquat des coûts comparatifs quant aux modes de transport de remplacement et aux voies maritimes concurrentes;
- S'assurer de la représentation soutenue du gouvernement du Québec auprès des organismes canadiens et internationaux dont les missions ou les actions influencent la compétitivité du Saint-Laurent;
- S'assurer, à l'intérieur d'éventuelles négociations avec le gouvernement fédéral sur le transfert des ports stratégiques, que les représentations qui s'imposent soient faites afin d'éviter que la tarification fédérale et, éventuellement, l'imposition de nouveaux droits, nuisent à la compétitivité du Saint-Laurent;
- Identifier, en collaboration avec le milieu, des mesures afin d'inciter les armateurs à effectuer des travaux de modernisation et de renouvellement de leur flotte au Québec;
- Faire mieux connaître, par des activités de promotion et des missions économiques, les avantages et le potentiel qu'offrent les ports du Saint-Laurent autant au Québec qu'à l'étranger;
- Prendre des mesures favorisant l'établissement au Québec de sièges sociaux d'entreprises ou organismes d'envergure internationale du secteur du transport maritime;
- S'assurer que le transport du matériel, de l'équipement et des denrées destinées aux opérations de coopération ou d'aide internationale (civile ou militaire) fournis sous l'autorité gouvernementale ait des retombées réelles pour l'industrie maritime québécoise.

4.1.3 Gérer de façon concertée et intégrée les activités maritimes et portuaires dans une perspective de développement durable

Les communautés riveraines et le public en général se préoccupent de plus en plus des questions environnementales reliées aux activités maritimes et portuaires sur l'écosystème du Saint-Laurent. Pour les industries maritimes, il est important que les gouvernements établissent des règles claires et réalistes quant aux exigences environnementales. L'essor des activités maritimes et portuaires du Québec, dans une perspective de développement durable, exige un effort particulier de concertation entre tous les intervenants, pour maintenir ses avantages environnementaux. Enfin, une condition globale à l'essor des activités maritimes sur le Saint-Laurent est le maintien de niveaux d'eau suffisants pour une navigation sécuritaire et économiquement viable.

Le gouvernement du Québec doit aussi coordonner ses interventions dans le cadre de sa gestion globale du fleuve. Ainsi, une collaboration importante devra être assurée avec le ministère de l'Environnement pour l'élaboration de la politique sur la gestion de l'eau, ceci en vue d'harmoniser les interventions de transport maritime avec l'ensemble des activités entourant l'usage du fleuve.

Défi

Le développement d'une industrie de transport maritime compétitive pour le Québec doit se faire en respectant les écosystèmes du Saint-Laurent. Le recours au mode de transport maritime procure par ailleurs des avantages environnementaux à optimiser et à valoriser.

Pistes d'action

Le contexte actuel fait en sorte que le gouvernement du Québec doit s'assurer que le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent respecte l'environnement. Cet objectif doit être atteint par le renforcement de la coopération entre les partenaires politiques et économiques intéressés par la problématique environnementale, à l'instar des actions en cours du Plan d'action Saint-Laurent. De surcroît, le gouvernement du Québec entend mieux prendre en compte les avantages environnementaux du transport maritime dans ses politiques et ses interventions. L'action du gouvernement consistera à :

- évaluer systématiquement la contribution du transport maritime au regard des avantages environnementaux et sociaux, notamment pour les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de projets ayant des incidences sur la demande en transport des marchandises;
- développer et soutenir les partenariats publics et privés dont l'objectif est de trouver et de mettre en œuvre les moyens concertés propres à atténuer les impacts environnementaux et sociaux des activités maritimes et portuaires sur le Saint-Laurent;
- renforcer le soutien du Québec aux efforts en cours dans la phase III du Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 dans le domaine du développement durable des activités maritimes et de la navigation et s'assurer de la pérennité des interventions de même nature au-delà de l'échéance du plan en 2003;
- s'assurer d'une participation accrue du gouvernement du Québec aux organisations canadiennes et internationales du secteur du transport maritime et aux divers organismes qui s'intéressent, quelles que soient les raisons, aux politiques économiques et environnementales liées au transport maritime dans le système Saint-Laurent — Grands Lacs;
- augmenter la contribution du gouvernement du Québec, en partenariat avec les intervenants concernés, aux regroupements visant à étudier et à renforcer le positionnement du Québec au sujet des conséquences des fluctuations du niveau de l'eau pour le Saint-Laurent et ses activités maritimes et portuaires;
- appuyer financièrement des projets de transport comprenant déjà un segment maritime ou favoriser l'intermodalité lorsque cela est pertinent sur les plans économique et environnemental;
- assurer une coordination soutenue entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement dans le cadre du projet de politique sur la gestion de l'eau. Cette coordination couvrira, entre autres, les actions suivantes :
 - inscrire un statut particulier au fleuve Saint-Laurent;

- élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion intégrée du bassin hydrographique du fleuve Saint-Laurent;
- assurer une représentation plus importante du Québec auprès des organismes décisionnels internationaux.

Soulignons qu'un plan de gestion intégrée de la ressource eau et des écosystèmes aquatiques à l'échelle du bassin hydrographique du fleuve Saint-Laurent, incluant les autres bassins transfrontaliers, sera élaboré et mis en œuvre. Il comprendra des objectifs à intégrer dans les interventions effectuées dans le bassin du fleuve Saint-Laurent, notamment des activités spécifiques telles que la navigation de plaisance et commerciale.

4.2 Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement du Québec se propose d'harmoniser l'action du ministère des Transports et de ses partenaires selon des axes d'intervention qui touchent le réseau portuaire, le développement industriel et régional, les services connexes à l'industrie maritime, les services de traverse et de desserte maritimes et le tourisme fluvial.

4.2.1 Doter le Québec d'un réseau stratégique de ports

Le désengagement du gouvernement fédéral à l'égard du transport en général et du transport maritime en particulier amène le gouvernement du Québec à revoir son engagement dans ce secteur d'activité. En effet, le gouvernement du Canada, tout en conservant ses pouvoirs législatifs et réglementaires en matière de transport maritime, procède à la dévolution de nombreuses infrastructures portuaires exception faite de cinq ports majeurs, réduit son financement, confie à d'autres la gestion d'infrastructures (telle la Voie maritime du Saint-Laurent) et la prestation de certains services et procède de plus en plus au recouvrement des coûts, des prestations ou des services qu'il continue d'offrir lui-même. De plus, ce désengagement dans la gestion du gouvernement fédéral n'est nullement accompagné d'un transfert de pouvoirs, de sorte que la capacité législative dans le transport maritime demeure sous sa responsabilité quasi exclusive.

Défi

Il est clair que le transport maritime et le maintien d'un réseau portuaire moderne, efficace et adéquat sont mis en péril en raison du processus de désengagement du gouvernement fédéral. Devant une telle situation, le Québec ne peut rester indifférent. Il en va de l'avenir du secteur maritime et de la préservation de plusieurs infrastructures qui, à des degrés divers, revêtent une importance pour la prospérité économique des régions où elles sont localisées. C'est pourquoi le Québec entend prendre une place plus importante dans l'évolution du secteur maritime et assumer le leadership qui lui revient.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec entend affirmer son leadership dans le domaine portuaire. Ce leadership prendra différentes formes selon la propriété et la gestion de ces installations. Pour ce faire, il compte :

- établir un réseau stratégique de ports visant à favoriser le développement économique du Québec et de ses régions;
- amener les intervenants du milieu à participer à la définition des critères et des conditions d'établissement de ce réseau portuaire stratégique;
- proposer un cadre de gestion approprié pour assurer la viabilité des ports stratégiques dans la mesure où ils demeurent des pivots dynamiques de développement économique des régions qu'ils desservent;
- améliorer les accès terrestres et les équipements de transbordement dans les ports du réseau stratégique, notamment par des mesures visant le soutien de projets favorisant l'intermodalité;
- développer à l'intérieur de ce réseau des actions communes et concertées visant, au-delà de la saine compétition entre les ports, à dégager des actions solidaires et synergiques devant la concurrence extérieure, et ceci, afin de présenter sur la scène internationale une vision unifiée de l'ensemble des ports du Saint-Laurent;
- adapter la fiscalité aux infrastructures et aux équipements concernant le transport maritime avec un souci de cohérence, d'équité et d'équilibre concurrentiel entre les modes et dans une perspective de développement de ce secteur d'activité;
- examiner la possibilité de compenser une partie des coûts de la fiscalité municipale supportés par les propriétaires d'infrastructures portuaires privées;
- favoriser le développement de vocations alternatives pour les autres infrastructures portuaires du Saint-Laurent.

4.2.2 Augmenter la contribution du transport maritime et des services maritimes connexes au développement industriel et régional

Les entreprises et les organismes de planification n'ont peut-être pas assez pris en compte l'axe du Saint-Laurent comme outil de développement économique et régional. Bien que des sites industrialo-portuaires existent près de certains ports, il demeure que la capacité du fleuve comme pôle de développement socio-économique n'est pas exploitée à son plein potentiel. L'absence de politique fédérale dans le domaine des chantiers de construction et de réparation navales, par exemple, n'a pas facilité ces activités sur le Saint-Laurent. Par ailleurs, les divers gouvernements n'ont peut-être pas été assez sensibles aux possibilités de développement d'équipements de services liés à l'industrie maritime pouvant être produits ou offerts le long du Saint-Laurent sur des sites qui pourraient être assimilés à la notion de zone franche.

Défi

Pour favoriser le développement industriel et régional, le Québec doit profiter au maximum des opportunités qu'offrent le Saint-Laurent et ses affluents. Le positionnement du Saint-Laurent dans les grands itinéraires de transport maritime à l'échelle internationale exige la présence, le long du fleuve, d'un certain nombre de services indispensables à la circulation efficace et sécuritaire de nombreux navires et de tailles diverses. Parmi ces services, on compte des chantiers de réparation, des infrastructures pouvant accueillir et traiter les déchets, les huiles usées et les eaux de ballast, des services d'agences maritimes et d'expertise professionnelle de toutes sortes.

Pistes d'action

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement du Québec entend mettre en place les mesures pouvant susciter l'activité économique à l'intérieur ou à proximité des zones portuaires. Il compte aussi favoriser le développement des services maritimes connexes viables répondant aux besoins de l'industrie maritime, telles des activités de réparation et de construction navales sur le Saint-Laurent. À cette fin, les actions sont les suivantes :

- Élaborer des mesures financières ou fiscales qui permettraient de développer des sites industrialo-portuaires pour favoriser l'implantation d'industries et d'accroître la valeur ajoutée des produits transitant dans les ports québécois;
- Susciter la mise sur pied d'un groupe de travail qui aurait pour mandat d'amener l'élimination des politiques discriminatoires envers les chantiers maritimes québécois;
- Intensifier les démarches auprès du gouvernement canadien afin qu'il intègre les chantiers navals dans les ententes internationales, notamment dans l'ALÉNA;
- S'assurer que la politique fiscale du gouvernement fédéral soit harmonisée avec celle en vigueur au Québec et complémentaire à celle-ci;
- Susciter la mise en place de services connexes aux navires en conformité avec le développement des nouvelles préoccupations techniques et environnementales telles que la récupération et le traitement des eaux de ballast et des eaux mazoutées;
- Réexaminer le crédit d'impôt remboursable pour la construction navale en vue d'englober l'ensemble des navires commerciaux, notamment ceux dont la taille est inférieure à 50 tonneaux.

4.2.3 Assurer les services nécessaires de traverses et de dessertes maritimes

La population du Québec est disséminée sur un vaste territoire et certaines communautés résident en régions éloignées et/ou isolées. Certains de ces territoires ne sont accessibles que par des liaisons maritimes ou aériennes, n'étant pas reliés par le réseau régulier de transport terrestre. Le défi réside dans l'offre de services de transport adéquats pour les voyageurs et les marchandises à des coûts acceptables pour la société. Le gouvernement du Québec est depuis longtemps engagé dans ce secteur, que ce soit par sa Société des traversiers du Québec ou par son soutien financier au transport maritime de marchandises ou de personnes en milieu isolé.

Défi

Le gouvernement du Québec entend poursuivre son engagement et s'assurer que les collectivités isolées aient accès à des approvisionnements réguliers à des coûts raisonnables. De plus, il désire maintenir des services de traversier pour désenclaver les communautés ou pour assurer la continuité des réseaux de transport terrestre.

Pistes d'action

Dans ce domaine, les activités du gouvernement du Québec se résument à soutenir les services d'intérêt public en matière de traverses et de desserte maritime. Donc, il entend :

- maintenir et améliorer les traverses qui constituent un prolongement nécessaire aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire);
- dégager des orientations concernant l'exploitation de services maritimes; à cet égard, il compte notamment :
 - accroître la participation d'entreprises ou d'institutions du Nunavik à la desserte maritime dans ce territoire au regard du transport de marchandises;
 - favoriser l'embauche et la formation d'une main-d'œuvre inuite, soit pour assurer la desserte maritime, soit pour l'entretien des infrastructures maritimes qui sont graduellement construites dans les villages nordiques;
 - susciter la participation des communautés autochtones de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord à la desserte maritime de ce territoire.

4.2.4 Favoriser le développement du tourisme fluvial

Très populaire au début du siècle jusqu'en 1965, le tourisme fluvial était principalement constitué de croisières de moyenne durée entre Montréal et le Saguenay. L'avènement du chemin de fer et l'expansion du réseau routier ne sont pas étrangers à l'abandon de ces activités. Toutefois, vers le début des années 1980, le tourisme fluvial renaissait, mais se métamorphosait aussi. En effet, les croisières ont été remplacées par des excursions de courte durée vers de nouveaux pôles d'attraction, en l'occurrence les cétacés, les phares, le fjord du Saguenay et les nombreux archipels. Le Saint-Laurent n'a rien perdu en majesté et recèle certes des ressources non encore exploitées. La conjoncture actuelle pourrait générer d'autres formes de tourisme fluvial susceptibles d'intéresser une clientèle toujours à l'affût de nouvelles aventures.

Défi

À cette fin, le gouvernement du Québec adoptera des mesures qui visent à structurer une industrie touristique viable autour des attraits et des potentiels offerts par le Saint-Laurent et ses principaux affluents.

Pistes d'action

Pour ce faire, il entend favoriser le développement des croisières et du nautisme sur le Saint-Laurent, en faisant en sorte de :

- participer à la réalisation d'études de marché concernant les croisières à partir ou à destination des ports du Saint-Laurent, dont celles vers les côtes du Labrador et du Nord-du-Québec pour les croisières en eaux froides;
- appuyer la mise en place ou l'adaptation d'infrastructures et de services d'accueil adéquats pour le développement des croisières internationales et des croisières sur le Saint-Laurent;
- travailler en partenariat avec Tourisme Québec dans la mise à jour du profil de l'industrie des croisières-excursions et dans l'évaluation du potentiel de développement de l'industrie du nautisme sur le Saint-Laurent;
- développer le volet « croisière » avec les associations touristiques régionales et mettre sur pied, à cet effet, un groupe de travail formé de représentants de Tourisme Québec, des associations touristiques régionales, des municipalités régionales de comté et du ministère des Transports;
- envisager d'étendre le congé fiscal existant pour les marins québécois impliqués dans le transport des marchandises aux marins qui oeuvrent dans le secteur des croisières internationales;
- promouvoir le tourisme dans les communautés autochtones dans le cadre de l'intensification du tourisme fluvial.

4.3 Accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent

Pour atteindre cet objectif, le gouvernement du Québec propose d'harmoniser l'action du ministère des Transports et de ses partenaires selon des axes d'intervention qui touchent la promotion des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la sensibilisation de la population.

4.3.1 Promouvoir les activités maritimes

Dans un contexte de plus en plus orienté vers la mondialisation, l'axe du Saint-Laurent est en compétition avec quelques autres façades portuaires nord-américaines. La plupart des grands ports dans le monde maintiennent un réseau de représentation commerciale à l'étranger dans le but de faire connaître leurs attraits et de stimuler leurs activités économiques. La représentation portuaire du Saint-Laurent à l'étranger est quasi inexistante. Il faudrait développer avec les partenaires intéressés un programme de promotion dynamique visant à combler les présentes lacunes promotionnelles relatives au transport des marchandises et aux croisières.

Défi

Les avantages du Saint-Laurent, autant en matière de système de transport maritime que d'axe de développement industriel associé au transport maritime ou d'axe de développement du tourisme fluvial, demandent à être davantage connus : il revient au Québec d'en coordonner la promotion.

Pistes d'action

Dans ce but, le gouvernement du Québec entend poursuivre et intensifier la promotion du Saint-Laurent et des sites industrialo-portuaires. Il compte aussi accentuer les efforts de promotion du Saint-Laurent sur le plan du tourisme fluvial. Plus précisément, il entend :

- mettre en place un programme d'aide financière et de soutien à l'industrie pour la création de nouveaux marchés;
- intensifier le rôle du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent dans la promotion du fleuve;
- mettre en place un réseau d'agents de promotion du Saint-Laurent, en partenariat avec les intervenants du secteur maritime, notamment à Chicago, à Bruxelles, à New York et à Londres;
- sensibiliser et mettre davantage à contribution les délégations du Québec en vue de promouvoir le Saint-Laurent;
- organiser des missions économiques visant à sensibiliser les promoteurs étrangers au potentiel maritime et aux attraits du Saint-Laurent;
- accentuer la réalisation et la diffusion des documents promotionnels sur les avantages du Saint-Laurent et des régions riveraines, notamment celles où se trouvent des communautés autochtones, en utilisant les médias appropriés, incluant les publications scientifiques, pour atteindre une clientèle cible diversifiée;
- développer la promotion du Saint-Laurent comme destination des croisières internationales et soutenir les initiatives québécoises à cet effet;
- développer la concertation avec les partenaires des autres modes de transport pour faciliter l'émergence de produits touristiques intégrés, notamment dans le secteur des croisières.

4.3.2 Valoriser les activités maritimes et le Saint-Laurent

La population en général est peu informée de l'importance du Saint-Laurent et de son rôle structurant pour le transport maritime et fluvial et pour le commerce sur les plans régional, national et international. Il faut donc valoriser le transport maritime au sein de la population et le faire connaître comme étant une solution de transport économique, écologique et sécuritaire. Le Plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 contribue à sensibiliser la population et les intervenants à la nécessité de protéger le fleuve Saint-Laurent et ses écosystèmes. Il convient dans ce même contexte de mieux mettre en relief les différents volets issus de la vie maritime ou liés au patrimoine marin que le fleuve recèle.

Défi

Il s'agit donc de faire connaître et de sensibiliser la population aux avantages économiques et environnementaux du Saint-Laurent et du transport maritime, en tenant compte des besoins d'accès public au fleuve et à ses affluents lors de la planification des activités de transport.

Pistes d'action

Concrètement, il s'agit de promouvoir auprès de la population en général une meilleure prise de conscience du Saint-Laurent tant sur le plan économique, social, environnemental que politique. À cette fin, il faudra :

- sensibiliser la population aux dimensions économiques, sociales et environnementales du Saint-Laurent de même qu'aux enjeux du développement du transport maritime et fluvial;
- appuyer des projets visant à mieux faire connaître le fleuve telles qu'une journée maritime, une journée du Saint-Laurent ou les célébrations du quatricentenaire de la fondation de Québec (Québec 2008);
- sensibiliser la population aux ressources marines et au patrimoine associé au milieu naturel et aux activités du Saint-Laurent et de ses affluents;
- introduire dans les programmes scolaires des thèmes relatifs aux divers aspects du Saint-Laurent portant notamment sur son importance économique pour le Québec;
- informer la population de la réglementation en matière de transport maritime sur les plans de la sécurité et de l'environnement;
- organiser des visites thématiques guidées pour le grand public de concert avec les ports et les industries;
- réaliser un site Internet gouvernemental sur le Saint-Laurent;
- prendre en compte les initiatives visant un accès accru et diversifié au fleuve et à ses affluents (pistes cyclables, plages, pêche, plongée, etc.) dans la mesure où elles sont harmonisées avec les impératifs en matière de transport et les préoccupations environnementales;
- prévoir une dimension autochtone à la valorisation des activités maritimes du Saint-Laurent.

4.4 Favoriser la formation de la main-d'œuvre et le savoir-faire québécois

Le Québec dispose dans le secteur maritime d'une main-d'œuvre de qualité et d'un savoir-faire qui sont souvent sous-estimés et sous-exploités. Il convient donc de mieux appuyer et de mieux faire connaître notre savoir-faire tant au Québec qu'à l'étranger.

Malgré ces atouts, il y a des difficultés en vue si l'on ne prend pas les moyens pour préparer l'avenir et soutenir cette main-d'œuvre dont les métiers évoluent constamment et requièrent une formation bien adaptée. Il en va de même dans les secteurs de la recherche et de l'innovation, qui doivent venir appuyer le développement du savoir-faire québécois dans nos créneaux d'excellence.

4.4.1 Favoriser la formation de la main-d'œuvre

Les changements technologiques, l'informatisation et l'introduction de nouvelles technologies dans les entreprises exigent une main-d'œuvre de plus en plus adaptée à ces nouvelles exigences. Il en va de même lors des processus de normalisation des règles en matière de sécurité et d'embauche des gens de mer à l'échelle internationale, afin d'assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Par ailleurs, la prise en charge par le Québec de la formation continue des travailleurs constitue un levier important quant à la présence québécoise dans le développement des ressources humaines du secteur du transport maritime.

Défi

Il s'agit de permettre à notre main-d'œuvre de satisfaire les nouvelles exigences du marché du travail. Pour ce faire, il faut se doter d'outils de formation et de perfectionnement afin de répondre adéquatement aux besoins du marché du travail et d'assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre compétente et en nombre suffisant.

Pistes d'action

À cette fin, le gouvernement, par l'entremise du ministère de l'Éducation et de celui de l'Emploi et de la Solidarité sociale, offre des programmes de formation et d'encadrement permettant de répondre aux besoins de formation tout en s'adaptant aux attentes des entreprises. Il faut aussi intéresser davantage les jeunes aux carrières dans le secteur maritime, tout comme travailler au perfectionnement de la main-d'œuvre existante. À la suite de la création de la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec, il faut notamment :

- appuyer les établissements d'enseignement qui offrent des programmes de formation en transport maritime dans leurs efforts de recrutement d'étudiants sur l'ensemble du territoire du Québec;
- rendre plus accessibles sur l'ensemble du territoire du Québec les programmes de formation en transport maritime qui y sont offerts;
- appuyer les industries et les établissements d'enseignement dans le maintien et le développement de programmes de formation d'appoint ou de perfectionnement dans les domaines maritime et paramaritime par l'intermédiaire de la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec;
- faciliter la mise sur pied de programmes d'études combinés avec des stages en entreprise pour améliorer les connaissances pratiques des étudiants et rapprocher l'industrie et les établissements d'enseignement;
- favoriser le développement accru de programmes universitaires de formation en gestion maritime et en architecture navale.

4.4.2 Appuyer la recherche et le développement technologique

De nombreuses innovations sont apparues dans différents domaines de l'industrie maritime, et ce, autant en mer que sur terre. Les technologies utilisées à bord des navires ont changé et les outils de navigation ont grandement évolué. La recherche se poursuit dans plusieurs domaines, et on introduit régulièrement de nouvelles façons de faire aussi bien sur le plan technologique que dans les domaines de la gestion et des opérations.

Défi

L'innovation est essentielle au développement du transport maritime et à la gestion des activités maritimes sur le Saint-Laurent. Il faut donc favoriser l'acquisition des connaissances et du savoir-faire québécois en établissant un soutien aux activités de recherche et d'innovation dans les centres de recherche et les entreprises préoccupés par ces enjeux.

Pistes d'action

Le gouvernement du Québec, par l'entremise des différents ministères, a un rôle à jouer pour que le Québec se maintienne à la fine pointe de la connaissance des technologies. Les centres de recherche dans le secteur maritime et les entreprises qui veulent introduire de nouvelles technologies devront pouvoir se concerter. Il s'agira de :

- favoriser la création, au sein des établissements d'enseignement existants, d'une chaire universitaire et d'un centre de veille stratégique en transport maritime qui auront pour mission d'élaborer un programme de recherche;
- développer le partenariat industrie-université pour la création de créneaux stratégiques (par exemple : équipements de lutte contre la pollution, de recherche et de sauvetage);
- concevoir des outils pour l'amélioration de la gestion du transport dans les entreprises (logistique, informatique);
- encourager la recherche scientifique portant sur le Saint-Laurent et échanger, lors de colloques internationaux, sur des problématiques semblables à celles rencontrées sur le Saint-Laurent;
- favoriser le développement, l'implantation, la diffusion et l'exportation de technologies de pointe dans le domaine du transport maritime.

Après avoir constaté qu'il fallait intervenir dans le secteur du transport maritime et fluvial, le gouvernement s'est donné des objectifs, il a établi des axes d'intervention, il a formulé des pistes d'action. Mais la volonté, aussi grande soit-elle, et un plan d'action, aussi élaboré soit-il, ne suffisent pas. Encore faut-il pouvoir compter sur la concertation des différents partenaires et intervenants du milieu qui ont à cœur de voir le potentiel du Saint-Laurent se développer. Si l'on veut soutenir le secteur maritime de façon concrète, il faut maintenant se pencher sur les mécanismes de démarrage appropriés.



La mise en œuvre

œuvre

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec n'est pas resté inactif dans le secteur maritime. Par l'établissement de mesures fiscales concrètes, il a encouragé la construction de navires et fait en sorte qu'on recoure davantage aux marins québécois.

Plus récemment encore, lors de la révision de la fiscalité municipale en décembre 2000, le gouvernement excluait de l'évaluation foncière, et donc de la taxation municipale, les structures de quais et autres équipements qui sont rattachés aux ports publics. Longtemps demandée par le secteur maritime, cette mesure a été très appréciée, puisqu'elle donnait aux ports publics du Québec des conditions propices à une plus grande rentabilité.

Par ailleurs, en intervenant auprès de son collègue de l'Éducation, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime a favorisé la création du baccalauréat en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski. Il a aussi contribué à la formation de la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec.

Ces différents gestes témoignent de la volonté du gouvernement du Québec d'aller plus loin dans le soutien du secteur maritime afin de mettre en valeur et de développer cette voie de navigation exceptionnelle qu'est le fleuve Saint-Laurent.

Toutefois, si le gouvernement peut prendre des initiatives et assurer un certain leadership, il est clair qu'il ne pourra atteindre ses objectifs sans la participation des partenaires du secteur maritime et des autres intervenants qui y sont associés. Pour être mise en œuvre de façon efficace et donner les résultats escomptés, la politique maritime doit faire l'objet d'efforts concertés. Cette collaboration s'élaborera à partir de cinq leviers principaux de démarrage :

- **Un forum de concertation sur le transport maritime.** Ce forum sera un lieu de rencontres et d'échanges pour les représentants du gouvernement et les partenaires concernés. Il aura comme mandat de veiller à la mise en œuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées dans la politique de transport maritime et fluvial;
- **Un programme de soutien à des projets maritimes.** Le gouvernement du Québec annonçait, lors du discours sur le budget 2001-2002, qu'il consacrerait une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans à un programme de soutien au secteur maritime. L'essentiel de cette somme servira à soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, à consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et à faciliter les projets d'intermodalité;
- **Un réseau stratégique de ports québécois.** Ayant comme objectif de s'assurer que le Québec dispose d'un instrument compétitif et adéquat pour soutenir le développement économique et les besoins en transport, le gouvernement déterminera un réseau portuaire commercial stratégique;
- **La promotion du fleuve et des activités maritimes.** Des campagnes de promotion ciblées, élaborées en concertation avec le milieu maritime, seront mises de l'avant par le gouvernement du Québec qui est disposé à faire sa part en y consacrant les ressources nécessaires;
- **Un soutien actif à la formation et à la recherche.** Le ministère des Transports, en concertation avec le milieu maritime et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, travaillera activement à mieux structurer la formation et le perfectionnement dans le secteur maritime. Par ailleurs, le Ministère entend définir un volet de recherche spécifique portant sur l'innovation dans le secteur maritime. Ce volet de recherche portera sur les nouvelles technologies et les nouvelles méthodes de gestion.

5.1 Un forum de concertation sur le transport maritime

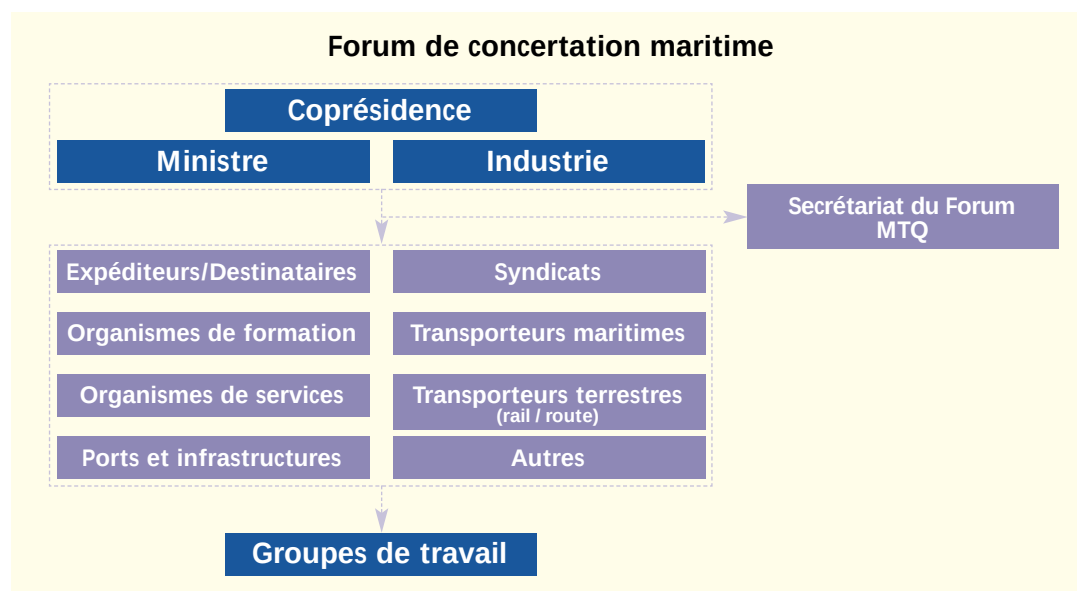
L'expérience déjà amorcée de réunir l'ensemble des intervenants du secteur maritime ainsi que des représentants d'autres secteurs du monde des transports s'est révélée des plus bénéfiques. Elle a permis de dégager des consensus qui ont conduit à des pistes d'action.

Il est donc de toute première importance que le forum se tienne au moins une fois l'an pour mesurer le chemin parcouru, tenter de lever les obstacles qui pourraient survenir dans la mise en place des mesures proposées dans la politique et renforcer la concertation entre tous les intervenants et le gouvernement du Québec.

C'est lors de la rencontre, que le ministre délégué aux Transports et à la politique maritime convoquera en septembre 2001, que seront jetées les bases du Forum permanent de concertation maritime. Comme on peut le constater, les groupes et les organismes qui figurent au diagramme ci-dessous sont les mêmes qui participaient au forum du 1er mars 2001.

Dans l'exercice de son mandat, qui est de veiller à la mise en œuvre des différentes mesures proposées dans la politique de transport maritime et fluvial, le forum pourra enrichir sa réflexion du résultat des travaux des différents groupes de travail qui seront mis sur pied. Il examinera, entre autres, la problématique des relations de travail dans ce secteur. S'il le juge approprié pour la résolution d'un problème particulier ou l'approfondissement de toute question susceptible de faire progresser les orientations de la politique et de soutenir l'essor du secteur maritime et l'utilisation du fleuve Saint-Laurent, le forum pourra former de nouveaux groupes de travail, par exemple, en matière de cabotage, de compétitivité, de relations de travail, etc.

Le forum sera coprésidé par le ministre délégué aux Transports et à la politique maritime et un représentant du secteur maritime nommé par le ministre après consultation du milieu. Le secrétariat du forum sera assumé par le ministère des Transports.



5.2 Un programme de soutien à des projets maritimes

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le gouvernement annonçait, lors du discours sur le budget 2001-2002, qu'il affectait une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans à la création d'un programme de soutien au secteur maritime. Une partie de cette somme sera consacrée à des activités de promotion, mais l'essentiel des sommes affectées au programme de soutien au secteur maritime servira à soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, à consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et à faciliter les projets d'intermodalité. Par ailleurs, les engagements financiers additionnels qui découleront de la mise en œuvre de la politique, au-delà de ladite somme de 20 M\$, seront établis dans le cadre du processus budgétaire du gouvernement, et ce, en tenant compte des marges de manœuvre disponibles et des autres priorités gouvernementales.

Qu'on ne s'y trompe pas, les occasions d'affaires ne manquent pas dans le secteur maritime. Que ce soit l'expédition du bois d'œuvre sur la Côte-Nord, le transport du pétrole vers certaines régions, la mise en valeur de croisières sur le fleuve, voilà autant de créneaux susceptibles de permettre à des entrepreneurs du secteur maritime de faire valoir leurs talents et de faire des affaires.

Le gouvernement compte évaluer la possibilité qu'Investissement-Québec participe à l'analyse de ces projets et aux montages financiers susceptibles d'en assurer la rentabilité. Il est entendu que les diverses mesures fiscales évoquées dans cette politique, de même que les ajustements aux programmes administrés par Investissement-Québec, feront l'objet d'une analyse approfondie avant l'annonce de leur mise en œuvre.

Par ailleurs, le ministère de l'Industrie et de Commerce (MIC) sera associé, le cas échéant, aux programmes d'assistance financière en ce qui concerne la desserte et le rééquipement des ports stratégiques.

Le gouvernement est également résolu à travailler à la mise en place des mesures susceptibles de permettre un meilleur arrimage entre les différents modes de transport; on peut penser à des équipements d'intermodalité, et faire en sorte que les expéditeurs puissent disposer de circuits de transport efficaces et au meilleur coût possible.

D'autre part, comme l'importance de l'accroissement des croisières sur le fleuve a été démontrée, le gouvernement fera les analyses nécessaires pour faciliter de meilleures jonctions avec les autres modes de transport. Un mandataire ministériel pourrait se voir confier le soin de faciliter les rapprochements nécessaires pour faire aboutir les projets. À titre d'exemple, plusieurs bateaux de croisière accostent dans le Vieux-Port de Québec. Ce mandataire pourrait favoriser la concertation entre tous les intervenants pour en arriver à un produit combinant les différents modes de transport (maritime, aérien et terrestre). Nul ne peut contester que cette polyvalence donnerait un avantage significatif à la ville de Québec comme destination de choix.

5.3 Un réseau stratégique de ports québécois

L'objectif du gouvernement est de doter le Québec d'un réseau viable de ports commerciaux et régionaux, tout au long du Saint-Laurent. Il est clair qu'un tel réseau serait susceptible de contribuer au développement économique et au développement des régions. Pour avoir l'importance stratégique qu'on lui souhaite, ce réseau doit inclure des ports reconnus pour leurs retombées socio-économiques en région.

Pour donner une meilleure assise à ces ports régionaux, le gouvernement du Québec a offert au gouvernement fédéral de se porter acquéreur, moyennant compensation, d'un certain nombre d'entre eux et de revoir les modalités de transfert des autres ports. Les discussions ont été amorcées avec le gouvernement fédéral à cette fin. Dans le cadre de ces éventuelles négociations, le gouvernement du Québec verra à éviter que la tarification fédérale, et, éventuellement, l'imposition de nouveaux droits nuisent à la compétitivité du Saint-Laurent.

Doter le Québec d'une base viable de ports commerciaux et régionaux tout le long du Saint-Laurent est susceptible de contribuer au développement économique des régions. Même si la gestion de ces infrastructures relevait d'entités ou d'organismes locaux ou régionaux, une clarification des règles de transfert entre les deux gouvernements serait susceptible de doter chacun de ces ports d'une assise technique et financière plus solide pour l'avenir.

5.4 La promotion du fleuve et des activités maritimes

Le système Saint-Laurent — Grands Lacs constitue un avantage comparatif de premier niveau pour le transport international et continental des marchandises. Par ailleurs, sa beauté et son écosystème en font une destination de plus en plus appréciée des croisiéristes.

Il est donc de toute première importance de faire valoir à l'étranger les attraits naturels, panoramiques et environnementaux du fleuve. Une fois de plus, la meilleure voie pour y arriver est celle de l'approche concertée. Des campagnes de promotion ciblées et élaborées avec le milieu maritime seront mises de l'avant et le gouvernement du Québec fera sa part en y consacrant les sommes nécessaires. Ce dernier entend soutenir l'industrie dans la commercialisation et le développement de nouveaux marchés.

Le gouvernement mettra en place un réseau d'agents de promotion chargés de faire du démarchage en certains endroits ciblés de l'Europe et des États-Unis en vue d'accroître l'activité et les trafics dans les ports du Saint-Laurent. Leur base de travail sera les délégations du Québec. L'embauche de tels agents peut s'effectuer à court terme.

Si les résultats de ces mesures sont concluants, le gouvernement et les intervenants maritimes pourraient accentuer leurs actions en ce domaine.

5.5 Un soutien actif à la formation et à la recherche

L'avenir du secteur maritime est tributaire de la qualité de sa main-d'œuvre. S'il est essentiel de s'assurer d'une relève appropriée, il est tout aussi important de voir à ce que la main-d'œuvre existante soit bien adaptée aux nouvelles exigences de la navigation. Le ministère des Transports, en collaboration avec le milieu maritime et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, va travailler activement à mieux structurer la formation et le perfectionnement.

Comme les autres secteurs du transport, le secteur maritime est constamment soumis aux exigences de l'évolution technologique. Il doit, lui aussi, s'adapter aux nouveaux moyens de communication et aux nouvelles techniques de gestion, que ce soit en matière de logistique ou d'informatique.

Pour stimuler cette adaptation, le ministère des Transports entend définir un volet de recherche propre à l'innovation technologique et les nouvelles méthodes de gestion dans le secteur maritime. Avec son programme de subventions à la recherche, il entend d'ailleurs créer une chaire universitaire en transport maritime et intermodalité. Le ministère de la Recherche, de la Science et de la Technologie sera associé à la mise en œuvre du volet relatif à la recherche et au développement technologique.

En résumé, après avoir constaté, d'une part, le déclin de certaines activités commerciales sur le fleuve et, d'autre part, son immense potentiel économique encore inexploité, le gouvernement s'est donné un plan d'action stratégique. Par la mise en place des leviers de démarrage décrits dans ce chapitre, la politique de transport maritime et fluvial devrait prendre une forme concrète et produire les résultats escomptés.



Conclusion

L'ensemble des mesures qui précèdent traduisent la ferme intention du gouvernement de poser lui-même des gestes concrets dans le transport maritime et d'insuffler un nouvel enthousiasme à ses partenaires dans ce domaine, et cela, en s'appuyant sur la mission du ministère des Transports, qui consiste à favoriser les déplacements des personnes et des marchandises dans tout le Québec, et sur son rôle de planification des transports qu'il a développé dans le sens de cette mission.

Intéressé d'harmoniser les différents systèmes de transport implantés sur le territoire québécois, d'en rechercher l'efficacité optimale au regard du développement socio-économique du Québec, le gouvernement se devait de réexaminer la place du transport maritime dans cet ensemble et d'en favoriser le maintien et l'expansion. C'est pourquoi le gouvernement a fait porter son intervention prioritairement sur le recours au cabotage, en complémentarité avec les autres modes de transport, et sur le développement du transport continental et international, pour lequel le fleuve Saint-Laurent constitue un atout incomparable.

Agissant sur l'utilisation du fleuve comme voie de transport maritime, le gouvernement est amené également à intervenir sur l'axe de développement économique et régional que représente le fleuve. Voie historique d'accès au territoire, le Saint-Laurent a été également l'axe structurant de son occupation graduelle et de l'organisation des communautés qui ont donné naissance à des activités économiques vitales pour le Québec. La politique de transport maritime et fluvial doit accompagner la poursuite de ce développement, dans les grandes agglomérations et aussi dans les régions qui bordent le fleuve et ses affluents.

Cette politique de transport maritime et fluvial, qui mise également sur la promotion du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent, et sur le développement d'une main-d'œuvre experte en ces domaines, se veut donc un pari que le gouvernement fait sur la capacité et la créativité des acteurs du transport maritime. Par sa politique, le gouvernement les incite à développer leur domaine pour le plus grand bénéfice des Québécois et des Québécoises, qu'ils soient des travailleurs dans le transport maritime ou dans les entreprises exportatrices ou qu'ils soient simplement des consommateurs de biens qu'ils peuvent se procurer à un meilleur prix grâce à l'efficacité du transport maritime.

La mobilisation de nos efforts permettra d'insuffler un dynamisme nouveau au secteur maritime, secteur stratégique pour l'économie du Québec et le bien-être de la collectivité.