

Voie maritime du Saint-Laurent

Question

Transports Canada et le département des transports des États-Unis ont signé un protocole d'entente le 1^{er} mai 2003 pour promouvoir le concept et les bienfaits du transport maritime à courte distance et, par extension, assurer la réussite continue du réseau de transport des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Précisément, le document renforçait la collaboration binationale à une étude exhaustive des transports sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Grâce à la sensibilisation accrue de la population et à des politiques adoptées pour faciliter l'exploitation du potentiel de la Voie maritime, les deux objectifs mentionnés, à savoir l'allègement de la congestion et l'efficacité accrue du réseau de transport du Canada, sont à notre portée.

Contexte

Le réseau formé par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent représente la voie navigable intérieure la plus importante du monde, s'étendant sur quelque 3 700 kilomètres. Plus de 150 millions de personnes vivent à huit heures ou moins en voiture d'un port majeur du système, ce qui représente 45 % de la population combinée Canada-États-Unis.

Les volumes de fret empruntant la Voie maritime dépassent de près de 20 % les volumes atteints en 2009. Entre le 25 mars et le 31 mai 2010, les envois de fret empruntant la Voie maritime totalisaient 6 888 000 tonnes comparativement à 5 840 000 tonnes pour la même période l'année précédente.

Le commerce en proportion du PIB augmente en importance pour atteindre près de 30 % de l'activité économique globale aujourd'hui et les États et les provinces situés aux abords des Grands Lacs représentent ensemble près de 39 % du commerce États-Unis-Canada avec le reste du monde. La Voie maritime représente environ 75 000 emplois directs et indirects au Canada et 150 000 aux États-Unis et génère annuellement plus de 4,3 milliards de dollars en revenu personnel, 3,4 milliards de dollars en recettes commerciales associées au transport et 1,3 milliard de dollars en taxes fédérales, étatiques et locales, selon les dernières analyses de la Voie maritime.

Les écluses et canaux de la Voie maritime pourraient accommoder des volumes de fret plus élevés. On entrevoit pour l'avenir un système formé par les Grands Lacs et la Voie maritime – autoroute H₂O – qui jouerait un rôle clé à titre de complément aux liens terrestres et ferroviaires du réseau de fret intermodal.

On pourrait également promouvoir l'étude et les possibilités d'un commerce accru découlant de la viabilité accrue du mode de transport maritime grâce à la mise en route de l'exploitation à longueur d'année. Dès le début, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (et son homologue américaine la Saint Lawrence Seaway Development Corporation) devrait établir une coordination avec le U.S. Corps of Army Engineers (USACE) concernant les écluses de Sault Ste. Marie.

La Voie maritime, un phénomène d'ingénierie lors de sa création en 1959, est de nouveau à l'avant-garde de la technologie. Parmi les améliorations en cours, mentionnons la mise à l'essai d'un système d'amarrage des navires mains libres, un système d'autosurveillance des navires qui permettrait aux membres d'équipage sur le pont de juger leur approche vers une écluse avec précision et un système perfectionné tridimensionnel de cartes fournissant un modèle exact du fonds du canal. Ces améliorations pourraient améliorer la navigation et le tirant d'eau des navires.

La saison de la navigation coïncide avec les niveaux saisonniers maximaux des volumes de fret nord-américains et la Voie maritime du Saint-Laurent, par le biais du transport maritime à courte distance, pourrait considérablement alléger la congestion et augmenter l'efficacité du réseau de transport intermodal du Canada.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Élabore des politiques visant à assurer que l'exploitation du réseau formé par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent maximise les avantages économiques pour les ports côtiers et intérieurs en appuyant et en encourageant le transport intérieur du fret approprié grâce aux liens avec le réseau multimodal.
2. Propose une formule de partage des coûts juste et équitable selon laquelle les administrateurs américains et le gouvernement canadien contribueraient par l'entremise de l'Ontario à l'étude de faisabilité de 20 millions de dollars américains de l'Army Corps of Engineers des États-Unis pour assurer que les intérêts du Canada sont pris en compte dans la prochaine étape de l'examen de la voie navigable des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.
3. Octroie un financement approprié à la promotion et au développement de cette ressource de transport vitale et à l'établissement de sa viabilité longue durée.