

**L'allègement du trafic routier au Québec passe par une relance  
du transport maritime de marchandises.**

Mise-à-jour : septembre 2007  
Texte original : décembre 2000

**D'abord une intégration nécessaire du maritime au transport  
routier par semi-remorques<sup>1</sup> et au transport par rail**

par  
**Ronald Carré**<sup>2</sup>  
Président-directeur général  
**Econometrik national Plus Inc.**

---

**Introduction**

L'engorgement des routes terrestres au Québec et dans les provinces limitrophes (Ontario et Maritimes<sup>3</sup>) force nécessairement à considérer une autre route, soit celle du maritime. Cette route<sup>4</sup> est la plus prometteuse. Elle est parmi l'une des plus grandes au monde, tant par la longueur de son parcours, que par la densité de sa population desservie à partir de ses rives, que par la profondeur d'eau qu'on y retrouve.

Cette route maritime très sous-utilisée actuellement sert principalement au transport du vrac (bois, copeaux, céréales, minerais, sel, engrais et autres produits). Elle sert aussi comme voie d'entrée et de sortie au commerce international dont les deux (2) principaux ports de transbordement sont Montréal et Halifax.

La logistique de transport du commerce international est bien établie depuis près de quarante (40) ans. Elle s'est faite à partir d'une normalisation à l'échelle mondiale. On a uniformisé les types de conteneurs utilisés et

---

<sup>1</sup> Pour une définition de semi-remorque, voir : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Semi-remorque>. On associe au concept de semi-remorque, une remorque tractée par un tracteur routier.

<sup>2</sup> L'auteur a œuvré durant de nombreuses années comme sous-ministre adjoint et cadre supérieur au gouvernement du Québec avant de fonder Econometrik National Plus.

<sup>3</sup> Nous ne considérons pas ici l'ensemble des quatre (4) provinces Atlantiques, mais seulement les trois (3) provinces maritimes puisque Terre-Neuve est déjà desservi, à partir de Montréal, par un système de transport maritime de conteneurs adapté à sa situation géographique particulière.

<sup>4</sup> Communément appelé le Système Saint-Laurent Grands-Lacs.

l'arrangement général des navires longue distance mis en service. On a conçu un type de grues pour le transbordement des conteneurs à bord des navires semblable dans les divers pays, sans compter tous les nouveaux sous-systèmes inventés et développés pour accroître la productivité (ex : systèmes d'attaches rapides des conteneurs les uns aux autres, leur attachement automatique à même les navires, les types de semi-remorques aptes à recevoir les conteneurs pour leurs déplacements sur les routes, les systèmes de sécurité maritime de mieux en mieux conçus et développés, etc.).

La route maritime peut servir à beaucoup plus, en particulier dans l'Est du Canada. Elle peut servir à désengorger les routes d'une bonne partie de ce trafic lourd qui ne cesse de coûter de plus en plus cher à l'économie, à l'environnement et à la société en général. Mais encore faut-il concevoir le type de navire approprié qui n'existe pas présentement et pouvoir le faire opérer dans des conditions économiques optimales pour tous les intervenants touchés à différents niveaux (donneurs d'ordre, expéditeurs, armateurs et opérateurs d'un nouveau type de navire adapté, transbordeurs, ports de transbordement, etc.).

C'est pourquoi il est plus qu'urgent de réaliser une étude économique de pré faisabilité pour en débroussailler le concept, consulter les principaux intervenants et en établir les conditions de rentabilité économique. À ce stade-ci des connaissances, il faut une étude de pré faisabilité au moins pour amasser les données pertinentes, sensibiliser les principaux intervenants et établir les grands paramètres de réalisation et de la rentabilité d'ensemble d'un «système de transport de semi-remorques par la voie maritime».

Rappelons la nécessité de trouver des solutions économiques et originales pour pallier à la croissance fulgurante du trafic routier sur les routes du Québec due au transport des marchandises. Les coûts d'entretien et de reconstruction des routes croissent de façon astronomique, surtout à cause de l'impact considérable d'une présence de plus en plus importante d'un trafic de plus en plus lourd sur nos routes.

L'optimisation du réseau de transport de marchandises au Québec pourrait passer par la prise en compte de cet **avantage naturel unique** et très important que possède le Québec, à savoir posséder une **voie maritime à eau profonde navigable à l'année longue** et qui traverse de part en part tout son territoire habité. Il n'en tient qu'à nous **d'en tirer un avantage comparatif** d'un point de vue économique. C'est la nature qui a doté le Québec de cet avantage naturel. Il est inaltérable et à perpétuité pour encore plusieurs siècles.

La question mérite d'être étudiée en profondeur dans une optique nouvelle telle que présentée ici. Si les gouvernements n'en n'ont pas encore perçu toute l'importance, les milieux concernés comme le maritime et le routier (idéalement supportés par le ferroviaire) devraient s'associer et prendre l'initiative d'étudier

en profondeur la question, sinon faire pression sur les gouvernements pour qu'ils se donnent plus de vision à moyen et à long terme.

### **Éléments de problématique générale**

- Le Québec est la seule région du Canada à posséder un fleuve qui traverse son territoire habité de part en part, permettant une navigation fluviale à longueur d'année. Les provinces limitrophes comme l'Ontario et les Maritimes en profitent. C'est pourquoi il faut que le gouvernement fédéral initie la recherche de solutions originales à une problématique qui déborde le seul cadre du Québec. Il faut une compréhension d'un nouveau mode de transport de semi-remorques qui satisfasse autant le Québec que l'Ontario et les Maritimes.

C'est pourquoi, la présente réflexion s'inscrit dans une optique québécoise élargie aux besoins de ses voisins immédiats. Les économies d'échelle perceptibles pour le Québec pourront être aussi importantes pour ses partenaires économiques voisins de l'Ontario, des Maritimes et des États américains limitrophes, par exemple.

- La présente proposition diffère de celles déjà avancées dans le passé. Il ne faut en aucune manière essayer d'appliquer au transport interrégional au Québec, le modèle actuel de transport de containers trans-océanique, pas plus que d'appliquer l'ancien modèle révolu de cabotage qui a prévalu au Québec durant une bonne partie du **XX**ème siècle, et que l'on se remémore en le qualifiant de « l'époque des goélettes du Saint-Laurent ».

### ***Problématique particulière au Québec : L'axe Montréal - Québec maritime***

- Le Québec maritime possède aujourd'hui des infrastructures portuaires importantes et normalisées (ce qui n'était pas le cas à une époque pas si lointaine) nettement sous-utilisées actuellement, à savoir les rampes des traversiers. Et ce, principalement à l'est de la rivière Saguenay, comme les Escoumains, Baie-Comeau, Godbout et Sept-Îles sur la Côte nord, et Gros Cacouna, Rimouski, Matane sur la Côte sud (Trois-Pistoles devant être écarté à cause de son problème d'accès seulement à marée haute pour des navires à très faible tirant d'eau).

L'un des principaux avantages de la présente approche est qu'elle ne nécessite pas la construction de grosses infrastructures portuaires comme de nouveaux quais. Sauf, dans certains cas, des aires de stationnement pour semi-remorques pourraient être agrandies et des rampes d'embarquement dans les ports principaux comme Montréal, Trois-Rivières et Québec pourraient aussi être nécessaires.

- Dans un premier temps, l'idée est de concevoir un type de caboteur en acier, renforcé pour la navigation d'hiver, capable de relier à longueur d'année Montréal, Trois-Rivières et Québec aux ports munis de rampes de traversiers et sous-utilisées, principalement à l'est de la Rivière Saguenay. Les dimensions de ce caboteur doivent être telles qu'il puisse utiliser les rampes de traversiers existantes. Ce type de caboteur d'environ 350 à 600 pieds de longueur, devrait pouvoir transporter au moins de 75 à 100 semi-remorques de 53 pieds, seuil qui pourrait s'avérer minimal pour garantir des économies d'échelle. Ce sont les calculs économiques qui vont le déterminer. (**Voir l'illustration du type de caboteur « modèle 140m »**).
- Ce type de caboteur devrait pouvoir filer à au moins 18 à 20 nœuds (dans les zones de trafic à vitesse non restreinte) et être en fonction 24 heures par jour, à l'année longue. Il serait monocoque pour pouvoir mieux affronter les glaces en hiver (nécessité d'un tirant d'eau relativement important pour faciliter la manœuvre dans les glaces). Contrairement, un autre type de navire comme le catamaran, par exemple, (plus rapide mais à trop faible tirant d'eau pour une navigation aisée dans les glaces) pourrait difficilement être en service à l'année longue.

La taille de ce caboteur (350 à 600 pieds) étant relativement réduite, il pourrait être opéré par un équipage minimal, nécessitant, à son bord, moins d'installation d'espace vital pour son équipage, etc.

- Ce bouleversement structurel important d'un point de vue économique qu'occasionnerait la mise en service d'un tel type de caboteur, entraînerait nécessairement la remise en question du principe actuel du « ***just in time*** » auquel se sont de plus en plus habitués les donneurs d'ordre en transport. C'est ce principe qui, à la longue, leur a fait réaliser d'importantes économies d'échelle, grâce à un moins grand besoin d'entreposage de leurs marchandises, diminuant d'autant leurs coûts d'opération.

À ces donneurs d'ordre d'ajuster en conséquence leurs commandes d'achat nécessitant un transport longue distance. Il leur suffirait d'ajouter 3 à 4 jours comme délai de prévoyance. Il leur faudrait réaliser que le temps que leur marchandise est en transit de transport, elle est entreposée dans des containers ou des semi-remorques et que ces containers ou semi-remorques sont, soit en transit sur le navire, ou en attente à l'un des deux points de rupture (en attente d'être embarqué au port de chargement, ou d'être livré au port de déchargement). Il ne leur en coûterait donc pas davantage en frais

d'entreposage, seulement une adaptation de leur comportement à certains impératifs de contingence.

Une exception pourrait être à prévoir, soit le cas de marchandises très périssables, comme certaines denrées alimentaires. Il est possible que le transport longue distance rapide par camion pour certains types de produits demeure inévitable, du moins pour un temps. Les semi-remorques réfrigérées pourraient continuer de l'être à bord des navires.

**Problématique élargie : 1) la liaison de nos échanges en transport avec nos partenaires économiques voisins :**

- Nos échanges économiques croissants avec nos voisins immédiats comme les maritimes, l'Ontario et les États américains limitrophes, (de même que les échanges économiques entre eux qui transitent par les routes du Québec) exercent aussi un poids considérable sur ce qu'il en coûte au Québec pour l'entretien et la reconstruction des routes. Il nous est donc inévitable de considérer des solutions qui pourraient être économiques non seulement pour le Québec, mais aussi pour nos partenaires économiques voisins.

Parce que le fleuve Saint-Laurent traverse le Québec, certains pourraient arguer que le fardeau de la preuve de sa rentabilité économique nous incombe. Aux intervenants québécois d'en faire la démonstration.

- Deux autres axes différents de trafic sont aussi à considérer indépendamment.
  - **L'axe Montréal – Toronto - Chicago** : Même l'Ontario pourrait y voir un avantage immédiat puisque son autoroute, la 401, déjà débordée se verrait aussi immédiatement allégée de sa charge de trafic lourd en provenance ou à destination de Montréal.

Il existe une disponibilité de plus en plus grande de vraquiers inutilisés dans la voie maritime due à la baisse de la demande de transport pour les céréales de l'Ouest vers les ports de l'Est et de minerai en provenance de la Côte Nord à destination des aciéries américaines.

Il faut d'abord faire les calculs économiques nécessaires pour voir comment il en coûterait pour modifier ces vraquiers pour qu'on puisse leur faire transporter de Montréal vers Toronto et Chicago, et vice versa, des semi-remorques de 45 à 53 pieds en faisant fonctionner à plein la Voie maritime du Saint-Laurent

dont le trafic baisse d'année en année. Ensuite, faire les calculs coûts-bénéfices nécessaires pour en déterminer les seuils de rentabilité.

Ces vraquiers de 730 pieds existent et ils sont déjà conçus pour la longueur et la largeur des écluses de la Voie maritime. Ce service ne serait interrompu que de la fin décembre à la mi-mars, soit un maximum de 2 ½ mois par année, correspondant à la période hivernale la plus difficile. (Le transport par train dont il est question plus loin n'a pas cette contrainte.)

À noter que les caractéristiques physiques des vraquiers ne les rendent pas suffisamment manœuvrables pour desservir l'Est du Québec à partir des rampes des traversiers. Ils sont trop long, mais surtout trop lourds à manœuvrer par gros temps à l'approche des rampes de traversiers.

C'est pourquoi, en première approximation, il vaut mieux concevoir un nouveau type de caboteur moderne, rapide et très facilement manœuvrable pour un service accéléré aux points de rupture dans les ports de l'Est du Québec (et même dans les Maritimes éventuellement).

- **L'axe Montréal – Maritimes** : La problématique de l'axe Montréal – Maritimes se présente différemment. Le type de caboteur conçu pour pouvoir utiliser les rampes des traversiers du Québec, pourrait très probablement utiliser la rampe de Pictou en Nouvelle-Écosse devenue inutilisée depuis la mise en service du Pont qui relie l'Île-du-Prince-Édouard à la terre ferme. Cet endroit est situé à une position stratégique pour les Maritimes puisqu'il se trouve au centre de trois provinces : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

Deux raisons laissent entrevoir qu'il faille écarter toute possibilité que des vraquiers puissent assurer cette liaison. 1) D'abord la taille et la manœuvrabilité de ce type de navire est incompatible avec le type d'installations portuaires en place; 2) ensuite il y a le fait qu'il puisse être impossible d'obtenir la classification de ce type de navire, de la part de la Garde Côtière canadienne, pour naviguer dans les eaux situées à l'Est de Cap Desrosiers, endroit d'un changement de catégorie pour la classification des navires pouvant naviguer dans les eaux canadiennes. Cette question mérite aussi d'être approfondie.

**Problématique élargie : 2) l'intégration oblique du ferroviaire :**

- Il se fait déjà du transport de conteneurs par trains. Ces expériences renferment une très grande quantité de renseignements à la fois techniques et économiques qui seraient d'une très grande utilité pour les calculs économiques.
- De plus, il faut aussi se demander pourquoi ce mode de transport n'est pas davantage utilisé et bien prendre la mesure de ses contraintes.
- Si une nouvelle politique du transport de marchandises intégrant le maritime devait prendre forme un jour au Québec, il est fondamental qu'elle le soit en complémentarité, non seulement avec le mode de transport routier, mais aussi avec le mode de transport ferroviaire. Fini le temps où l'on a toujours considéré les divers modes de transport de marchandises comme des compétiteurs!

**Problématique élargie : 3) nécessité d'associer les transporteurs terrestres :**

- Il faut, en particulier, s'assurer de la collaboration et de l'expertise des transporteurs routiers par le biais de leurs associations les plus représentatives et de leurs syndicats. Dans cette intégration des divers modes de transport de marchandises, ils doivent y trouver leurs intérêts et leur compte. À titre d'illustration seulement, mentionnons que les routiers pourraient très bien prendre la gestion et la responsabilité des manœuvres aux points de rupture (embarquement et débarquement) aux gares maritimes en région, ainsi que la responsabilité de la livraison jusqu'au client final; etc. ... Il s'agit d'un impératif, si l'on veut qu'une nouvelle politique de transport des marchandises puisse fonctionner correctement au Québec.
- Il est aussi très possible que les transporteurs routiers, même ferroviaires, puissent être intéressés à devenir co-propriétaires de la flotte de caboteurs adaptés à leur mode de transport. La présente approche ouvre la voie à toute une panoplie de nouveaux champs d'intérêts difficilement envisageables autrefois, à cause du manque de compatibilité entre les divers modes de transport. Une conception des divers modes de transport comme des éléments d'un grand système change complètement la perspective.
- De la même manière, l'analyse en profondeur de la nouvelle politique nécessite l'expertise des ingénieurs et autres experts du ministère des Transports du Québec, mais aussi la collaboration d'organismes fédéraux, principalement pour le ferroviaire.

## **Responsabilités fédérales ou provinciales?**

Les champs de compétence en matière de transport maritime de marchandises au Canada entre le fédéral et le provincial sont partagés : par exemple, responsabilités du fédéral en ce qui concerne la sécurité des navires et la construction navale, le maintien de la plupart des installations portuaires, l'entretien des voies navigables; contrôle par le Québec du trafic de marchandises par l'octroi de permis et de licences.

À titre d'illustration, c'est au fédéral qu'on s'adresse lorsqu'on met de l'avant certains éléments qui pourraient faire partie d'une véritable politique maritime, comme l'octroi par le fédéral d'un allégement fiscal pour les navires battant pavillon canadien et construits au Canada, de manière à assurer plus de compétitivité à la flotte canadienne, etc.

Pour qu'il y ait des navires à construire et des ports de mer à maintenir, encore faut-il qu'il existe un marché pour un service de transport maritime de marchandises. Voilà ce par quoi il faut commencer à se préoccuper.

La présente approche part de cette réalité. Peut-il y avoir une demande pour un service de transport maritime de marchandises qui puisse être complémentaire aux autres modes de transport (routier et ferroviaire) dans l'Est du Canada?

Si les avenues avancées dans ce dossier devaient s'avérer économiquement viables, il pourrait en découler des retombées économiques considérables non seulement pour le Québec, mais aussi pour tout l'Est du Canada. Les retombées économiques pour l'Ontario et les Maritimes pourraient être aussi importantes que pour le Québec, en proportion. La démonstration est tout à fait faisable.

Voilà pourquoi le gouvernement fédéral devrait supporter la démarche tout autant sinon plus que le gouvernement du Québec.

On peut visualiser le modèle de caboteur proposé et enregistré à l'Office de la propriété intellectuelle du Canada [en cliquant ici](#).

---

**Il est illégal de reproduire** une partie quelconque de ce document sans en citer la source.

Tous droits réservés © [Econometrik National Plus Inc.](#), 2000-2007.