



**Mémoire de la  
Société de développement économique du Saint-Laurent  
(Sodes)**

**Présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires  
annuelles du Comité permanent des finances  
de la Chambre des communes**

**Le 12 août 2011**

Sodes  
271, rue de l'Estuaire  
Québec (Québec) G1K 8S8  
T.: (418) 648-4572 F.: (418) 648-4627  
sodes@st-laurent.org

## Sommaire

Le système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs et ses différentes composantes constituent un atout essentiel pour le développement économique du Canada et de ses diverses régions. Il représente un levier pour les entreprises qui doivent avoir accès à un réseau de transport efficace pour assurer leur compétitivité dans une économie de plus en plus globale. Ce système est une véritable voie d'accès reliant le cœur industriel de l'Amérique du Nord et le reste du monde. Il dessert ainsi une région regroupant près de 135 millions de personnes en Amérique du Nord.

Étant donné le rôle clé qu'il joue au sein de notre économie, le système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs se doit de demeurer d'une efficacité optimale sans quoi notre compétitivité économique sera négativement affectée. Ceci implique inévitablement des investissements dans les différentes composantes du réseau de transport, incluant les infrastructures et équipements portuaires, de façon à s'assurer qu'il réponde bien aux besoins actuels et futurs en termes de transport des marchandises. Dans le contexte où le gouvernement du Canada désire miser sur la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec pour favoriser notre compétitivité économique, il est essentiel d'affecter les fonds nécessaires à la concrétisation de cette importante initiative.

La prestation de services maritimes fiables et efficaces constitue un autre enjeu ayant un impact majeur sur la compétitivité du système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs. Un aspect problématique concernant ces services maritimes est le déglçage et l'état vieillissant de la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne desservant le Saint-Laurent. Cette situation provoque une incertitude quant à la capacité de la Garde côtière à fournir des services de déglçage adéquats, particulièrement dans l'éventualité d'un bris touchant les navires affectés à ce service. L'absence de matériel de relève en cas de bris rend la situation très alarmante. C'est le transport maritime dans l'un des principaux axes de transport en Amérique du Nord qui est ici en jeu avec des impacts économiques importants advenant une perturbation du trafic.

La fermeture du Centre de sauvetage de Québec de la Garde côtière canadienne aura aussi un impact sur la navigation commerciale sur le Saint-Laurent, particulièrement durant la période hivernale. En effet, l'expertise du Centre de Québec permet de répondre aux demandes d'assistance des navires ayant de la difficulté à naviguer dans les glaces. Il faut ainsi assurer le financement nécessaire au maintien du Centre de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne situé à Québec sans quoi une expertise irremplaçable sur la navigation dans le Saint-Laurent sera perdue à la Garde côtière canadienne.

Ces éléments nous amènent donc à proposer les recommandations suivantes:

### **Recommandation 1**

Assurer la disponibilité de fonds nécessaires pour le financement de projets en lien avec le développement de la Porte continentale Ontario-Québec, incluant les projets de renouvellement et d'expansion portuaire.

### **Recommandation 2**

Assurer le financement adéquat à la Garde côtière canadienne pour la mise en œuvre d'un plan de renouvellement de sa flotte de brise-glace sur plusieurs années, qui inclut le renouvellement des brise-glace affectés au Saint-Laurent.

### **Recommandation 3**

Assurer le financement nécessaire au maintien du Centre de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne situé à Québec.

## **La Sodes**

La Sodes est une organisation à but non lucratif dont le mandat est de représenter et promouvoir les intérêts de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Ses membres œuvrent dans tous les segments de l'industrie maritime soit les armateurs, les ports, les expéditeurs utilisateurs du transport maritime, les compagnies d'arrimage, les terminaux maritimes, les corporations de pilotes, les villes portuaires et bien d'autres. La Sodes agit comme rassembleur et porte-parole de la communauté maritime du Saint-Laurent.

Ce mémoire déposé dans le cadre des consultations prébudgétaires annuelles du Comité permanent des finances de la Chambre des communes présente les recommandations de la Sodes. Ces recommandations sont particulièrement axées sur les questions du Comité permanent des finances qui touchent les moyens d'assurer une reprise économique soutenue au Canada et la création d'emplois durables et de qualité.

## **Importance économique du système Saint-Laurent–Grands Lacs**

Le système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs et ses différentes composantes constituent un atout essentiel pour le développement économique du Canada et de ses diverses régions. Il représente un levier pour les entreprises qui doivent avoir accès à un réseau de transport efficace pour assurer leur compétitivité dans une économie de plus en plus globale. Ce système est une véritable voie d'accès reliant le cœur industriel de l'Amérique du Nord et le reste du monde. Il dessert ainsi une région regroupant près de 135 millions de personnes en Amérique du Nord.

L'axe de transport Saint-Laurent–Grands Lacs représente près de 575 milliards de dollars de commerce international pour le Canada dont près de 110 milliards de dollars de commerce maritime international. La région desservie par ce système de transport représente ainsi près de 70% du commerce international de l'ensemble du Canada.

Étant donné le rôle clé qu'il joue au sein de notre économie, le système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs se doit de demeurer d'une efficacité optimale sans quoi notre compétitivité économique sera négativement affectée. Ceci implique inévitablement des investissements dans les différentes composantes du réseau de transport de façon à s'assurer qu'il réponde bien aux besoins actuels et futurs en termes de transport des marchandises. Selon les tendances en cours au niveau mondial, on peut s'attendre à ce que le commerce international double à tous les 15 à 20 ans. Ceci se traduit bien sûr par une pression croissante sur les réseaux de transport qui doivent être en mesure de répondre à cette demande grandissante. Toutes les composantes du système de transport international des marchandises sont concernées, en commençant par le réseau portuaire qui est au cœur du commerce international outre-mer. Il faut aussi mentionner les connexions intermodales qui permettent de desservir les installations portuaires soit les accès routiers et ferroviaires qui jouent un rôle clé dans la fluidité de l'acheminement des marchandises.

Le défi que représente le maintien et le développement d'un système de transport efficace et compétitif est d'autant plus grand que les infrastructures portuaires du Saint-Laurent sont vieillissantes et vont requérir des investissements dans une perspective de renouvellement. Dans bien des cas, le renouvellement des infrastructures portuaires devra s'accompagner de projets d'expansion pour répondre aux besoins à venir en termes de transport de marchandises.

## La Porte continentale Ontario-Québec

Le gouvernement du Canada, en collaboration avec les gouvernements du Québec et de l'Ontario, ont annoncé en 2007 l'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. L'objectif est de développer l'axe de transport Saint-Laurent–Grands Lacs pour qu'il réponde bien aux besoins à venir en termes de transport des marchandises. Cette initiative s'insère dans une stratégie nationale visant à développer des portes d'entrées qui permettront d'accroître notre compétitivité économique grâce à un système de transport plus efficace qui permettra d'éviter les goulots d'étranglement potentiels dans les différentes régions du Canada. Des stratégies ont d'ailleurs été présentées pour la Porte d'entrée du Pacifique ainsi que pour celle de l'Atlantique. La stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec n'a toujours pas été annoncée à ce jour. Plusieurs démarches ont toutefois été réalisées dans le cadre de cette initiative afin de bien documenter et définir les besoins associés à la mise en place de la Porte continentale. Les gouvernements impliqués, dont celui du Canada, ont réalisé plusieurs études afin de dresser un diagnostic complet du Corridor de commerce et de pouvoir en bout de ligne élaborer une stratégie et un plan d'action qui permettront de guider les interventions. Des représentants du secteur privé agissent d'ailleurs à titre de conseillers stratégiques des gouvernements au sein de la structure mise en place pour la Porte continentale. Le secteur privé a aussi fait des démarches afin de définir des priorités pour la mise en place d'un corridor de commerce dans l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs. Il a pour ce faire produit une étude qui définit de grandes tendances en termes de transport de marchandises ainsi que les goulots d'étranglement prévisibles au sein du réseau. Une série de recommandations a aussi été formulée en termes d'investissements dans les infrastructures mais aussi pour d'autres mesures touchant entre autres la réglementation et la formation de la main-d'œuvre.

Un des éléments clés parmi les recommandations du secteur privé concerne l'expansion de la capacité du réseau portuaire sur le Saint-Laurent. Les ports sont des points de passage pour presque tout commerce international en provenance et à destination d'outre mer et il est essentiel de maintenir leur compétitivité au bénéfice de celle de nos entreprises et de la vitalité de notre économie. La vision du secteur privé face au Corridor de commerce implique bien sûr des investissements considérables de la part des gouvernements. Ces investissements sont essentiels pour atteindre les grands objectifs suivants:

- Positionner stratégiquement le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs sur les marchés continentaux et mondiaux afin de satisfaire la demande prévue au cours des 10 à 20 prochaines années;
- Accroître la compétitivité du réseau de transport de manière durable en offrant des services, des infrastructures et un environnement réglementaire efficaces;
- Maximiser le potentiel des ressources humaines et matérielles du Corridor;
- Favoriser la prospérité et rehausser la qualité de vie des habitants de la région en exploitant un réseau de transport sûr, fiable et respectueux de l'environnement.

La recommandation en ce qui a trait à la Porte continentale est donc formulée dans la perspective des grands objectifs mentionnés ci-haut et du rôle moteur que joue le système Saint-Laurent–Grands Lacs pour notre croissance économique.

### **Recommandation 1**

Assurer la disponibilité de fonds nécessaires pour le financement de projets en lien avec le développement de la Porte continentale Ontario-Québec, incluant les projets de renouvellement et d'expansion portuaire.

### **Les services de déglacement de la Garde côtière canadienne (GCC)**

La prestation de services maritimes fiables et efficaces constitue un enjeu ayant un impact majeur sur la compétitivité du système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs. Un aspect problématique concernant ces services maritimes est le déglacement et l'état vieillissant de la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne desservant le Saint-Laurent. Cette situation provoque une incertitude quant à la capacité de la Garde côtière à fournir des services de déglacement adéquats, particulièrement dans l'éventualité d'un bris touchant les navires affectés à ce service. L'absence de matériel de relève en cas de bris rend la situation très alarmante. C'est le transport maritime dans l'un des principaux axes de transport en Amérique du Nord qui est ici en jeu avec des impacts économiques importants advenant une perturbation du trafic.

Soulignons que cinq bâtiments de la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne ont déjà dépassé l'âge de 30 ans, et plusieurs autres s'en approchent. Le vieillissement de cette flotte est une préoccupation majeure étant donné l'impact qu'il peut avoir, durant la période hivernale, sur la sécurité et l'efficacité du système de transport. La Garde côtière canadienne souligne en effet que *«les brise-glace atteindront sous-peu leur vie utile, et que leur maintien coûte cher en raison de contraintes de réparations fréquentes qui les rendent indisponibles pour le service<sup>1</sup>»*. La situation est d'autant plus préoccupante si l'on considère que la mise en service de nouveaux bâtiments peut prendre jusqu'à dix ans, période durant laquelle les équipements actuels continueront d'être sollicités.

La Garde côtière canadienne a demandé au ministère des Finances des fonds pour le financement d'un plan de renouvellement de sa flotte sur plusieurs années, qui inclut entre autres le renouvellement des brise-glace affectés au Saint-Laurent. Selon la Sodes, le financement d'un tel plan est essentiel puisqu'il permettrait d'assurer le remplacement des navires vieillissants de la Garde côtière selon un calendrier défini à l'avance plutôt que de fonctionner à la pièce avec les incertitudes que cela implique sur la fiabilité future de la flotte de brise-glace desservant le Saint-Laurent.

Depuis déjà plusieurs années, des représentants de l'industrie maritime du Saint-Laurent demandent à ce que le gouvernement du Canada injecte les fonds nécessaires au renouvellement de la flotte de brise-glace de la GCC. La Sodes désire réitérer cette demande considérant l'importance cruciale de la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne pour la sécurité et l'efficacité du système de transport Saint-Laurent–Grands Lacs, pour la compétitivité de cet axe de transport essentiel pour nos échanges commerciaux et pour notre compétitivité économique.

Les plans approuvés de remplacement de la flotte de la Garde côtière canadienne ne prévoient pas le remplacement des brise-glace vieillissants desservant le Saint-Laurent. Sur des

---

<sup>1</sup> Gare côtière canadienne, Rapport annuel de la flotte 2008-2009, p.32.

investissements prévus de 1,6 milliard de dollars, 720 millions de dollars sont investis pour la construction d'un nouveau brise-glace polaire qui devrait être mis en service en 2017. Celui-ci sera principalement affecté à des opérations dans le Nord et ne permettra pas de bonifier l'offre de services au bénéfice du transport commercial sur le Saint-Laurent.

#### **Recommandation 2**

Assurer le financement adéquat à la Garde côtière canadienne pour la mise en œuvre d'un plan de renouvellement de sa flotte de brise-glace sur plusieurs années, qui inclut le renouvellement des brise-glace affectés au Saint-Laurent.

#### **Centre de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne à Québec**

La Garde côtière canadienne a annoncé récemment la fermeture du Centre de coordination des opérations de recherche et sauvetage situé à Québec, faute de fonds suffisants pour le maintien de cette instance. Ceci entraînera la suppression des postes d'une dizaine de personnes qui permettent de fournir un service bilingue de recherche et de sauvetage aux différents utilisateurs du Saint-Laurent. La navigation de plaisance sur le Saint-Laurent sera le premier secteur à en subir les effets. Chaque année, entre 1000 et 1500 appels de détresse sont émis sur le fleuve, principalement par les plaisanciers. Ces appels seront dorénavant traités en Ontario et en Nouvelle-Écosse. Plusieurs intervenants s'inquiètent, entre autres, de la capacité de ces centres à répondre aux appels de détresse de façon rapide et efficace en français et en anglais. Une autre préoccupation est la perte d'expertise des répondants de la Garde côtière quant aux particularités du Saint-Laurent. Le personnel rattaché au bureau de Québec possède une expertise unique des questions de navigation sur le Saint-Laurent qui risque d'être perdue avec la fermeture du centre de Québec. Cette fermeture pourrait provoquer des délais dans les interventions de sauvetage menées par la Garde côtière sur le Saint-Laurent et ainsi mettre des vies en péril.

La fermeture du Centre de sauvetage aura aussi un impact sur la navigation commerciale sur le Saint-Laurent, particulièrement durant la période hivernale. En effet, l'expertise du Centre de Québec permet de répondre aux demandes d'assistance des navires ayant de la difficulté à naviguer dans les glaces. L'expertise pointue que le personnel du Centre de Québec possède concernant la navigation et le déglçage sur le Saint-Laurent risque de se perdre et de réduire la qualité de ces services tout à fait essentiels pour la navigation commerciale. C'est l'efficacité et la compétitivité du système de transport Saint-Laurent qui est ici en jeu et nous croyons fermement qu'il n'est pas acceptable de faire des compromis à ce niveau tout autant qu'au plan de la sécurité.

#### **Recommandation 3**

Assurer le financement nécessaire au maintien du Centre de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne situé à Québec.