

FORUM DE CONCERTATION
SUR LE TRANSPORT
MARITIME

*Rapport sur
le réseau portuaire
stratégique*

JANVIER 2003

Table des matières

TABLE DES ANNEXES	3
REMERCIEMENTS DES COPRÉSIDENTS	5
REMERCIEMENTS DU PRÉSIDENT DU GROUPE DE TRAVAIL	7
AVANT-PROPOS	9
RÉSOLUTION DU FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME AU REGARD DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE	11
1 MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL	13
2 COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL	15
3 APPROCHE ET ÉCHÉANCIER	17
4 PRODUITS	21
4.1 CONSTATS	21
4.2 OBJECTIFS	21
4.3 RECOMMANDATIONS	22
4.3.1 <i>Recommandations générales</i>	22
4.3.2 <i>Recommandations concernant la hiérarchisation du réseau portuaire</i>	22
4.3.3 <i>Recommandations particulières pour les différentes catégories de ports</i>	23
4.3.4 <i>Conditions d'attribution des aides gouvernementales</i>	24
4.4 MENTIONS SPÉCIALES	25
5 ANNEXES	27

Table des annexes

ANNEXE 1 : MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE, 19 OCTOBRE 2001	29
ANNEXE 2 : APPROCHE.....	33
ANNEXE 3 : OBJECTIFS DU RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE ET CRITÈRES DE HIÉRARCHISATION.....	35
ANNEXE 4 : DÉFINITION DES CRITÈRES DE COTATION, 10 MAI 2002.....	37
ANNEXE 5 : ÉCHELLES DE COTATION, 20 JUIN 2002	41
ANNEXE 6 : LISTE DES DOCUMENTS DE SOUTIEN	49
ANNEXE 7 : PROFIL FINANCIER DES PORTS COMMERCIAUX DU QUÉBEC.....	53
ANNEXE 8 : TONNAGES ANNUELS MOYENS ET COTATION DES CRITÈRES 17 ET 18.....	57
ANNEXE 9 : RENCONTRES DE VALIDATION DE MATANE, BAIE-COMEAU ET BÉCANCOUR : PRINCIPAUX COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS.....	59
ANNEXE 10 : LISTE DES LETTRES ADRESSÉES AU GROUPE DE TRAVAIL DANS LE CADRE DE LA VALIDATION.....	65
ANNEXE 11 : GRILLE DE COTATION.....	67
ANNEXE 12 : CARTE : RÉSEAU PORTUAIRE COMMERCIAL STRATÉGIQUE DU QUÉBEC, JANVIER 2003.....	71

REMERCIEMENTS DES COPRÉSIDENTS

Au nom des membres du Forum de concertation sur le transport maritime, nous remercions M. Marc Dulude, qui a présidé le Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique, ainsi que les membres du groupe pour le travail remarquable qu'ils ont accompli. Nous souhaitons également remercier toutes les personnes qui ont participé aux séances de validation du groupe de travail et qui ont ainsi contribué à la qualité du présent rapport.

Ce rapport constitue une étape importante dans le développement d'une vision qui assurera que le Québec dispose d'un réseau viable et compétitif de ports commerciaux. Il faut souhaiter qu'il réponde aux besoins et aux attentes des expéditeurs et de l'industrie maritime.

Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports et
à la Politique maritime
Coprésident du Forum

Louis-Marie Beaulieu, FCA
Président de la SODES
Coprésident du Forum

REMERCIEMENTS DU PRÉSIDENT DU GROUPE DE TRAVAIL

À titre de président du groupe de travail chargé de définir le réseau portuaire stratégique du Québec, je tiens à remercier les membres de ce groupe qui, par leur expertise, leur engagement et leur intégrité, ont permis d'entamer une réflexion et soumettre des propositions qui permettront, j'en suis convaincu, de mettre en place un réseau portuaire commercial plus performant, au service des entreprises et des régions du Québec.

Je remercie également toutes les personnes qui ont participé à nos séances régionales de validation et qui, par leurs commentaires pertinents, ont contribué à enrichir la réflexion du groupe de travail.

En terminant, je ne voudrais pas passer sous silence le travail de MM. Michel Dignard et Pierre Chebou, du ministère des Transports du Québec, qui ont rempli les fonctions de secrétaires du groupe. Par leur travail consciencieux et efficace, ils ont permis au comité de progresser rapidement dans ce dossier fort complexe.

Marc Dulude

AVANT-PROPOS

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique de transport maritime et fluvial, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, a procédé en septembre 2001 à la création du Forum de concertation sur le transport maritime. Le Forum réunit des représentants du gouvernement du Québec et de l'industrie maritime, qui souhaitent en faire un outil permanent de concertation et de développement de l'industrie maritime québécoise.

Le rôle du Forum est de veiller à la mise en œuvre efficace et concertée des différentes mesures proposées par la Politique de transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec. Le Forum veille également à la réalisation du plan d'action et à l'amélioration à long terme de la politique, conformément aux besoins et aux attentes des communautés maritime et industrielle québécoises. Le Forum a par ailleurs un rôle consultatif et a à émettre des recommandations.

Pour être en mesure de bien réaliser son mandat, le Forum a créé six groupes de travail, dont le Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique, qui a été formé le 22 octobre 2001. Le groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique a tenu 15 rencontres entre le 16 novembre 2001 et le 19 août 2002. Il a déposé un rapport d'étape auprès des membres du Forum le 26 février 2002, un projet de rapport final le 13 mai 2002 et un rapport final le 20 août 2002.

Conformément à la procédure en vigueur, le rapport final du groupe a fait l'objet d'une consultation auprès des partenaires de l'industrie maritime. À la suite de cette consultation et après examen des commentaires reçus, les membres du Forum ont adopté, avec certaines modifications, le rapport final du groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique.

Ces modifications figurent dans la résolution adoptée par le Forum le 8 novembre 2002 et sont reproduites dans les pages suivantes. Les changements découlant de cette résolution ont été intégrés au présent rapport. Le rapport final du groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique, daté du 20 août 2002, demeure un rapport distinct.

Résolution du Forum de concertation sur le transport maritime au regard du rapport du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

Le Forum adopte le rapport du Groupe de travail en date du 19 août 2002, avec les modifications suivantes :

- A) Modifier la classification utilisée pour la rendre plus explicite en distinguant trois sous-groupes à l'intérieur du réseau portuaire commercial:

<u>Classification actuelle</u>	<u>Nouvelle classification</u>
Ports d'intérêt national	Ports commerciaux nationaux
Ports d'intérêt régional	Ports commerciaux complémentaires
Ports d'intérêt local	Ports d'intérêt local

Les critères d'inclusion des ports dans chacune de ces trois catégories demeurent ceux qui ont été proposés par le Groupe de travail.

- B) Constituer trois « régions » au sein du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, les ports de Gros-Cacouna et de Matane étant tous deux considérés comme « ports commerciaux nationaux », au même titre que celui de Gaspé, chacun dans sa « région ».
- C) Affirmer que le Forum reçoit le signal du Groupe de travail en ce qui concerne la problématique de la flexibilité des règles régissant la main-d'œuvre portuaire et qu'il entend proposer un plan d'action à ce sujet.
- D) Modifier la section 4.3.4 du rapport concernant les *Conditions d'attribution des aides gouvernementales*, notamment en retirant la référence à la flexibilité des règles régissant la main-d'œuvre. Le nouveau texte de cette section se lit comme suit :

« Aides gouvernementales »

Pour que les ports et opérateurs portuaires aient accès aux aides financières, fiscales ou autres des gouvernements, les éléments suivants doivent être pris en considération:

Degré d'autonomie locale dans la mise en marché;

Capacité à couvrir les coûts d'opération et d'un niveau prescrit de renouvellement du capital;

Respect des principes de développement durable (cohabitation harmonieuse avec le milieu biophysique et humain);

Niveau de diversité de l'offre de services d'arrimage, selon les besoins et la volonté exprimés par les expéditeurs;

D) suite

Les financements devraient être principalement liés à des projets :

- *qui n'entrent pas en concurrence directe avec des activités existantes;*
- *qui favorisent le développement économique régional;*
- *qui présentent un bon potentiel d'autofinancement.*

Les soutiens gouvernementaux pourraient concerner divers éléments de l'actif portuaire (quais, hangars, accès, équipements liés à la protection de l'environnement, ...), les opérateurs présents devraient y être également éligibles.

Les soutiens gouvernementaux concernent exclusivement les besoins en capital. »

E) Intégrer les nouveaux libellés proposés par M. André Stainier en ce qui concerne la définition du critère *Relations avec le milieu* (annexe 4 du rapport du Groupe de travail) :

- Remplacer les mots « *Pressions urbaines pour d'autres types de développement* » par « *Propositions urbaines pour d'autres types de développement* ».
- Remplacer les mots « *Remise en question du territoire du port: trop d'espace utilisé par le port (selon les autres)* » par « *Interrogations au sujet du territoire du port et de la nécessité de tous les espaces qu'il occupe* ».
- Ajouter le point suivant : « *Existence d'une concertation avec le milieu immédiat pour ce qui est des orientations du port en matière de développement du port* ».

Forum de concertation sur le transport maritime

8 novembre 2002

1 MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL

Devant la stagnation des transbordements de marchandises sur le Saint-Laurent et malgré la croissance des échanges internationaux, des questions se posent quant à la compétitivité du réseau portuaire québécois.

Ce secteur d'activité doit en plus composer avec le désengagement fédéral à l'égard de l'exploitation et du financement des infrastructures portuaires à travers le Canada. Une des orientations majeures adoptée par la *Politique de transport maritime et fluvial* vise à « doter le Québec d'un réseau stratégique de ports » (orientation 4.2.1). Dans ce contexte, un groupe de travail a été chargé d'élaborer, en tenant compte de l'intérêt de tous les usagers, un plan d'action qui permettrait notamment :

- d'établir un réseau stratégique de ports visant à favoriser le développement économique du Québec et de ses régions;
- d'amener les acteurs du milieu à participer à la définition des critères et des conditions d'établissement de ce réseau portuaire stratégique;
- de proposer un cadre de gestion approprié pour assurer la viabilité des ports stratégiques, dans la mesure où ils sont des pivots dynamiques du développement économique des régions qu'ils desservent;
- de définir, à l'intérieur de ce réseau, des actions communes et concertées visant, au-delà de la saine compétition entre les ports, la complémentarité et la synergie devant la concurrence extérieure, et cela, afin de présenter sur la scène internationale une vision unifiée de l'ensemble des ports du Saint-Laurent.

Le Forum de concertation sur le transport maritime, chargé d'assurer la mise en place de la Politique de transport maritime et fluvial, a créé six groupes de travail, qui doivent lui faire des recommandations au regard de six grands axes : réseau portuaire stratégique, compétitivité, cabotage, formation, promotion et valorisation.

Le mandat du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique est de proposer les critères et les conditions d'établissement du réseau portuaire stratégique, en tenant compte des exigences suivantes :

- intérêt des expéditeurs;
- viabilité économique et financière des ports;
- développement économique régional;
- compétitivité du transport maritime;
- qualité du système de transport et intermodalité;
- dynamisme de l'environnement économique;
- consensus dans le milieu.

Le mandat complet du Groupe de travail, tel qu'il a été adopté lors de la première réunion du Forum, figure à l'**annexe 1**.

2 COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Le Groupe de travail est composé, de façon équilibrée, de représentants des divers secteurs concernés par les activités portuaires, à savoir :

- Administrations portuaires canadiennes et autres ports;
- transporteurs maritimes, routiers et ferroviaires;
- opérateurs portuaires;
- expéditeurs;
- régions;
- ministère des Transports du Québec.

Le Groupe de travail est composé des personnes suivantes

Président	M. Marc Dulude Vice-président exécutif et chef des opérations, IMTT Québec
Membres	M ^{me} Marie Labelle Vice-présidente et trésorière adjointe, Alcoa (Baie-Comeau)
	M ^{me} Sonia Simard Division des opérations, Fednav international Ltd.
	M. Serge Belzile Président et directeur général, Chemins de fer du Québec remplacé ultérieurement par
	M. Joseph Trouvé Directeur, développement corporatif, Canadien National
	M. Serge Dubreuil Président, Logistec arrimage
	M. Marcel Faucher Directeur, Fonderie Gaspé (n'a participé à aucune rencontre)
	M. Bruno Gagnon Président, Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna remplacé ultérieurement par :
	M ^{me} Johanne Lapointe Vice-présidente, développement corporatif et communications, Compagnie d'arrimage de Québec (n'a participé à aucune rencontre)
	M. Alain Lalonde Directeur corporatif, Abitibi Consolidated (n'a participé à aucune rencontre) remplacé tour à tour par :
	M. Donald Walton Directeur, Logistique, Transport maritime, Abitibi Consolidated
M. Paul Lord Abitibi Consolidated	

Membres (suite)	M. Alfred Letarte Directeur général, Transport Rollex (Groupe Robert)
	M. Robert Masson Directeur général, Administration portuaire de Trois-Rivières
	M. André Meloche Directeur du Transport maritime, aérien et ferroviaire, ministère des Transports du Québec
Personnes invitées	M. Claude Mailloux Directeur général adjoint, Société de développement économique du Saint-Laurent
	M. Pierre Brochu Secrétaire du Forum de concertation sur le transport maritime, ministère des Transports du Québec
Soutien et secrétariat	M. Michel Dignard Analyste, ministère des Transports du Québec
	M. Pierre Chebou Analyste, ministère des Transports du Québec

La majorité des membres ont fait preuve d'une très grande assiduité aux réunions du Groupe et ils ont su maintenir un climat de collaboration exceptionnel. Seule la participation des expéditeurs, qui représentaient aussi les régions, a été faible et irrégulière. Un des trois représentants des expéditeurs n'a participé à aucune des réunions, un autre qu'à une seule, et le troisième n'est venu qu'à trois réunions. Il en a résulté un vide dans la représentation de la Côte-Nord et de la Gaspésie au Groupe de travail.

Devant cet état de fait, le Groupe de travail a décidé de se déplacer en région pour tenir des rencontres de validation. Les trois rencontres régionales de validation, tenues à Matane et Baie-Comeau (29 avril 2002) ainsi qu'à Bécancour (6 mai 2002), ont donc permis aux expéditeurs, aux représentants des communautés portuaires et aux acteurs économiques de faire connaître leurs préoccupations et commentaires au regard des travaux du Groupe. Cela a largement pallié la faible participation des expéditeurs et des régions aux réunions du Groupe de travail et a permis de prendre connaissance de nombreux commentaires forts constructifs qui ont contribué à améliorer la qualité du rapport final.

3 APPROCHE ET ÉCHÉANCIER

Le Groupe de travail a tenu quinze rencontres entre le 16 novembre 2001 et le 19 août 2002. Il a soumis un rapport d'étape lors de la seconde rencontre du Forum, le 26 février 2002, un rapport final préliminaire le 13 mai 2002 et un rapport final le 20 août 2002. Le diagramme figurant à l'**annexe 2** montre l'approche suivie pour la réalisation du mandat.

Les travaux ont été réalisés en quatre phases :

1. Construction d'une grille de cotation des ports (choix des objectifs, choix des ports à considérer, choix des critères, définition des critères, fractionnement en blocs régionaux, choix des facteurs de pondération).
2. Cotation des ports (documentation, analyses, définition des échelles de cotation, cotation, rencontres de validation, révisions).

Rapport d'étape au Forum du 26 février 2002

3. Élaboration des conclusions et recommandations.

Rapport final préliminaire au Forum du 13 mai 2002

4. Ajustement des recommandations en fonction de commentaires des membres du Forum.

Rapport final au Forum du 20 août 2002.

Choix des objectifs : Le choix des critères de cotation a été précédé du choix des objectifs initiaux (voir le tableau *Objectifs du réseau portuaire stratégique et critères de hiérarchisation* à l'**annexe 3**), à distinguer des objectifs figurant à la section 4, qui sont liés aux recommandations.

Choix des ports à considérer : Seuls les ports où il se fait actuellement des transbordements de marchandises significatifs font l'objet d'une cotation. Le Groupe a ainsi désigné 21 ports à évaluer et a exclu de son mandat que les sites consacrés principalement au transport par traversiers, aux croisières, à la desserte des collectivités isolées ou à diverses autres activités. Néanmoins, l'apport de ces activités en termes de synergies économiques et financières dans les ports commerciaux est considéré comme un facteur positif dans la cotation de ces derniers.

Choix des critères : Le Groupe a retenu 25 critères d'évaluation. Certains critères importants, comme l'*autonomie financière au regard du renouvellement des immobilisations* et le *taux d'utilisation des capacités*, ont été considérés mais ont dû être supprimés en cours de route, faute d'informations fiables et cohérentes pour l'ensemble du réseau. Par ailleurs des chevauchements subsistent entre certains critères, malgré les efforts faits pour choisir des critères aussi indépendants que possible (voir le document *Définition des critères de cotation* à l'**annexe 4**).

Fractionnement en blocs régionaux : Le Groupe de travail a regroupé les ports retenus en sept régions. Il a considéré qu'il était essentiel que son évaluation permette de faire ressortir les éléments stratégiques non seulement au niveau du réseau québécois, mais également au niveau des régions. C'est pourquoi l'exercice de cotation est réalisé en tenant compte de la situation relative des ports à l'intérieur de ces sept régions. La présentation de la *Grille de cotation* (**annexe 11**) traduit également ce fractionnement en blocs régionaux.

Dans leur résolution du 8 novembre 2002, les membres du Forum de concertation sur le transport maritime ont modifié ce découpage, en constituant trois « régions » au lieu de deux dans le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie.

Choix des facteurs de pondération : *Des facteurs de pondération différents ont été introduits dans l'exercice de cotation afin de tenir compte des différences dans l'importance relative des critères.*

Échelles de cotation : Afin d'assurer une meilleure cohérence et davantage d'objectivité dans l'exercice de cotation, des échelles de cotation ont été définies (voir le document *Échelles de cotation* à l'**annexe 5**).

Documentation et analyses : L'équipe de soutien et les participants ont produit de nombreux documents et analyses destinés à étayer l'exercice de cotation des ports. Voir la *Liste des documents de soutien* à l'**annexe 6**. Le *Profil financier des ports commerciaux du Québec* figure à l'**annexe 7**, et le tableau *Tonnages annuels moyens et cotation des critères 17 et 18* à l'**annexe 8**. Les autres documents de soutien listés à l'annexe 6 sont réunis dans un recueil qu'on peut se procurer sur demande auprès du secrétaire du Groupe de travail.

Cotation

Validation : Trois rencontres régionales avec les représentants des communautés portuaires, des expéditeurs et des acteurs économiques ont été tenues à Matane, Baie-Comeau (29 avril 2002) et Bécancour (6 mai 2002). Les personnes présentes ont alors soumis leurs questions et commentaires sur les résultats préliminaires de l'exercice de cotation (grille de cotation en date du 25 avril 2002), ce qui a permis une validation et un enrichissement du travail de cotation. Voir les documents *Rencontres de validation de Matane, Baie-Comeau et Bécancour - Principaux commentaires des participants* et *Liste des personnes présentes aux rencontres de validation* (**annexe 9**) ainsi que la *Liste des correspondances adressées au Groupe de travail dans le cadre de la validation, 2 mai 2002* (**annexe 10**).

Révisions : Les commentaires recueillis lors des rencontres de validation et au cours des échanges ultérieurs ont donné lieu à de nombreuses révisions de la grille de cotation qui avait été présentée le 25 avril 2002. La grille de cotation datée du 19 août 2002 (**annexe 11**) tient compte de ces commentaires et des suites qui y ont été données par le Groupe. Ce suivi a donné lieu à deux conférences téléphoniques, à de nombreux échanges par courriel et par téléphone ainsi qu'à une rencontre supplémentaire du Groupe de travail, le 19 août 2002¹.

Grille de cotation des ports, 19 août 2002 : Dernière mise à jour de la grille de cotation (**annexe 11**).

N.B. : La cotation des ports est fondée sur les informations connues au moment de l'exercice, et ces résultats constituent donc un aperçu de la situation à ce moment. Or, les activités portuaires se déroulent dans un environnement en perpétuelle mutation. Le Groupe de travail soumet donc les résultats de la *Grille de cotation* comme constituant une évaluation de la situation du réseau portuaire à la date figurant au bas de ce document. Compte tenu de ce caractère potentiellement éphémère des résultats de la cotation, c'est donc également et surtout un outil d'évaluation et de hiérarchisation du réseau portuaire (constitué par la *Définition des critères*, les *Échelles de cotation* et la *Grille de cotation*) qui est présenté au terme de cette étape du travail.

¹ La date de réception des derniers documents pris en compte par le Groupe dans l'exercice de cotation est le 24 juin 2002.

4 PRODUITS

4.1 Constats

Les constats suivants découlent d'une évaluation de la situation actuelle du réseau portuaire québécois. Ces constats ont orienté les travaux du groupe de travail au long de son mandat, et plus particulièrement la formulation des objectifs et recommandations.

- Stagnation des trafics sur le Saint-Laurent et, en ce qui concerne le cabotage, une baisse constante des marchandises transportées au cours des 20 dernières années.
- Conteneurisation croissante des marchandises et conséquences sur les activités de cargo général dans les ports n'offrant pas ces services.
- Situation précaire pour l'ensemble du réseau :
 - o faible taux d'utilisation des infrastructures et rentabilité généralement inexistante;
 - o besoins importants en investissements pour maintenir les installations;
 - o faible productivité et difficulté à atteindre les masses critiques nécessaires à une meilleure performance (équipements, main-d'œuvre, escales de navires, etc.).
- Conditions peu favorables à l'accroissement de la compétitivité du réseau du point de vue des expéditeurs, des transporteurs et des opérateurs.
- Disparités énormes dans le réseau portuaire commercial québécois, notamment en ce qui concerne la conception et l'état des infrastructures.
- Multiplication des installations portuaires sur de courtes distances dans certaines régions.
- Problématiques des coûts du passage portuaire (voir mention spéciale section 4.4), et de la flexibilité et la productivité de la main-d'œuvre dans certains ports, en rapport avec la dispersion des trafics entre les ports.
- Faiblesse des interfaces modales dans de nombreux ports.
- Disparité des modèles de gestion.

4.2 Objectifs

Les travaux du Groupe ont tenu compte des objectifs suivants :

- Disposer d'un réseau portuaire synergique, autant pour les exportations que pour les importations, qui soit compétitif avec les ports étrangers et qui contribue au développement du Québec et de ses régions, dans le respect des principes de développement durable.
- Établir un réseau structuré, s'articulant autour d'infrastructures de qualité, hautement efficaces et compétitives.
- Offrir aux expéditeurs du Québec un environnement portuaire compétitif et performant, notamment au chapitre des services d'arrimage.
- Ouvrir la porte à des activités de cabotage plus efficaces.
- Assurer une gestion rationnelle des finances publiques.
- Établir les règles communes de gestion financière des ports.

4.3 Recommandations

Les recommandations qui découlent des ces objectifs sont :

4.3.1 Recommandations générales

- Reconnaître l'importance du réseau portuaire commercial, le protéger et le développer de manière à le rendre plus compétitif à l'échelle nord-américaine.
- Mettre en pratique des principes de gestion garantissant le développement durable du réseau portuaire québécois.
- Accroître la compétitivité et la rentabilité du réseau portuaire du point de vue des transporteurs, des expéditeurs, des opérateurs et des administrations portuaires.
- Se doter d'un système d'informations financières comparables et crédibles pour l'ensemble du réseau portuaire, ce qui exigera la réalisation d'une étude additionnelle sur le sujet.
- S'assurer l'adhésion de tous les partenaires concernés à ces principes (gouvernement fédéral, gouvernement du Québec, administrations portuaires, communautés portuaires, organismes municipaux, secteur privé).

4.3.2 Recommandations concernant la hiérarchisation du réseau portuaire

Créer trois catégories de ports et énoncer, pour chacune, des principes de gestion particuliers correspondant à leur rôle respectif et permettant d'établir des synergies avec les autres composantes du réseau :

- ports commerciaux nationaux;
- ports commerciaux complémentaires;
- ports d'intérêt local.

Ports commerciaux nationaux

- Conditions d'inclusion : obtenir un pointage pondéré total de 275 points ou plus OU avoir le pointage pondéré total le plus élevé dans son bloc régional.
- Ports actuellement inclus dans cette catégorie : Baie-Comeau, Bécancour, Gaspé, Montréal, Port-Saguenay, Port-Cartier, Québec, Sept-Îles, Trois-Rivières, Gros-Cacouna et Matane.
- Pour ce qui concerne le traitement du service de traversier-rail au port de Matane², une mention spéciale est faite à la section 4.4 ci-dessous.

² Le processus de hiérarchisation tient compte largement des avantages de la présence du traversier-rail à Matane et Baie-Comeau, puisque cette présence génère des points supplémentaires en ce qui concerne plusieurs critères (accès ferroviaire, capacité à desservir une région, zone d'influence, niveau d'activité quais privés, diversités des usages), dont certains reçoivent des pondérations importantes. Le Groupe de travail a choisi, en ce qui a trait au traversier-rail, d'exclure uniquement les droits d'utilisation du terminal de Matane payés par COGEMA au ministère des Transports du Québec. Cela est justifié puisque ces droits échappent à l'autorité portuaire (Transports Canada).

Ports commerciaux complémentaires

- Conditions d'inclusion : obtenir un pointage pondéré total de 200 points ou plus (et ne pas faire partie de la catégorie « Ports commerciaux nationaux »).
- Ports actuellement inclus dans cette catégorie : Côte-Sainte-Catherine, Port-Alfred, Sorel et Valleyfield.

Ports d'intérêt local

- Conditions d'inclusion : ports ne faisant pas partie d'une des deux premières catégories.
- Ports actuellement inclus dans cette catégorie : Chandler, Forestville, Havre-Saint-Pierre, Pointe-au-Pic, Portneuf et Rimouski.

CLASSEMENT DES PORTS COMMERCIAUX

Ports commerciaux nationaux (>275 points ou leader régional)	Ports commerciaux complémentaires (> 200 points)	Ports d'intérêt local (Autres ports)
<ul style="list-style-type: none">- Baie-Comeau- Bécancour- Gaspé- Gros-Cacouna- Matane- Montréal- Port Saguenay- Port-Cartier- Québec- Sept-Îles- Trois-Rivières	<ul style="list-style-type: none">- Côte-Sainte-Catherine- Port-Alfred- Sorel- Valleyfield	<ul style="list-style-type: none">- Chandler- Forestville- Havre-Saint-Pierre- Pointe-au-Pic- Portneuf- Rimouski

4.3.3 Recommandations particulières pour les différentes catégories de ports

Ports commerciaux nationaux

- Diriger les investissements en priorité vers ces ports.
- Améliorer la productivité et la compétitivité.
- Favoriser la concentration des types de marchandises, la rationalisation et la productivité.
- Satisfaire à certains critères de performance, notamment un degré prescrit d'autonomie financière, l'offre de services portuaires et intermodaux sur une base concurrentielle et le respect des principes du développement durable (voir section 4.3.4).

Ports commerciaux complémentaires

- Infrastructures à maintenir, et à développer si un niveau prescrit d'autonomie financière est possible.
- Obligation d'atteindre le niveau d'autonomie financière prescrit avant dix ans.
- Mesures transitoires à établir, notamment un soutien financier conditionnel (voir section 4.3.4).

Ports d'intérêt local

- Obligation d'atteindre en cinq ans le niveau d'autonomie financière prescrit permettant le maintien des infrastructures, ou déplacement des activités vers des ports d'intérêt national ou régional.
- Créer des activités ou des créneaux nouveaux et adaptés.
- Ouverture possible à un soutien financier conditionnel (voir section 4.3.4) et transitoire.

4.3.4 Conditions d'attribution des aides gouvernementales

- Pour que les ports et opérateurs portuaires aient accès aux aides financières, fiscales ou autres accordées par les gouvernements, les points suivants doivent être pris en considération :
 - o degré d'autonomie locale dans la mise en marché;
 - o capacité à couvrir les coûts d'exploitation et d'un niveau prescrit de renouvellement du capital;
 - o respect des principes du développement durable (cohabitation harmonieuse avec les milieux biophysique et humain);
 - o niveau de diversité de l'offre de services d'arrimage, selon les besoins exprimés par les expéditeurs;
 - o les aides devraient être principalement liées à des projets :
 - qui n'entrent pas en concurrence directe avec des activités existantes;
 - qui favorisent le développement économique régional;
 - qui présentent un bon potentiel d'autofinancement.
- Les aides gouvernementales pourraient concerner divers éléments de l'actif portuaire (quais, hangars, accès, équipements liés à la protection de l'environnement, etc.), les opérateurs présents devraient y être également admissibles.
- Les aides gouvernementales concernent exclusivement les besoins en capital.

4.4 Mentions spéciales

Port de Montréal

Le port de Montréal constitue une plate-forme intermodale d'envergure majeure, et à ce titre il se distingue nettement des autres ports du réseau québécois. La grille d'analyse conçue par le Groupe de travail ne permet peut-être pas de mettre pleinement en valeur la contribution importante et unique des services conteneurisés offerts à ce port.

Port de Matane

Les droits payés par Cogéma pour l'utilisation du terminal de traversier-rail appartenant au ministère des Transports du Québec ne sont pas pris en considération dans la cotation du critère *autonomie financière exploitation*, puisque ces revenus échappent actuellement à l'autorité portuaire. Cette position n'a pas fait l'objet d'un consensus au sein du Groupe de travail, mais elle représente l'avis de la majorité de ses membres.

Port Saguenay

Les caractéristiques et activités liées au quai Powell à Port-Alfred (propriété d'Alcan) sont imputées à Port-Alfred et non à Port Saguenay, compte tenu du caractère temporaire de l'entente qui confie la gestion de ce quai à Port Saguenay. Cette position n'a pas fait l'objet d'un consensus au sein du Groupe de travail, mais elle représente l'avis de la majorité de ses membres.

M. Robert Masson a proposé d'introduire le libellé suivant afin de mieux mettre en valeur les avantages de cette entente en matière de gestion : « Dans le cas de Port Saguenay, il serait indiqué de tenir compte de son alliance stratégique avec la compagnie Alcan pour la gestion du quai Powell à Port-Alfred. Cette entente permet à Port Saguenay de bonifier son offre de services et d'installations en plus de lui assurer un lien ferroviaire avec le réseau continental » (courriel du 10 mai 2002).

Problématique des coûts portuaires

Le Groupe de travail ne pourrait passer sous silence l'ensemble des coûts imposés à la navigation commerciale par le gouvernement fédéral ces dernières années. Ces coûts nuisent à la compétitivité du réseau portuaire québécois. Cependant, le Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique encourage fortement le Groupe de travail sur la compétitivité à aborder cette question.

Préparé par : M. Michel Dignard et M. Pierre Chebou

Secrétaires du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

8 novembre 2002

5 Annexes

Annexe 1

Mandat du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

19 octobre 2001

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Mandat du Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

Contexte

La Loi maritime du Canada, qui guide la politique du gouvernement du Canada en matière de transport maritime depuis 1997, désigne le réseau portuaire stratégique canadien sous l'appellation d'Administrations portuaires canadiennes (APC). Ce réseau comprend une vingtaine de ports importants à travers le Canada, dont cinq au Québec : Montréal, Port Saguenay, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières. Les autres ports, qui sont sous la responsabilité de Transports Canada font l'objet d'un délestage (ils sont actuellement au nombre de 25 au Québec). La démarche du gouvernement du Canada dans le domaine portuaire est essentiellement motivée par des considérations d'ordre budgétaire.

Au terme d'une négociation mutuellement satisfaisante, le gouvernement du Québec a pris en charge, le 19 juin 2000, dix terminaux maritimes dont Transports Canada désirait se départir, et où l'activité est limitée à des services de traversiers stratégiques soutenus par le gouvernement du Québec.

En mars 2001, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime prenait l'engagement de consulter l'industrie sur les conditions de l'établissement d'un réseau portuaire stratégique.

Le 5 avril 2001, le Conseil des ministres a mandaté le ministère des Transports pour négocier la prise en charge des ports dont Transports Canada désirait se départir et où, parmi les 36 toujours sous sa responsabilité, il y avait une activité significative en ce qui a trait au transport commercial des marchandises. Il s'agit d'une dizaine de ports qui, s'ils ne se qualifiaient pas pour le statut d'APC, jouent néanmoins un rôle important du point de vue du système de transport maritime sur l'itinéraire Saint-Laurent–Grands Lacs ainsi que pour le développement de certaines régions du Québec.

Le 21 août 2001, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime rendait publique la première Politique de transport maritime et fluvial.

La Politique de transport maritime et fluvial (section 4.2.1) affirme le leadership du gouvernement du Québec dans le domaine portuaire et indique la volonté de ce dernier :

- d'établir un réseau stratégique de ports visant à favoriser le développement économique du Québec et de ses régions;
- d'amener les acteurs du milieu à participer à la définition des critères et des conditions d'établissement de ce réseau portuaire stratégique.

Le réseau portuaire stratégique québécois comprend les cinq Administrations portuaires canadiennes.

Objectif

Obtenir le point de vue de l'industrie sur les critères et les conditions de l'établissement d'un réseau portuaire stratégique au Québec.

Mandat de la Table

Proposer au Forum de concertation sur le transport maritime les critères et les conditions d'établissement du réseau portuaire stratégique, en tenant compte des exigences au regard :

- de l'intérêt des expéditeurs;
- des perspectives de viabilité économique et financière;
- du développement économique régional;
- de la compétitivité du réseau portuaire et de l'industrie maritime québécoise;
- du système de transport en général et de l'intermodalité;
- du dynamisme de l'environnement économique;
- du consensus dans le milieu au sujet de la vocation commerciale du port.

D'autres volets pourraient s'ajouter au mandat de la Table, pour des étapes de travail ultérieures, en lien avec divers autres aspects de la gestion du réseau portuaire.

Étapes de travail et échéancier

1. Établir les objectifs d'un réseau portuaire stratégique, notamment :
 - l'optimisation des investissements existants dans le réseau portuaire;
 - l'établissement de priorités pour les investissements publics à venir dans ce réseau;
 - l'établissement de priorités pour les investissements publics dans les interfaces avec les systèmes de transport terrestre;
 - l'établissement de priorités pour tous les autres types d'intervention du gouvernement du Québec dans le réseau portuaire;
 - une meilleure harmonisation des investissements publics et privés dans le domaine portuaire.

Échéance : décembre 2001.

2. Établir un état descriptif du réseau portuaire québécois, en mettant en lumière ses forces et ses faiblesses.

Échéance : janvier 2002.

3. Proposer des critères et des conditions pour guider l'établissement d'un réseau portuaire stratégique. La Table peut établir des critères particuliers pour différents sous-groupes au sein du système portuaire pour tenir compte de la diversité du réseau et de la multiplicité possible des objectifs.

Échéance : janvier 2002.

4. Proposer un réseau québécois de ports stratégiques.

Échéance : février 2002.

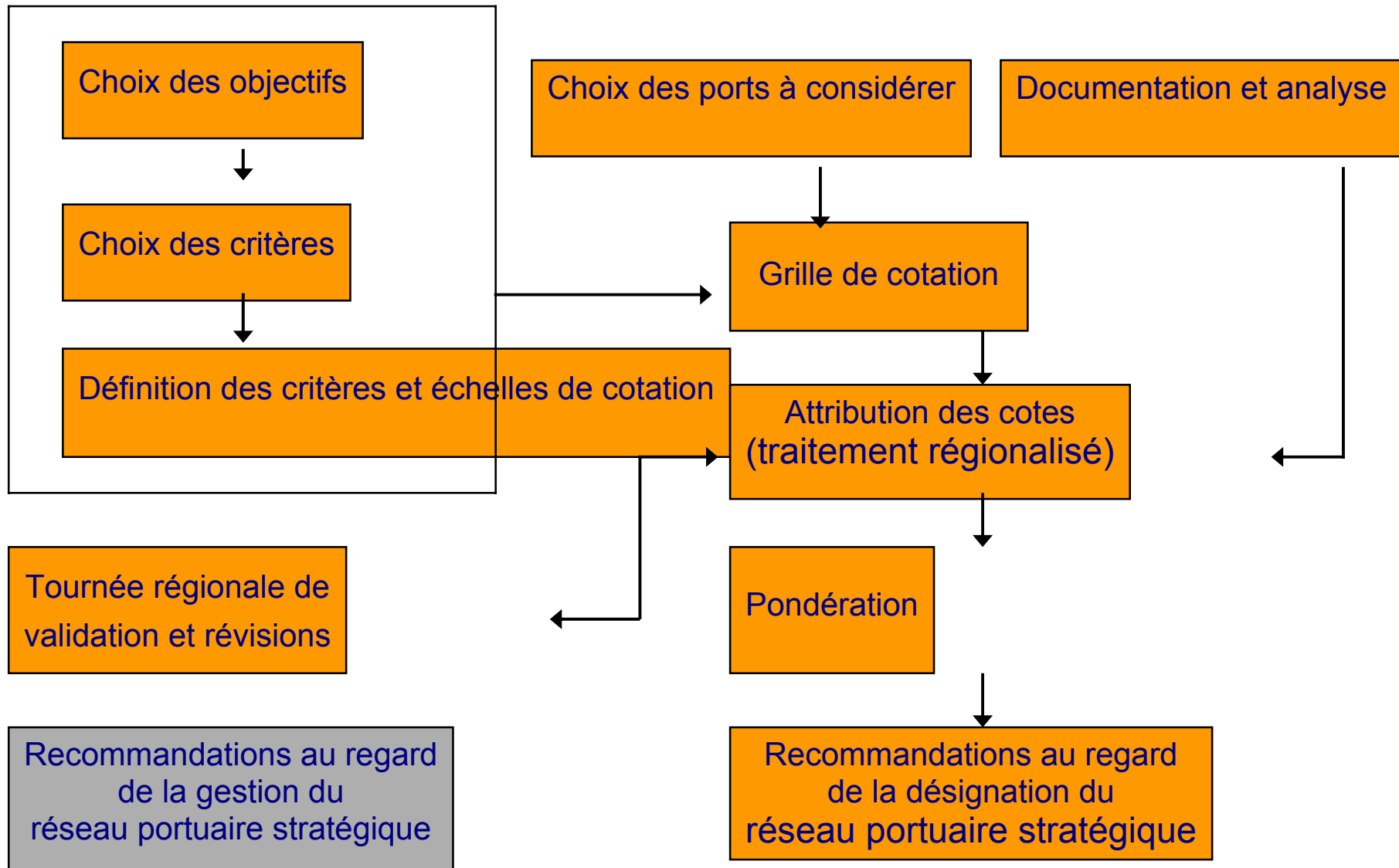
Service du transport maritime

2001-10-19

Annexe 2

Approche

Approche



Annexe 3

Objectifs du réseau portuaire stratégique et critères de hiérarchisation

9 janvier 2002

OBJECTIFS DU RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE ET CRITÈRES DE HIÉRARCHISATION

OBJECTIFS	Répondre aux besoins des expéditeurs, du marché et des utilisateurs	Gestion rationnelle des finances publiques	Rentabilité	Compétitivité et productivité	Soutien au développement économique
CRITÈRES	Cabotage	Besoins en investissement	Autonomie financière : - exploitation - immobilisation	Accès : - route - rail - maritime État des infrastructures Fluidité/congestion pour l'accès aux postes à quai	Spécialisation (niches)
	Potentiel de marché	Cabotage vs investissement dans réseaux terrestres	Gestion environnementale	Capacité d'expansion Main-d'œuvre	Capacité à desservir les régions (le plus efficace)
	Alternatives : - modes - opérations portuaires			Services connexes	
	Taux d'utilisation des capacités			Zone d'influence : - régionale - continentale - mono/multi-industrielle	
	Présence d'utilisateurs stratégiques				
AUTRES PRÉOCCUPATIONS :					
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Environnement ➤ Sécurité ➤ Desserte des collectivités isolées ➤ Diversité des usages ➤ Relations avec le milieu ➤ Passagers / Croisières 					
ÉLÉMENTS DE RECOMMANDATION : Gestion du réseau					

Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique – 9 janvier 2002

Annexe 4

Définition des critères de cotation

10 mai 2002

(modifié selon la résolution du Forum du 8 novembre 2002)

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Définition des critères de cotation

1. Critères techniques

Accès aux quais et protection : Avantages ou handicaps dus à des éléments physiques maritimes nuisant au déplacement, au mouillage, à l'amarrage et au séjour à quai d'un navire ou de certains navires. Les éléments obstruant les manœuvres du navire dans le chenal d'accès ou au quai, tels que le vent, les courants, l'effet des marées et les variations des niveaux d'eau, constituent des handicaps. Ce critère exclut les éléments évalués dans les critères *dragage et hauts-fonds*, *accès en hiver* et *profondeur d'eau*.

Dragage et hauts-fonds : Avantages ou handicaps liés aux besoins en dragage et à l'état actuel du chenal d'approche et de la périphérie des quais. La présence de hauts-fonds limitant les mouvements des navires dans le chenal d'approche ou l'accès au quai en raison de travaux de dragage non réalisés, faisant que la profondeur annoncée n'est pas disponible partout ou ne l'est pas à certains endroits, constitue un handicap, de même que la présence d'obstacles naturels (île, rocher) ou autres.

Accès en hiver : Avantages ou handicaps relatifs aux conditions nuisant au mouillage, à l'accès aux quais et au séjour aux quais des navires en saison hivernale. Les situations par exemple, où en hiver l'accès maritime est limité ou empêché, soit par le mouvement des glaces ou la présence d'un couvert de glaces, constituent un handicap.

Profondeur d'eau : Reconnaissance de l'avantage concurrentiel conféré par une profondeur d'eau généralement disponible supérieur à celle qui est garantie par l'administration portuaire. La cotation de ce critère doit tenir compte du fait que la profondeur de conception de certains quais peut limiter, à un niveau inférieur au niveau généralement annoncé, la profondeur d'eau qui y est réellement disponible.

Accès routier : Avantages ou handicaps relatifs à l'accès des camions de toute dimension à un port, déterminés en fonction des caractéristiques de sa desserte routière.

Accès ferroviaire : avantages ou handicaps relatifs à l'accès des trains à un port, déterminés en fonction du nombre d'exploitants ferroviaires au port.

État des infrastructures: Concerne l'état de la structure interne des quais, de leurs façades et de leurs surfaces, ainsi que l'état des autres infrastructures; les informations sur l'année de construction, l'historique du programme d'entretien, les travaux d'entretien à venir, les rapports d'inspection récents, la vie utile résiduelle prévue peuvent servir d'indicateurs.

Capacité d'entreposage : Diversité et volume des différents espaces et équipements d'entreposage disponibles (entreposage intérieur et extérieur, réservoirs, etc.), en fonction des tendances du transport maritime.

Capacité d'expansion : Espace disponible permettant, lorsque cela nécessaire, l'ajout de nouveaux postes à quai, de lieux d'entreposage, d'équipements intermodaux, ou encore l'aménagement d'une zone industrielo-portuaire, et ce à coût raisonnable.

Services connexes : Existence de services adéquats relatifs au pilotage portuaire, au remorquage, aux réparations, aux inspections, au déglacage, à l'avitaillement, aux services d'agences maritimes, à la collecte des déchets et rejets, etc.

Passif environnemental et fragilité du milieu : Existence d'un passif environnemental, nuisant ou non aux capacités de dragage ou d'expansion, selon les rapports d'évaluation environnementale ou toute autre source crédible; présence ou proximité de zones sensibles sur le plan environnemental.

Sûreté : Qualité de la gestion de la sûreté du port.

2. Critères économiques

Capacité à desservir une région : Avantages d'un port du point de vue de la desserte maritime d'une région, déterminés en fonction de son positionnement géographique, de la qualité de ses interfaces modales, de sa zone d'influence actuelle, de ses qualités techniques, etc. On entend par «région» une unité territoriale et économique significative.

Vocation sur le marché du cabotage : Contribution d'un port aux activités de cabotage, déterminée en fonction du nombre de segments de marché et des volumes concernés.

Zone d'influence : Étendu de la zone d'influence d'un port (hinterland); l'existence d'une zone d'influence suprarégionale ou continentale est un avantage majeur.

Diversité des trafics : Diversité des types de trafics représentés dans les activités du port (quais publics et privés confondus) au regard du transport commercial.

Niveau d'activité aux quais publics : Ampleur de l'utilisation des infrastructures publiques, déterminée en fonction du tonnage.

Niveau d'activités aux quais privés : Ampleur de l'utilisation des infrastructures privées, déterminée en fonction du tonnage.

Présence d'utilisateurs stratégiques : Présence relativement durable d'un ou de plusieurs utilisateurs majeurs installés dans la zone d'influence rapprochée du port et qui constituent un moteur du point de vue des activités et des revenus portuaires; la présence de plusieurs utilisateurs stratégiques constitue un avantage majeur.

Arrimage : Avantages d'un port du point de vue de sa capacité à offrir aux expéditeurs et aux armateurs certains choix pour des services d'arrimage concurrentiels.

Main-d'œuvre : Avantages ou handicaps relatifs à la disponibilité, à la qualité, à la polyvalence et à la productivité de la main-d'œuvre portuaire (ce critère ne repose pas sur une évaluation du bassin de main-d'œuvre local ou régional en général, mais concerne strictement la main-d'œuvre spécialisée dans les opérations de manutention portuaire).

Diversité des usages : Existence de vocations autres que le transport commercial de marchandises et les croisières (cette activité fait l'objet d'un autre critère), cohabitant harmonieusement avec cette dernière et permettant des effets de synergie, une diversification des assises économiques et financières du port et une réduction de la vulnérabilité liée aux cycles économiques des secteurs industriels ou commerciaux.

Croisières et excursions: La capacité réelle ou potentielle, pour un port, à accueillir les navires d'excursion et/ou de croisières domestiques et internationales, tout en préservant un rapport harmonieux entre les activités de transport commercial des marchandises et cette navigation.

3. Critères financiers

Autonomie financière (exploitation) : Déterminés d'après les résultats financiers représentatifs et les ratios financiers appropriés.

4. Autres critères

Relations avec le milieu : Qualité des relations avec le milieu, en particulier :

- relations avec la municipalité;
- existence de propositions urbaines pour d'autres types de développement (pistes cyclables, résidences, zones protégées, rues, etc.);
- interrogations au sujet du territoire du port et de la nécessité de tous les espaces qu'il occupe;
- reconnaissance publique des retombées économiques du port ;
- appui offert aux projets du milieu ;
- participation aux dossiers locaux ou régionaux (concertation avec le milieu dans la définition des orientations en matière de développement portuaire).
- Existence d'une concertation avec le milieu immédiat pour ce qui est des orientations du port en matière de développement du port

Groupe de travail sur le
réseau portuaire stratégique

10 mai 2002

(modifié selon la résolution du Forum du 8 novembre 2002)

Annexe 5

Échelles de cotation

20 juin 2002

GRUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

Échelles de cotation

Critères techniques

1. Accès aux quais et protection

- 5 : Aucune problématique significative
- 3 : Présence d'un ou de plusieurs éléments compliquant les manœuvres d'accès au quai ou les opérations à quai (vents, courants, marées, niveaux d'eau, etc.).
- 1 : Handicap sérieux.

2. Dragage et hauts-fonds

- 5 : Aucune nécessité de draguer.
- 4 : Port affecté par la nécessité de maintenir le dragage dans le chenal et la traverse du Nord ou port non affecté par le chenal, mais avec une fréquence de dragage.
- 3 : Dragage de quai annuel et dragage plus important fait à des intervalles de plus de 5 ans.
- 2 : Dragage plus important nécessaire à des intervalles de moins de 5 ans.
- 1 : Dragage nécessaire et non fait.

3. Accès en hiver

- 4 : Aucune assistance de brise-glace nécessaire.
- 3,5 : Cas particulier où l'assistance d'un brise-glace est nécessaire de façon très sporadique (environ une fois par année) à cause des vents ou des courants.
- 3 : Difficulté avec les glaces dues à la Traverse du Nord.
- 2,5 : Passage des ponts.
- 2 : Contrainte de passage et possibilité d'embâcle au Lac Saint-Pierre.
- 1 : Dès que les couverts de glace se forment, l'assistance des brise-glaces est nécessaire, ou encore l'éloignement par rapport au chenal principal.
- 0 : Pas d'accès en hiver.

4. Profondeur d'eau

- 5 : 15 mètres et plus.
- 4 : 12-15 mètres.
- 3 : 9-12 mètres.
- 2 : 8-9 mètres.
- 1 : Moins de 8 mètres.

5. Accès routier

Cotes de base :

- 5 : Autoroute accessible aux grands trains routiers.
- 4 : Route 4 voies.
- 3 : Route 2 voies avec voies de dépassement fréquentes.
- 2 : Route 2 voies sans voies de dépassement fréquentes.

Ajustements pour handicaps au regard :

- de l'inaccessibilité pour les grands trains routiers ;
- de la densité de la circulation ;
- des traversées d'agglomérations.

6. Accès ferroviaire

- 4 : Desserte à quai par plus d'un chemin de fer : Classe 1 ou CFIL, ou encore *Interswitching*.
- 3 : Desserte à quai par un seul chemin de fer : Classe 1 ou CFIL.
- 1 : Proximité d'une voie ferrée non reliée au réseau continental.
- 1 : Desserte à quai, mais non reliée au réseau continental.
- 0 : Aucun accès ferroviaire.
- + On ajoute 1 point de boni pour un port qui exploite son propre chemin de fer, car cela représente un avantage quant au service ferroviaire offert aux opérateurs portuaires.

7. État des infrastructures

- 4 : Construction récente (moins de 20 ans) et en bon état.
- 3 : Installations de plus de 20 ans, mais en bon état.
- 2 : Installations qui requièrent des réparations importantes à moyen terme (5 à 10 ans).
- 1 : Installations qui requièrent des réparations majeures à court terme (moins de 5 ans).
- 0 : Quais dégradés, non utilisables, à refaire.

8. Capacité d'entreposage

- 4 : Hangars, réservoirs et terre-plein adéquat
- 3 : Réservoirs ou hangars et terre-plein adéquat
- 2 : Réservoirs ou hangars et terre-plein réduit
- 1 : Terre-plein réduit
- 0 : Nulle

9. Capacité d'expansion

- 5 : Très grandes réserves d'espaces libres pour ajout de quais, entreposage et autres installations.
- 4 : Bonnes réserves d'espaces libres pour ajout de quais et entreposage.
- 3 : Espaces libres suffisants pour entreposage, mais insuffisant pour ajout de quais ou autres installations.
- 2 : Expansion possible de l'entreposage mais loin des quais, et pas d'ajout de quais possible à coût raisonnable.
- 1 : Capacité d'expansion limitée, importantes contraintes d'espace.
- 0 : Nulle.

N.B. : La réserve d'espace doit appartenir présentement à l'administration portuaire.

10. Services connexes

- 4 : Tous les services aux navires offerts sur place.
- 3 : Services essentiels (remorqueurs, pilotage, carburant) offerts sur place.
- 2 : Services essentiels pas offerts sur place, mais possibilité de les faire venir à un coût raisonnable.
- 1 : Difficulté à obtenir sur place les services de remorqueur, de pilotage ou de carburant à un coût raisonnable.
- 0 : Services offerts à coût excessif.

11. Passif environnemental et sensibilité du milieu

Moyenne des deux critères suivants :

1) : Passif environnemental

- 5 : Aucun passif connu ou contamination faible des sédiments ou des sols.
- 3 : Présence de sédiments ou de sols contaminés, qui ne constituent pas un obstacle significatif pour les activités de dragage ou les projets d'expansion.
- 0 : Présence de sédiments ou de sols contaminés, qui constituent un obstacle significatif pour les activités de dragage ou les projets d'expansion

2) : Présence de zones sensibles sur le plan environnemental

- 5 : Non.
- 0 : Oui.

12. Sûreté

- 5 : Surveillance bien assurée : caméras, clôtures, guérite et/ou gardien en permanence.
- 4 : Port clôturé, carte de sécurité exigée à l'entrée, surveillance continue.
- 3 : Port clôturé, accès surveillé.
- 2 : Présence d'une guérite, mais accès à certains quais possible sans contrôle.
- 1 : Quais accessibles au public, avec ou sans clôture.
- 0 : Surveillance particulièrement mal assurée.

Critères économiques

13. Capacité à desservir une région

- 5 : Excellente capacité de desserte de la région et service de conteneurs.
- 4 : Excellente capacité de desserte de la région.
- 3 : Grande importance pour la desserte des entreprises de la région, bon rayonnement régional.
- 2 : Bonne desserte de la région, mais pas beaucoup d'utilisateurs majeurs.
- 1 : Zone desservie limitée ou faible transbordement de marchandises.

14. Vocation sur le marché du cabotage

- 5 : Activités de cabotage touchant deux segments de marché ou plus, volumes importants et bassin démographique ou industriel d'importance majeure.
- 4 : Activités de cabotage touchant deux segments de marché ou plus, volumes significatifs et bassin démographique ou industriel d'importance moyenne.
- 3 : Activités de cabotage touchant deux segments de marché ou plus, volumes significatifs et bassin démographique ou industriel peu important.
- 2 : Activités de cabotage touchant un segment de marché, volumes faibles mais interfaces modales adéquates.
- 1 : Activités de cabotage marginales, interfaces modales inadéquates.
- 0 : Aucune activité de cabotage.

15. Zone d'influence

- 5 : Deux segments de marché ou plus à rayonnement extraprovincial.
- 4 : Un segment de marché à rayonnement extraprovincial.
- 3 : Zone d'influence limitée au Québec.
- 2 : Zone d'influence limitée à la région.
- 1 : Zone d'influence locale.

16. Diversité des trafics

- 5 : Transbordement des cinq catégories de marchandises : vrac liquide, vrac solide, céréales, cargo général et conteneur.
- 4 : Transbordement des quatre principales catégories de marchandises: vrac liquide, vrac solide, céréales, cargaison générale.
- 3 : Transbordement de trois des quatre principales catégories de marchandises.
- 2 : Transbordement de deux des quatre principales catégories de marchandises.
- 1 : Transbordement d'une des quatre principales catégories de marchandises.

17. Niveau des activités aux quais publics

et

18. Niveau des activités aux quais privés

Tonnage (millions de tonnes)	Cote quais publics	Cote quais privés
>10	5	3
3 à 10	4	2
1 à 3	3	1
0,5 à 1	2	1
0,15 à 0,5	1	0
< 0,15	0	0

19. Utilisateurs stratégiques

- 5 : Plus de deux utilisateurs stratégiques de secteurs diversifiés générant chacun des revenus portuaires importants.
- 4 : Plus de deux utilisateurs stratégiques générant chacun des revenus portuaires importants.
- 3 : Au moins deux utilisateurs stratégiques de secteurs diversifiés générant des revenus portuaires moyens.
- 2 : Au moins deux utilisateurs d'importance moyenne, peu de diversification sectorielle.
- 1 : Un seul utilisateur d'importance moyenne.
- 0 : Absence d'utilisateurs générant une activité portuaire importante et régulière.

20. Arrimage

- 5 : Présence de trois opérateurs portuaires ou plus et services de transbordement pour au moins trois types de marchandises (marchandises générales, vrac solide, vrac liquide, conteneur) sur une base concurrentielle.
- 4 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires et services de transbordement pour au moins trois types de marchandises sur une base concurrentielle.
- 3 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires et services de transbordement pour au moins deux types de marchandises sur une base concurrentielle.
- 2 : Présence d'au moins deux opérateurs portuaires sur une base concurrentielle.
- 1 : Présence d'un seul opérateur portuaire ou de deux opérateurs sur une base non concurrentielle.

21. Main-d'œuvre

- 5 : Très bonne compétence, polyvalence, disponibilité, bonnes relations de travail.
- 4 : Bonne compétence, disponibilité, bonne relation de travail.
- 3 : Bonne compétence mais des coûts élevés ou quelques problèmes de disponibilité.
- 2 : Problèmes de compétence, de disponibilité ou de productivité.
- 1 : Problèmes de compétence, de disponibilité et de productivité.

22. Diversité des usages

- 5 : Cinq activités ou plus parmi les suivantes : traversier, desserte des collectivités éloignées, chantier naval, nautisme, pêche commerciale, transformation des produits de la mer, mariculture, base de la Garde côtière canadienne, base de navires appartenant à des établissements de recherche ou d'enseignement. Chacune de ces activités doit générer des revenus significatifs pour le port.
- 4 : Quatre de ces activités.
- 3 : Trois de ces activités.
- 2 : Deux de ces activités.
- 1 : Une de ces activités.
- 0 : Aucune de ces activités.

N.B. : Pour chaque activité, on attribue 0,5 point pour sa présence et 0,5 point si elle génère des revenus pour l'administration portuaire.

23. Croisières et excursions

- 5 : Escales de croisières internationales, excellente offre touristique, infrastructures adéquates pour l'accueil de grands navires, synergie entre croisières et transport des marchandises
- 4 : Existence d'une offre touristique importante, mais incapacité d'accueillir de grands navires, utilisation de navettes.
- 3 : Escales de croisières domestiques ou escales occasionnelles de navires de croisières internationales avec usage de navettes.
- 2 : Bon potentiel touristique, à concrétiser.
- 1 : Faible potentiel pour les croisières ou excursions.

Critères financiers

24. Autonomie financière (exploitation)

Moyenne des deux ratios suivants

- 1) Marge d'exploitation dégagée pour chaque 250 mètres de quai existant, en milliers de dollars
 - 5 : Ratio supérieur à 300.
 - 4 : Ratio compris entre 200 et 299.
 - 3 : Ratio compris entre 100 et 199.
 - 2 : Ratio compris entre 1 et 99.
 - 1 : Ratio compris entre (100) et 0.
 - 0 : Ratio inférieur à (100).

- 2) Revenu moyen divisé par coût moyen
 - 5 : Ratio supérieur à 2,00.
 - 4 : Ratio se situant entre 1,50 et 1,99.
 - 3 : Ratio se situant entre 1,25 et 1,49.
 - 2 : Ratio se situant entre 1,00 et 1,24.
 - 1 : Ratio se situant entre 0,50 et 0,99.
 - 0 : Ratio inférieur à 0,49.

Autres critères

25. Relations avec le milieu

- 4 : Bons rapports entre le port et la municipalité et le milieu.
- 3 : Cohabitation un peu difficile entre le port et la municipalité ou le milieu.
- 2 : Rapport conflictuel entre le port et la municipalité ou le milieu.
- 1 : Cohabitation très conflictuelle entre le port et la municipalité ou le milieu.

Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique – 20 juin 2002

Annexe 6

Liste des documents de soutien

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME
GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

Liste des documents de soutien

Soutien secrétariat

Comptes rendus des rencontres 1 à 14.

Liste des documents déposés.

Soutien informationnel

Listes

Le réseau d'infrastructures de transport maritime du Québec, ministère des Transports du Québec, 28 novembre 2001.

Cartes

Les ports commerciaux du Québec, décembre 2001.

Intensité d'utilisation par le camionnage des principales autoroutes et routes nationales, 1998, ministère des Transports du Québec, mai 2000.

Le Fleuve Saint-Laurent : 1800 km de terminaux portuaires (emplacement des usines papetières), ministère des Transports du Québec, octobre 1999.

L'industrie des produits forestiers de première transformation au Québec, ministère des Ressources naturelles, 28 septembre 2001.

Les ports commerciaux du Québec : un réseau au service de l'industrie, ministère des Transports du Québec, décembre 2001.

Nombre d'établissements manufacturiers exportateurs par municipalité régionale de comté et par municipalité de 10 000 habitants et plus, 1998, ministère des Transports du Québec, mai 2000.

Tonnage par catégorie de marchandises dans les principaux ports du Québec de 1987 à 1997, ministère des Transports du Québec, mai 2000.

Corridors maritimes du transport de marchandises à partir des chargements et des déchargements aux principaux ports du Québec, 1997, ministère des Transports du Québec, mai 2000.

Portrait du trafic portuaire québécois, Innovation maritime pour le ministère des Transports du Québec, décembre 2001.

Tableaux et graphiques

Profil technique des ports commerciaux du Québec, ministère des Transports du Québec, 13 décembre 2001.

Série de 22 graphiques et tableaux illustrant l'évolution des tonnages manutentionnés par catégorie de marchandises dans les ports du Québec pour les années 1983, 1991, et 1995 à 1999, Innovation maritime pour le ministère des Transports du Québec, décembre 2001.

Estimation des taux d'utilisation des capacités à quai pour les ports de Transports Canada, ministère des Transports du Québec, 28 février 2002.

Tonnages annuels moyens et cotation des critères 17 et 18, ministère des Transports du Québec, 14 juillet 2002.

Données financières

Profil financier des ports commerciaux du Québec, ministère des Transports du Québec, 2 juillet 2002.

Extrait des *États financiers au 31 décembre 2000* pour les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec.

Plans d'affaires produits dans le cadre des projets de prise en charge par le milieu des ports de Baie-Comeau, Chandler, Gaspé, Gros-Cacouna, Havre-Saint-Pierre, Pointe-au-Pic et Portneuf *.

État des résultats pour les ports de Transports Canada, Transports Canada *.

Fiches

Fiches signalétiques (aspects économiques et financiers) sur chaque port, février 2002

Autres

Enquête auprès des armateurs, pilotes, agents maritimes, comités de ports et responsables de la Garde côtière canadienne au sujet des critères *accès maritime* et *services connexes*, par Mme Sonia Simard, Fednav International, et M. Claude Mailloux, SODES.

Rapport du comité multipartite sur les sites contaminés du Saint-Laurent susceptibles d'avoir un impact sur le béluga, Saint-Laurent Vision 2000, septembre 1998 *.

Le Saint-Laurent, dynamique et contamination des sédiments, Centre Saint-Laurent (résumé transmis par courriel de M. Pierre Michon), ministère de l'Environnement du Québec, à M. Claude Mailloux, SODES, 21 avril 2002).

* Ces documents n'ont pas été remis aux membres du Groupe de travail

Annexe 7

Profil financier des ports commerciaux du Québec

2 juillet 2002

**PROFIL FINANCIER DES PORTS COMMERCIAUX DU QUÉBEC
(Exploitation et entretien, 2 juillet 2002)**

Ports	Revenu moyen (RM) (K\$)	Coût moyen (CM) (K\$)	Nombre et longueur des postes à quai existants		Ratio RM/CM	Ratio RM-CM/250m (K\$/250m)	Cote autonomie financière		
			Nombre	Longueur (m)			Ratio RM / CM	Ratio RM-CM/250m (K\$/250m)	Cote moyenne
Chandler	7,2	219,0	1	150	0,03	(353)	0	0	0
Gaspé (Sandy Beach)	80,5	372,0	2	355	0,22	(205)	0	0	0
Gros-Cacouna	774,0	756,0	2	282	1,02	16	2	2	2
Matane	312,3	323,8	3	412	0,96	(7)	1	1	1
Rimouski	380,6	431,7	6	857	0,88	(15)	1	1	1
Baie-Comeau	813,0	383,0	4	665	2,12	162	5	3	4
Forestville	15,0	10,0	1	137	1,50	9	4	2	3
Havre-Saint-Pierre	113,0	112,0	2	139	1,01	2	2	2	2
Port-Cartier	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5
Sept-Îles	3 496,7	3 295,6	n.d.	1 424	1,06	35	2	2	2
Pointe-au-Pic	240,0	360,0	1	120	0,67	(250)	1	0	0,5
Port-Alfred	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5
Port Saguenay	1 469,4	1 048,6	n.d.	286	1,40	368	3	5	4
Portneuf	77,1	81,8	3	145	0,94	(8)	1	1	1
Québec	11 106,7	8 155,7	n.d.	6 844	1,36	108	3	3	3
Bécancour	2 429,0	1 280,4	5	1 123	1,90	256	4	4	4
Trois-Rivières	3 476,2	1 965,2	n.d.	1 500	1,77	252	4	4	4
Côte-Sainte-Catherine	n.d.	n.d.	2	298	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5
Montréal	61 988,0	47 500,0	n.d.	15 303	1,31	237	3	4	3,5
Sorel	535,9	285,5	3	469	1,88	133	4	3	3,5
Valleyfield	800,0	600,0	3	1 106	1,33	45	3	2	2,5

NOTES SUR LE PROFIL FINANCIER

Pour tous les ports

1. Les coûts d'exploitation donnés excluent l'amortissement et les intérêts sur les emprunts.
2. Les revenus d'exploitation affichés n'excluent que les revenus de placement.

Ports de Transports Canada

Revenu moyen (RM)

3. Chandler : moyenne des données selon Transports Canada pour les années 1999-2000 et 2000-2001 (période suivant la fermeture de la papetière locale).
4. Gaspé : 15 % de la moyenne des données selon Transports Canada pour les années 1998-1999 à 2000-2001 (la fermeture de Fonderie Gaspé en avril 2002 a entraîné une réduction des tonnages d'environ 85 %).
5. Gros-Cacouna, Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre, Pointe-au-Pic et Portneuf : tiré des scénarios «réalistes» des plans d'affaires réalisés dans le cadre des projets de prise en charge par le milieu.
6. Matane, Rimouski et Sorel : moyenne des données selon Transports Canada pour les années 1998-1999 à 2000-2001.

Coût moyen (CM)

7. Chandler, Gaspé, Gros-Cacouna, Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre, Pointe-au-Pic et Portneuf : selon les plans d'affaires réalisés dans le cadre des projets de prise en charge par le milieu.
8. Matane, Rimouski et Sorel (plans d'affaires inexistant) : moyenne des données selon Transports Canada pour les années 1998-1999 à 2000-2001, multipliée par un facteur de 2,3, soit l'écart moyen observé entre la donnée moyenne de Transports Canada pour la même période et la donnée des plans d'affaires pour les ports pour lesquels il existe de tels plans d'affaires.

Administrations portuaires canadiennes

9. Les données sont tirées des sommaires des rapports financiers 2000; l'amortissement est exclu des dépenses; les revenus de placement sont exclus des revenus.

Ports privés

10. Port-Cartier, Port-Alfred et Côte-Sainte-Catherine, la cote 5 n'est pas le résultat d'un calcul car leurs données financières sont confidentielles. On a fait l'hypothèse qu'en tant que ports privés ils doivent s'autofinancer.

Annexe 8

Tonnages annuels moyens et cotation des critères 17 et 18

26 juin 2002

TONNAGE ANNUEL MOYEN ET COTATION DES CRITÈRES 17 ET 18

PORTS	1 998		1 999		2 000		Moyenne		Cote	
	Quais publics	Quais privés	Quais publics	Quais privés	Quais publics	Quais privés	Quais publics	Quais privés	Quais publics #17	Quais privés #18
Chandler	58 993	n.a.	15 039	n.a.	3 360	n.a.	25 797	n.a.	0	0
Gaspé	464 763	n.a.	484 780	n.a.	583 059	n.a.	510 867	n.a.	0	0
Gros-Cacouna	399 845	n.a.	282 719	n.a.	224 169	n.a.	302 244	n.a.	1	0
Matane	734 207	n.d.	760 221	n.d.	391 898	n.d.	628 775	e. 800 000	2	1
Rimouski	285 675	n.a.	308 234	n.a.	266 538	n.a.	286 816	n.a.	1	0
Baie-Comeau	556 373	4 683 805	586 091	5 753 379	592 278	3 708 842	578 247	4 715 342	2	2
Forestville	4 355	n.a.	3 724	n.a.	n.d.	n.a.	4 040	n.a.	0	0
Havre-Saint-Pierre	15 361	3 196 421	6 529	3 243 840	26 712	3 132 187	16 201	3 190 816	0	2
Port-Cartier	n.d.	19 275 682	n.d.	19 928 803	n.d.	19 379 648	e. 100 000	19 528 044	0	3
Sept-Îles	7 135 728	13 790 403	7 748 062	16 137 519	6 472 595	13 598 853	7 118 795	14 508 925	4	3
Pointe-au-Pic	164 395	n.a.	200 831	n.a.	165 130	n.a.	176 785	n.a.	1	0
Port-Alfred	n.a.	4 311 377	n.a.	3 964 876	n.a.	n.d.	n.a.	4 138 127	0	2
Port Saguenay	303 341	n.a.	400 939	n.a.	485 000	n.a.	396 427	n.a.	1	0
Portneuf	83 164	n.a.	116 934	n.a.	123 040	n.a.	107 713	n.a.	0	0
Québec	15 569 905	n.d.	16 287 345	n.d.	16 300 000	n.d.	16 052 417	n.d.	4	2
Bécancour	1 437 403	n.a.	1 615 675	n.a.	n.d.	n.a.	1 526 539	n.a.	3	0
Trois-Rivières	2 314 051	n.a.	2 244 392	n.a.	n.d.	n.a.	2 279 222	n.a.	3	0
Côte-Sainte-Catherine	664 072	n.a.	644 871	n.a.	n.d.	n.a.	654 472	n.a.	2	0
Montréal	21 007 005	n.a.	20 370 224	n.a.	20 733 391	n.a.	20 703 540	n.a.	5	0
Sorel	606 978	5 897 219	603 098	6 336 423	633 332	5 540 849	614 469	5 924 830	2	2
Valleyfield	190 189	n.a.	168 588	n.a.	230 000	n.a.	196 259	n.a.	1	0

Notes

n.a. : non applicable, n.d. : non disponible, e. : estimation

1- Sources des données : Transports Canada pour les ports de TC (moyenne de 1998, 1999 et 2000, quais publics et privés), Statistique Canada (moyenne de 1998 et 1999) pour les autres ports, Société des Traversiers du Québec pour les traversiers routiers (Matane , Baie-Comeau et Sorel), Cogema pour le traversier-rail (Matane - Baie-Comeau - Godbout).

2- Pour Gaspé on utilise 15 % de la moyenne des 3 dernières années, ceci en raison de la chute brutal des marchandises transportés.

3- On a intégré le tonnage moyen des 3 dernières années des traversiers routiers (camions remorques seulement) au tonnage des quais publics à Matane, Baie-Comeau et Sorel; le nombre moyen (1999, 2000 et 2001) des camions semi-remorques utilisant les services de la STQ pour ces trois ports est respectivement 7 688, 7 688, et 22 751; le tonnage est estimé en utilisant un tonnage moyen de 25 tonnes par semi-remorque .

4- On a intégré le tonnage moyen des 3 dernières années du traversier-rail, soit 800 Kt, aux tonnages des quais privés à Matane et Baie-Comeau.

5- À québec, les chiffres inscrites dans la collone des quais publics proviennent de Statistique Canada et incluent les tonnages des quais privés.

Les autorités du port estiment à environ 10 M le tonnage aux quais privés d'Ultramar, les restes aux quais publics; à Sept-Îles, on a utilisé la moyenne de 1999, 2000 et 2001 respectivement.

Annexe 9

**Rencontres de validation de Matane, Baie-Comeau et Bécancour :
Principaux commentaires des participants**

et

Liste des personnes présentes aux rencontres de validation

29 mai 2002

FORUM DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT MARITIME

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

Rencontres de validation de Matane, Baie-Comeau et Bécancour

(29 avril et 6 mai 2002)

Principaux commentaires des participants

Les commentaires des participants sont basés sur la version du 25 avril 2002 de la Grille de cotation.

Commentaires entendus à Matane

1. Absence de critère portant sur la présence ou la proximité d'une « zone industrialo-portuaire » (Claude Canuel).
2. Définition et échelle du critère *accès ferroviaire*
 - 2.1 Problème avec la notion de « proximité » à la cote zéro (Bruno Gagnon)
 - 2.2 Traitement des CFIL et écart entre les cotes 2 et 5 (plusieurs participants).
3. Cotes *accès ferroviaire* et *état des infrastructures* pour Rimouski jugées sévères, proximité d'un aéroport et d'un parc industriel non pris en considération (Michel Tremblay).
4. Cotes *accès et protection* et *autonomie financière* pour Sept-Îles jugées sévères (Charles Langlois).
5. Cotes jugées sévères pour Matane:
 - 5.1 *Services connexes* : carburant offert sur place (Georges Gagnon).
 - 5.2 *Autonomie financière* : choix des données et inclusion des revenus du terminal traversier-rail (Georges Gagnon).
 - 5.3 *Accès routier* : subjectivité de l'échelle (Linda Cormier).
 - 5.4 *Accès en hiver* : 1 faible, plutôt que 3 à Rimouski (Georges Gagnon).
6. Cotes jugées sévères pour Gaspé sur les critères *accès aux quais*, *dragage*, *accès en hiver*, *services connexes*, *diversité des marchandises*, *main-d'œuvre*, *diversité des usages*, *relations avec le milieu* (Bruno Bernatchez).
7. Critère *diversité des usages* : est-ce bien un avantage ? (Marie-Josée Huot).
8. Prendre en considération l'avantage des ports situés en aval de Québec au regard des niveaux d'eau (Gérald Daoust).
9. Majorer la pondération du critère *sûreté* à 5 (Claude Canuel).

Commentaires entendus à Baie-Comeau

1. Cotes jugées très sévères pour Port-Saguenay (commentaires écrits à venir) (Réjean Dufour).
2. Majorer la pondération du critère *main-d'œuvre* à 5 (Alexis Ségal).
3. Prendre en considération la valeur des marchandises transbordées (Véronique Gilain).
4. Critère *accès ferroviaire* : la qualité du service des CFIL est aussi avantageuse que la présence des CN et CP (plusieurs participants).
5. Un accès routier insuffisant devrait se traduire par une meilleure cote, compte tenu du caractère d'autant plus essentiel du port (Véronique Gilain).
6. À Baie-Comeau, le tonnage du quai de la STQ devrait être pris en compte dans le critère *niveau des activités quais privés*.

Commentaires entendus à Bécancour

1. Révision de certaines cotes demandée pour Havre-Saint-Pierre (voir la lettre de M. Pierre Cormier en date du 2 mai 2002) (Pierre Cormier et Raymond Richard).
2. Prendre en considération les différences de coûts entre les ports (Gilles Morin).
3. Révision de certaines cotes demandée pour Portneuf (voir la lettre de M. Jacquelin Beaupré en date du 3 mai 2002) (René Savard).
4. Remise en question de la cote *accès ferroviaire* de Côte-Sainte-Catherine (présence d'une voie ferrée sur le quai); tenir compte de la flexibilité commerciale démontrée par les entités portuaires (Serge Faucher).
5. Interrogations sur le traitement de la question des quais publics/quais privés et sur la cote *relations avec le milieu* pour Sorel (Claude Piché)
6. Interrogations sur certaines cotes de Bécancour et sur la notion de *relations avec le milieu* en rapport avec l'isolement du port de Bécancour (Serge Girard). Il est convenu que les cotes *sûreté*, *vocation sur le marché du cabotage*, *zone d'influence* et *relations avec le milieu* doivent être révisées.

Michel Dignard
Groupe de travail sur le
réseau portuaire stratégique
29 mai 2002

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

Liste des personnes présentes aux rencontres de validation

Matane, 29 avril 2002

Membres du Groupe de travail

M ^{me}	Sonia Simard	Division des opérations, Fednav international
MM.	Marc Dulude	Vice-président, IMTT – Québec, président du Groupe de travail
	Serge Belzile	Président, Chemins de fer du Québec
	Serge Dubreuil	Président, Logistec Arrimage
	Claude Mailloux	Directeur général adjoint, Société de développement économique du Saint-Laurent
	André Meloche	Directeur du transport maritime, aérien et ferroviaire, ministère des Transports du Québec
	Pierre Brochu	Analyste, ministère des Transports du Québec, secrétaire du Forum de concertation sur le transport maritime
	Michel Dignard	Analyste, ministère des Transports du Québec, secrétaire du Groupe de travail
	Pierre Chebou	Analyste, ministère des Transports du Québec

Participants :

M ^{mes}	Linda Cormier	Mairesse de Matane
	Suzanne Déry	Adjointe d'administration, Ville de Matane
	Marie-Josée Huot	Directrice générale, CLD Rivière-du-Loup
	Évangéline Lévesque	Chef, Service économie et plan directeur, ministère des Transports du Québec
MM.	Michel Barriault	Directeur général, Ville de Matane
	Bruno Bernatchez	Agent de développement, Corporation Portuaire de Gaspé
	Claude Canuel	Directeur, Gestion territoriale, Ville de Matane
	Denis Clements	Conseiller, Corporation de développement industrielle et commerciale de Sept-Îles
	Gérard Daoust	Analyste, ministère des Transports du Québec, Direction de Québec
	Gilbert Desrosiers	Agent d'évaluation, ministère des Transports du Québec, Direction Bas-Saint-Laurent - Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine

Stéphane Dion	Analyste, ministère des Transports du Québec, Direction du Saguenay - Lac-Saint-Jean - Chibougamau
Bruno Gagnon	Directeur général, CLD des Basques et président, Commission de développement du parc portuaire de Gros-Cacouna
Georges Gagnon	Directeur général, COGEMA
Charles A. Langlois	Premier dirigeant, Administration portuaire de Sept-Îles
Carol Soucy	Vice-président, Administration portuaire de Sept-Îles
Michel Tremblay	Corporation portuaire de Gaspé
Michel Tremblay	Maire de Rimouski et président de la Commission du port de Rimouski

Baie-Comeau, 29 avril 2002

Membres du Groupe de travail :

Les mêmes qu'à Matane.

Participants :

M ^{mes}	Véronique Gilain	Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau
	Marie L. Labelle	Vice-présidente adjointe, Alcoa – Aluminerie de Baie-Comeau
	Évangéline Lévesque	Chef, Service économie et plan directeur, ministère des Transports du Québec
MM.	Réjean Dufour	Responsable du développement et des opérations, Port Saguenay
	Bernard Gauthier	Commissaire industriel, Corporation de développement économique de la région Port-Cartier
	Stephen Léonard	Gérant commercial, Cargill Ltée
	Guy Néron	CLD de la MRC de Charlevoix-Est et Corporation régionale d'administration portuaire de Pointe-au-Pic
	Louis Provost	Directeur général administration, Minière Québec Cartier
	Pierre Racine	Ingénieur, ministère des Transports du Québec, Direction Côte-Nord
	Alexis Ségal	Vice-président - Affaires corporatives, Aluminerie Alouette Inc.
	Claude Tremblay	Directeur, ministère des Transports du Québec, Direction Côte-Nord

Bécancour, 06 mai 2002

Membres du Groupe de travail :

MM. Marc Dulude	Vice-président, IMTT – Québec, président du Groupe de travail
Serge Dubreuil	Président, Logistec Arrimage
Claude Mailloux	Directeur général adjoint, Société de développement économique du Saint-Laurent
Robert Masson	Directeur général, Administration Portuaire de Trois-Rivières
Joseph Trouvé	Directeur, Développement corporatif, Canadien National
Pierre Brochu	Analyste, ministère des Transports du Québec, secrétaire du Forum de concertation sur le transport maritime
Michel Dignard	Analyste, ministère des Transports du Québec, secrétaire du Groupe de travail
Pierre Chebou	Analyste, ministère des Transports du Québec

Participants :

MM. Fernand Beudet	Les Grains Lac Supérieur
Jacquelin Beaupré	Maire, Ville de Portneuf
Stéphane Conant	Analyste, ministère des Transports du Québec, Direction Ouest-Montérégie
Pierre Cormier	Commission de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre
François Derome	Commissaire industriel, CLD de Beauharnois-Salaberry
Serge Faucher	Consultant, représentant de l'Association canadienne du transport industriel
Serge Girard	Vice-président, Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
André Hamelin	Chef, Service des liaisons et partenaires, ministère des Transports du Québec, Direction Est-Montérégie
Bernard Lamarche	Directeur des dépôts, Pétroles Irving Inc.
Alain Lambert	Directeur usine RHI-Canada Inc.
Jean-Louis Marcotte	Maire de Notre-Dame-de-Portneuf
Gilles Morin	Directeur général, Les élévateurs de Trois-Rivières
Claude Piché	Directeur, Développement économique, CLD Bas-Richelieu
Raymond Richard	Directeur, Port de Havre-Saint-Pierre
Fernand Roy	Directeur, James Richardson International
René Savard	CLD de Portneuf
Benoît Soucy	Surintendant, James Richardson International

Annexe 10

Liste des lettres adressées au Groupe de travail dans le cadre de la validation

16 juillet 2002

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE RÉSEAU PORTUAIRE STRATÉGIQUE

LISTE DES LETTRES ADRESSÉES

AU GROUPE DE TRAVAIL DANS LE CADRE DE LA VALIDATION DE LA GRILLE DE COTATION

- Lettre de M. Bruno Benatchez (Corporation portuaire de Gaspé) à M. Marc Dulude en date du 1^{er} mai 2002.
- Courriel de M. Guy Néron (Corporation régionale d'administration portuaire de Pointe-au-Pic) à M. Michel Dignard en date du 1^{er} mai 2002.
- Lettre de M. Stephen Leonard (Corporation d'administration portuaire de Baie-Comeau) à M. Michel Dignard en date du 2 mai 2002.
- Courriel de M. Pierre Cormier (Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre) à M. Michel Dignard en date du 2 mai 2002.
- Lettre de M. Normand Fillion (Administration portuaire de Montréal) à M. Robert Masson en date du 3 mai 2002.
- Lettre de M. Pierre Paquin (Administration portuaire du Saguenay) à M. Marc Dulude en date du 3 mai 2002.
- Lettre de M. Jacquelin Beaupré (Comité du quai de Portneuf) à M. Michel Dignard en date du 3 mai 2002.
- Lettre de M. Claude Piché (CLD Bas-Richelieu, Sorel-Tracy) à M. Michel Dignard en date du 8 mai 2002.
- Lettre de M. Laurent Tourigny (Trac-World, Ville Sainte-Catherine) à M. Michel Dignard en date du 10 mai 2002.
- Lettre de M. Guy Berthiaume (Prommel) à M. Michel Dignard en date du 25 juin 2002.

Michel Dignard

Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique

16 juillet 2002

Annexe 11

Grille de cotation

19 août 2002

(découpage régional modifié selon la résolution du Forum du 8 novembre 2002)

Grille de cotation

	CRITÈRES TECHNIQUES												CRITÈRES ÉCONOMIQUES										AUTRES				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
	Accès aux quais et protection	Dragage et hauts-fonds	Accès en hiver	Profondeur d'eau	Accès routier	Accès ferroviaire	État des infrastructures	Capacité d'entreposage	Capacité d'expansion	Services connexes	Passif environ. et sensibilité du milieu	Sûreté	Capacité à desservir une région	Vocation sur le marché du cabotage	Zone d'influence	Diversité des marchandises	Niveau d'activité quais publics	Niveau d'activité quais privés	Présence d'utilisateurs stratégiques	Arrimage	Main-d'œuvre	Diversité des usages	Croisières et excursions	Autonomie financière exploitation	Relations avec le milieu	Total non pondéré	Total pondéré
PONDÉRATION	2	2	3	5	5	5	3	1	3	1	3	1	10	3	5	3	3	1	5	3	5	1	1	10	3		422
Chandler	3	3	1	3	1	3	3	0	1	2	5	1	1	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	4	36,0	117,0
Gaspé	5	5	1	3	1	0	4	3	2	2	0	1	2	3	2	2	0	0	2	1	2	1,5	3	0	4	49,5	151,5
Gros-Cacouna	1	2	1	3	5	0	4	3	3	2	2,5	1	4	3	3	2	1	0	2	3	5	0	1	2	4	57,5	233,5
Matane	3	3	1	3	2,5	3	3	2	1	3	5	1	4	5	5	3	2	1	2	1	2	3	3	1	4	66,5	237,5
Rimouski	3	1	1	1	3	0	2	2	1	2	5	1	2	4	2	3	1	0	1	1	4	2,5	3	1	4	50,5	169,5
Baie-Comeau	5	5	4	3	2	3	3	2	2,5	3	2,5	4	4	5	5	4	2	2	4	1	4	2	2	4	4	82,0	304,0
Forestville	1	1	0	1	2	0	1	0	1	1	5	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	3	4	29,0	115,0
Havre-Saint-Pierre	5	5	4	1	1	1	1	2	2	2	2,5	1	2	3	2	3	0	2	2	1	2	3	3	2	4	56,5	179,5
Port-Cartier	3	5	4	5	2	2	3	3	3	3	5	5	3	5	5	3	0	3	3	1	3	0	1	5	4	79,0	295,0
Sept-Îles	5	5	3,5	5	2	2	3	3	4	3	5	4	4	5	4	3	4	3	3	3	5	1,5	2	2	4	88,0	305,0

Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique, 19 août 2002

Note :

Le découpage régional a été modifié selon la résolution du Forum en date du 8 novembre 2002, de sorte que Gros-Cacouna et Matane-Rimouski se retrouvent dans deux régions distinctes.

Grille de cotation (suite)

	CRITÈRES TECHNIQUES												CRITÈRES ÉCONOMIQUES										AUTRES		Total non pondéré	Total pondéré	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			25
	Accès aux quais et protection	Dragage et hauts-fonds	Accès en hiver	Profondeur d'eau	Accès routier	Accès ferroviaire	État des infrastructures	Capacité d'entreposage	Capacité d'expansion	Services connexes	Passif environ. et sensibilité du milieu	Sûreté	Capacité à desservir une région	Vocation sur le marché du cabotage	Zone d'influence	Diversité des marchandises	Niveau d'activité quais publics	Niveau d'activité quais privés	Présence d'utilisateurs stratégiques	Arrimage	Main-d'œuvre	Diversité des usages	Croisières et excursions	Autonomie financière exploitation	Relations avec le milieu		
Pointe-au-Pic	3	5	4	2	2	3	3	2	0	2	5	2	2	2	1	2	1	0	1	2	5	1	3	0,5	4	57,5	190,0
Port-Alfred	3	4	1	3	3	4	3	3	0	2,5	1,5	5	2	2	2	3	0	2	3	1	5	0	2	5	3	63,0	242,0
Port Saguenay	3	5	1	4	3	0	4	4	2,5	2	2,5	5	3	2,5	2	3	1	0	4	1	5	0	1	4	4	66,5	252,5
Portneuf	1	4	2	3	3	1	1	0	0	1	5	1	1	0	1	2	0	0	1	1	2	1	1	1	2	35,0	128,0
Québec	3	4	3	4,5	5	4	3	5	4	3,5	0	2	4	5	5	4	4	2	5	4	3	4	5	3	2	91,0	325,0
Bécancour	3	3	2,5	3	4	3	3	3,5	5	2,5	5	2	3	3	4	3	3	0	5	4	4	0	1	4	4	77,5	303,5
Trois-Rivières	3	4	3	3	4	4	3	5	3	2,5	2,5	1	4	4,5	5	4	3	0	5	4	4	0	2	4	4	81,5	322,5
Côte-Sainte-Catherin	3	4	0	2	3,5	3	3	1	2	2	4	1	2	4	2	2	2	0	2	1	5	1	1	5	4	59,5	243,5
Montréal	3	4	2	3	5	5	3	5	4	4	0	5	5	5	5	5	5	0	5	5	3	1	5	3,5	2	92,5	342,0
Sorel	1	1	2	2,5	3,5	1	2	3	2	3	0	2,5	3	3,5	4	3	2	2	3	3	4	2	2	3,5	2	60,5	232,0
Valleyfield	3	4	0	2	3,5	3	3	4	3	2	2,5	5	2	2	2	3	1	0	3	1	5	1	1	2,5	4	62,5	223,0

Groupe de travail sur le réseau portuaire stratégique, 19 août 2002

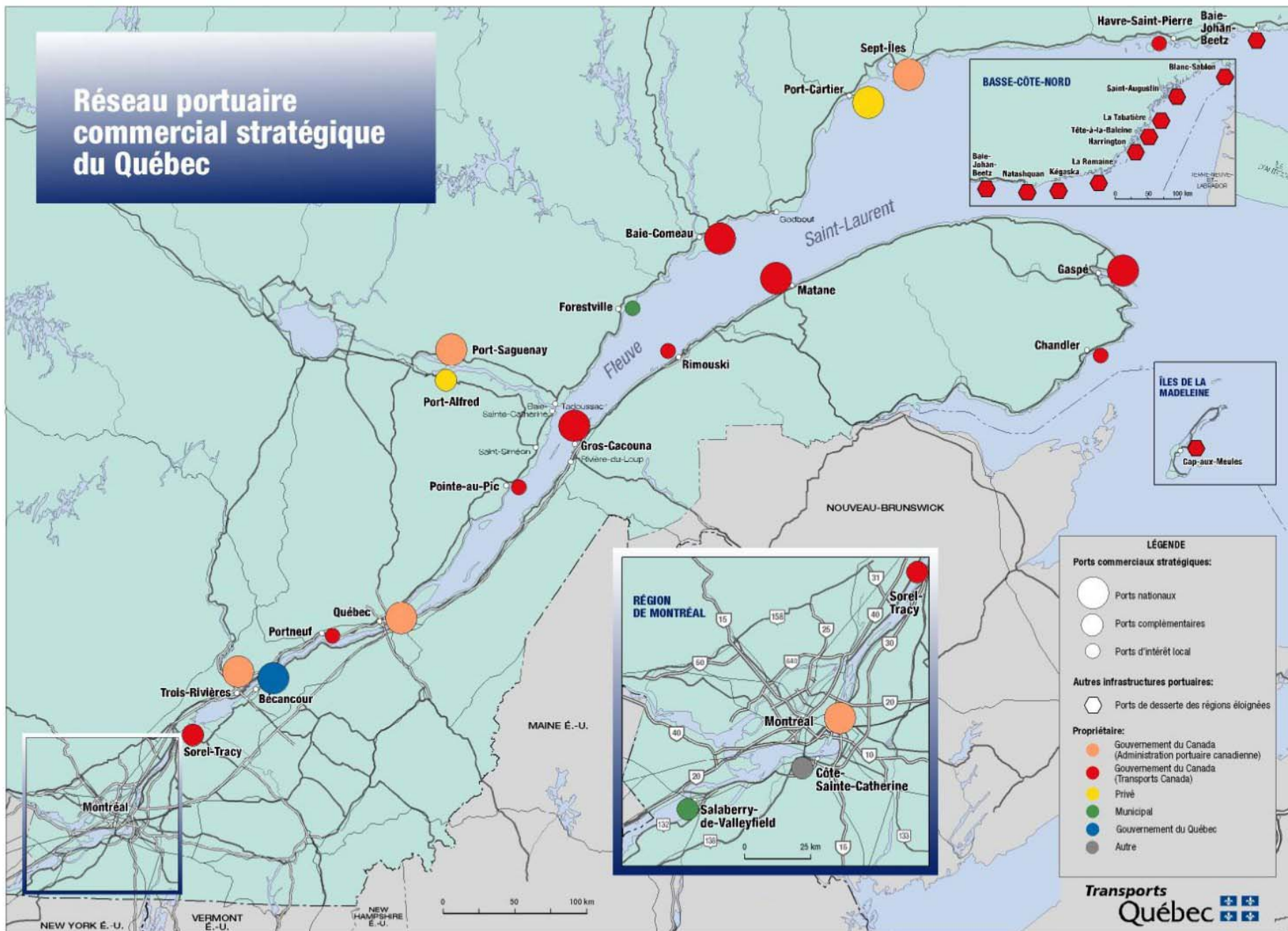
Note :

Le découpage régional a été modifié selon la résolution du Forum en date du 8 novembre 2002, de sorte que Gros-Cacouna et Matane-Rimouski se retrouvent dans deux régions distinctes.

Annexe 12

Carte : Réseau portuaire commercial stratégique du Québec janvier 2003

Réseau portuaire commercial stratégique du Québec



Service de la géomatique, janvier 2003

