



**Les politiques publiques visant à soutenir la croissance du
transport maritime dans le respect des principes du
développement durable : leçons de l'expérience canadienne**

Mémoire présenté

dans le cadre du programme de maîtrise en gestion des ressources maritimes
en vue de l'obtention du grade de maître ès sciences (M.Sc.)

PAR

© **El Hadji Amadou DIEYE**

Novembre 2024

Composition du jury :

Anne Fauré, présidente du jury, Université du Québec à Rimouski

Emmanuel Guy, directeur de recherche, Université du Québec à Rimouski

Josée Laflamme, professeure, Université du Québec à Rimouski

Dépôt initial le 17/10/2024

Dépôt final le 05/11/2024

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À RIMOUSKI
Service de la bibliothèque

Avertissement

La diffusion de ce mémoire ou de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire « *Autorisation de reproduire et de diffuser un rapport, un mémoire ou une thèse* ». En signant ce formulaire, l'auteur concède à l'Université du Québec à Rimouski une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de son travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, l'auteur autorise l'Université du Québec à Rimouski à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de son travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits moraux ni à ses droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, l'auteur conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont il possède un exemplaire.

À mes parents qui m'ont mis au monde

Baye Iba DIEYE et Mère Aida Fall

À mon oncle qui m'a mis dans le monde

Tonton Djiby Fall

REMERCIEMENTS

Au terme de ces années de recherche, je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à l'ensemble des personnes qui m'ont aidé à aller au bout de cette aventure passionnante qu'est le mémoire et qui m'ont tant apporté aussi bien sur le plan professionnel que personnel.

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à mon directeur de mémoire monsieur le professeur Emmanuel Guy. En fait, ce travail ne serait jamais d'actualité s'il n'avait pas accepté de guider mes premiers pas d'apprenti chercheur en sciences de gestion. Malgré son calendrier chargé, il a toujours fait preuve d'une grande disponibilité et d'attention tout au long de ce cheminement vers la soutenance. Je le remercie pour ses conseils avisés, ses remarques et ses encouragements qui m'ont toujours servi de sources d'espoir durant ces longues, difficiles mais passionnantes années de labeur. Merci de m'avoir donné l'opportunité de réaliser mon rêve.

Mes remerciements vont aussi à l'endroit des membres du jury pour le temps et l'attention accordés à mon travail de recherche. Professeures Anne Fauré et Josée Laflamme, je vous suis reconnaissant pour toutes vos remarques, vos suggestions et pour l'intérêt porté à ma recherche.

J'exprime également ma profonde gratitude à tous les professeurs qui ont apporté leur pierre à cet édifice. Je remercie messieurs et mesdames les professeurs Jean-Claude Brêthes, Marie-Noëlle Albert, Marie-Michèle Couture, James Wilson et Kouakou Dogui. En réalité, leurs conseils pertinents et leurs encouragements m'ont permis d'être plus rigoureux dans ma démarche pour poursuivre et mener à bien cette recherche.

Je voudrais faire une mention spéciale à toute l'équipe du Centre d'aide à la réussite (CAR) pour leur apport incommensurable pour la bonne qualité du document. Mes remerciements vont aussi à l'équipe de la bibliothèque, aux agents d'administration, aux anciens et actuels étudiants en GRM, vous avez rendu mon intégration à l'UQAR et au programme de la Gestion des ressources maritimes plus facile.

Je voudrais sincèrement remercier le Programme canadien des bourses de la francophonie (PCBF) pour m'avoir sélectionné et avoir financé ce travail maîtrise. Il m'a permis de réaliser ce mémoire dans les meilleures conditions possible. Merci infiniment à toute l'équipe du PCBF.

Un grand merci à toute la communauté sénégalaise de Rimouski, à mes amis et à toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué, à travers leur affection, leur confiance et leur soutien moral, à surmonter les difficiles épreuves et à trouver la force nécessaire pour venir à bout de ce long parcours. Mes pensées vont à tous ceux qui nous ont quittés durant ces années de recherche et que j'ai tant aimés (le khalife de Mpal Baye Serigne Lamine NGOM, Baye Malick DIEYE, Père Kaly SOW, Soda DIEYE, Mère Leila Guèye...) Qu'Allah leur accorde sa miséricorde! Amin.

Enfin, je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à ma famille, à mes frères, à mes sœurs, à mes oncles, à mes tantes et plus particulièrement à mes parents qui se sont sacrifiés toute leur vie pour m'élever et me cultiver et qui n'ont jamais cessé de croire en moi. Aujourd'hui, si on me décrit comme un navire qui a pu traverser les eaux troubles pour arriver à bon port, c'est grâce à la bonne éducation qu'on m'a inculquée et qui me sert toujours de gouvernail.

Je n'oublierai jamais ma femme pour ses nombreux sacrifices et son soutien inconditionnel pour la réussite de ce mémoire. Merci à vous et à mon fils d'avoir accepté de faire du mémoire la priorité

RÉSUMÉ

Ce mémoire s'intéresse aux obstacles entravant la progression vers une durabilité accrue dans le secteur du transport maritime. Notre travail s'appuie sur le constat initial que les progrès en la matière demeurent en-deçà des attentes des parties prenantes malgré le renforcement observé des initiatives d'encadrement public en la matière depuis les années 1990. L'objectif est d'évaluer **dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ?**

Le dispositif méthodologique développé pour y apporter des éléments de réponse est une démarche qualitative ancrée dans un paradigme épistémologique constructiviste, utilisant la stratégie de cas multiples avec une perspective historique ou chronologique.

Trois cas d'études sont documentés via une variété de sources documentaires. Il s'agit de la gouvernance portuaire à travers le bilan du modèle canadien depuis la réforme de 1998; de l'initiatives des Portes et corridors commerciaux stratégiques; et enfin de la croissance portuaire et les développements des infrastructures via les projets nouveaux terminaux à conteneurs des ports de Montréal et de Québec.

L'étude met ainsi en lumière les multiples préoccupations des différentes parties prenantes concernant les politiques publiques dans le domaine du transport maritime. Ces préoccupations montrent qu'il y a des difficultés à mettre pleinement en place les objectifs de développement durable.

Mots clés :

Transport maritime – politiques publiques – obstacles – développement durable – parties prenantes – Canada

ABSTRACT

This thesis focuses on the obstacles hindering progress towards greater sustainability in the shipping sector. Our work is based on the initial observation that progress in this area is still falling short of stakeholders' expectations, despite the observed strengthening of public oversight initiatives in this area since the 1990s. The objective is to assess **to what extent does the Canadian experience support, or not, the assertion that Canadian public policies support the development of the shipping industry while respecting the principles of sustainable development?**

The methodological framework developed to provide some answers to this question is a qualitative approach rooted in a constructivist epistemological paradigm, using a multiple-case strategy with a historical or chronological perspective.

Three case studies are documented via a variety of documentary sources. These are: port governance, through a review of the Canadian model since the 1998 reform; the Strategic Gateways and Trade Corridors initiative; and, finally, port growth and infrastructure development, via the new container terminal projects at the ports of Montreal and Quebec.

The study thus highlights the multiple concerns of the various stakeholders regarding public policy in the field of maritime transport. These concerns show that there are difficulties in fully implementing the sustainable development goals.

Keywords:

Maritime transport - public policy - obstacles - sustainable development – stakeholders - Canada

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|------|
| REMERCIEMENTS | ix |
| RÉSUMÉ | xii |
| ABSTRACT | xiv |
| TABLE DES MATIÈRES | xvi |
| LISTE DES TABLEAUX | xxii |
| LISTE DES FIGURES | xxiv |
| LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES | xxvi |
| INTRODUCTION GÉNÉRALE | 1 |
| CHAPITRE 1 | 6 |
| CONTEXTE GÉNÉRAL | 6 |
| 1.1 LA DESCRIPTION DES ENJEUX DU TRANSPORT MARITIME | 6 |
| 1.1.1 Enjeux économiques | 7 |
| 1.1.2 Enjeux sociaux | 8 |
| 1.1.3 Enjeux environnementaux | 11 |
| 1.1.4 Les facteurs de l'échec d'une politique durable du transport maritime ... | 18 |
| 1.1.5 Une croissance observée des attentes malgré les multiples initiatives | 21 |
| 1.1.6 La contribution de l'OMI sur les ODD | 24 |
| 1.2 LA POLITIQUE PUBLIQUE | 27 |
| 1.2.1 Qu'est-ce qu'une politique publique | 27 |
| 1.2.2 Analyse séquentielle | 31 |
| 1.2.3 Les politiques publiques sur le transport maritime | 48 |
| 1.3 L'EXPÉRIENCE CANADIENNE EN TERMES DE POLITIQUES PUBLIQUES DE TRANSPORT MARITIME | 53 |
| 1.4 QUESTION DE RECHERCHE | 55 |

| | |
|---|-----------|
| CHAPITRE 2 | 58 |
| CHOIX MÉTHODOLOGIQUE ET DÉMARCHE GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE..... | 58 |
| 2.1 JUSTIFICATION ÉPISTÉMOLOGIQUE | 58 |
| 2.1.1 Le positivisme..... | 61 |
| 2.1.2 Le constructivisme | 63 |
| 2.1.3 Posture épistémologique de recherche en regard des paradigmes positivisme et constructivisme | 68 |
| 2.1.4 Position de notre recherche de mémoire en regard de modèles théoriques d'analyses des politiques publiques..... | 71 |
| 2.2 MÉTHODOLOGIE QUALITATIVE..... | 72 |
| 2.3 ÉTUDE DE CAS | 73 |
| 2.4 TECHNIQUE DE COLLECTE DES DONNÉES | 77 |
| 2.4.1 La recherche documentaire et préanalyse..... | 78 |
| 2.4.2 Reconstruction historique ou chronologique..... | 79 |
| 2.5 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'ANALYSE DU CORPUS DE DONNÉES..... | 80 |
| 2.5.1 La méthode interprétative..... | 80 |
| 2.5.2 Le codage des données..... | 81 |
| 2.5.3 Traitement des données dans le cadre de l'analyse sémantique de données textuelles | 85 |
| 2.5.4 Croisement des données | 86 |
| 2.5.5 Validité et fiabilité de la recherche..... | 87 |
| 2.6 CHOIX DES CAS D'ÉTUDES | 89 |
| 2.7 ETHIQUE DE LA RECHERCHE ET DÉCLARATION D'INTÉRÊTS .. | 90 |
| 2.8 CONCLUSION DU CHAPITRE..... | 90 |

| | |
|--|------------|
| CHAPITRE 3 | 94 |
| GOVERNANCE PORTUAIRE, BILAN DU MODÈLE CANADIEN DEPUIS LA RÉFORME DE 1998..... | 94 |
| INTRODUCTION..... | 94 |
| 3.1 L’HISTORIQUE DE LA RÉFORME PORTUAIRE AU CANADA | 96 |
| 3.2 LE SYSTÈME DE GOUVERNANCE DES APC | 101 |
| 3.3 LA SITUATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES DU CANADA | 103 |
| 3.3.1 Description de quelques APC | 103 |
| 3.3.2 Le bilan du trafic maritime..... | 106 |
| 3.3.3 Le bilan financier..... | 108 |
| 3.4 EN FONCTION DE LA SITUATION ACTUELLE, LES APC ONT-ELLES ATTEINT LEURS OBJECTIFS INITIAUX DE LA RÉFORME DE 1998? | 111 |
| 3.4.1 Le mode de fonctionnement du conseil d’administration portuaire..... | 113 |
| 3.4.2 Acquisition et cessation des terres..... | 113 |
| 3.4.3 Les limites d’emprunt | 115 |
| 3.5 PROCESSUS DE RÉVISION DU MODÈLE DE GOUVERNANCE | 116 |
| 3.5.1 Justifications..... | 116 |
| 3.5.2 Mise en forme..... | 117 |
| 3.5.3 Les intervenants ayant manifesté leur intérêt..... | 119 |
| 3.5.4 Le contenu des mémoires soumis | 124 |
| 3.5.5 Résultats des consultations | 129 |
| 3.6 CONCLUSION DU CHAPITRE..... | 144 |
| CHAPITRE 4 | 146 |
| LES CORRIDORS COMMERCIAUX DU CANADA | 146 |
| INTRODUCTION..... | 146 |

| | |
|--|------------|
| 4.1 DÉFINITION ET TYPOLOGIE DE CORRIDORS COMMERCIAUX..... | 149 |
| 4.1.1 Modèle de gestion des corridors | 151 |
| 4.2 L'ÉVOLUTION DES GRANDES TENDANCES DANS LE COMMERCE | |
| 153 | |
| MONDIAL | 153 |
| 4.2.1 État des exportations | 153 |
| 4.2.2 État des importations | 155 |
| 4.3 L'ÉVOLUTION DU COMMERCE DE MARCHANDISES DU CANADA | 159 |
| 4.3.1 Les exportations de marchandises | 159 |
| 4.3.2 Les importations de marchandises..... | 161 |
| 4.3.3 Le commerce selon le mode de transport | 163 |
| 4.4 PORTES ET CORRIDORS COMMERCIAUX STRATÉGIQUES | 166 |
| 4.4.1 Porte et corridor de l'Asie-Pacifique | 168 |
| 4.4.2 Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec | 169 |
| 4.4.3 Porte canadienne de l'Atlantique..... | 171 |
| 4.5 LES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS | 171 |
| 4.5.1 Fonds national des corridors commerciaux | 173 |
| 4.6 LA COMPÉTITIVITÉ DES CORRIDORS COMMERCIAUX..... | 176 |
| 4.7 CONCLUSION DU CHAPITRE | 181 |
| CHAPITRE 5 | 184 |
| PROJETS DE CRÉATION DES NOUVEAUX TERMINAUX À CONTENEURS | |
| DES PORTS DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC..... | 184 |
| INTRODUCTION..... | 184 |
| 5.1 PORT DE MONTRÉAL AVEC SON PROJET D'EXPANSION DE | |
| CONTRECŒUR..... | 186 |

| | | |
|--|--|-----|
| 5.2 | PORT DE QUÉBEC ET SON PROJET D'EXPANSION DE LAURENTIA | |
| | | 187 |
| 5.3 | MÉTHODOLOGIE | 188 |
| 5.3.1 | Analyse de contenu des discours des parties prenantes sur le projet Laurentia | 193 |
| 5.3.2 | Analyse de contenu des discours des parties prenantes sur le projet Contrecoeur | 199 |
| 5.4 | RÉSULTATS ET DISCUSSIONS | 202 |
| 5.4.1 | Contexte et objectifs des projets | 202 |
| 5.4.2 | La réaction des parties prenantes à la suite de la publication des rapports de l'AÉIC | 205 |
| 5.4.3 | La situation du soutien et de l'acceptabilité sociale des projets | 212 |
| 5.4.4 | Les dernières évolutions concernant les projets d'extensions | 218 |
| 5.5 | CONCLUSION DU CHAPITRE | 220 |
| CHAPITRE 6 | | 223 |
| ANALYSE ET DISCUSSION DES RÉSULTATS | | 223 |
| 6.1 | RECONTEXTUALISATION HISTORIQUE | 224 |
| 6.2 | Similarités et distinctions dans l'ensemble des cas d'études | 228 |
| 6.2.1 | Identification des points communs | 228 |
| 6.2.2 | Identification des spécificités | 236 |
| 6.3 | LA NOTION DE GESTION INTÉGRÉE DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME | 240 |
| 6.4 | LA GESTION INTÉGRÉE DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES | 244 |
| 6.5 | POLITIQUE PUBLIQUE DU TRANSPORT MARITIME AU CANADA | 246 |

| | |
|--|------------|
| 6.6 INTERACTIONS ENTRE LES POLITIQUES DU TRANSPORT MARITIME ET LES STRATÉGIES NATIONAUX DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE..... | 250 |
| 6.7 RETOUR SUR LES VOLETS DE LA QUESTION DE RECHERCHE . | 257 |
| 6.8 CONCLUSION DU CHAPITRE..... | 270 |
| CONCLUSION GÉNÉRALE..... | 272 |
| RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES..... | 280 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|-----|
| Tableau 1 Quelques facteurs qui illustrent les échecs des politiques publiques du transport maritime sur le plan environnemental..... | 18 |
| Tableau 2 Quelques facteurs qui illustrent les échecs des politiques publiques du transport maritime sur le plan social | 20 |
| Tableau 3 Conventions et instruments multilatéraux de l'OMI portant sur l'environnement | 22 |
| Tableau 4 Plan de contribution de l'OMI pour l'atteinte des ODD | 24 |
| Tableau 5 Comparaison des approches cognitives des politiques publiques..... | 47 |
| Tableau 6 Les différents courants épistémologiques | 59 |
| Tableau 7 Comparaison de la grille de codage | 82 |
| Tableau 8 Le design de la recherche..... | 92 |
| Tableau 9 Configuration du système portuaire avant et après la réforme de 1998..... | 98 |
| Tableau 10 Évaluation du programme de cession après la réforme | 100 |
| Tableau 11 Bilan financier des administrations portuaires canadiennes (APC) en 2017 | 110 |
| Tableau 12 Liste des différents intervenants ayant répondu à l'examen de modernisation | 120 |
| Tableau 13 Liste des catégories d'arguments les plus représentatifs | 125 |
| Tableau 14 Pourcentage des parties prenantes associé à ces catégories d'arguments..... | 129 |
| Tableau 15 Les 15 premiers pays exportateurs de marchandises en 2000 et en 2019 (en milliards de dollars US) | 154 |
| Tableau 16 Les premiers importateurs de marchandises en 2000 et en 2019 (en milliards de dollars US) | 156 |
| Tableau 17 Proportion des chiffres de commerce par régions en milliards de dollars US et en pourcentage | 158 |
| Tableau 18 Exportation du Canada selon les principaux pays en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage) | 160 |
| Tableau 19 Importation du Canada selon les principaux pays en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage) | 162 |

| | |
|--|-----|
| Tableau 20 Exportation vers le monde selon le mode de transport en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage) | 164 |
| Tableau 21 Importation en provenance du monde selon le mode de transport en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage) | 165 |
| Tableau 22 Répartition des projets financés en fonction des régions | 175 |
| Tableau 23 Performance des corridors commerciaux du Canada sur le plan mondial ... | 180 |
| Tableau 24 Positions environnementales des parties prenantes sur le projet Laurentia . | 196 |
| Tableau 25 Positions économiques des parties prenantes sur le projet Laurentia | 197 |
| Tableau 26 Positions sociales des parties prenantes sur le projet Laurentia..... | 198 |
| Tableau 27 Positions environnementales des parties prenantes sur le projet Contrecœur | 200 |
| Tableau 28 Positions économiques des parties prenantes sur le projet Contrecœur..... | 201 |
| Tableau 29 Positions sociales des parties prenantes sur le projet Contrecœur | 202 |
| Tableau 30 Comparaison des apports économiques des deux projets d'agrandissement des terminaux portuaires | 205 |
| Tableau 31 Comparaison des réactions sur les projets à la suite des rapports de l'AÉIC211 | |
| Tableau 32 Principaux facteurs pouvant jouer sur l'acceptabilité sociale des projets | 215 |
| Tableau 33 Degré de prise en compte des aspects dans les politiques publiques du transport maritime | 239 |
| Tableau 34 Interactions entre les politiques publiques du transport maritime (PPTM), la SFDD et des ODD | 251 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|-----|
| Figure 1: Modèle séquentiel de production de politiques publiques | 34 |
| Figure 2: Modèle cyclique de production des politiques publiques inspiré de Knoepfel et al., 2001..... | 36 |
| Figure 3 : Exemple d'application de la grille des programmes européens de subvention au démarrage de nouveaux services de transport de marchandises..... | 42 |
| Figure 4: Démarche de compréhension de l'analyse de discours..... | 85 |
| Figure 5: Trafic maritime manutentionné par les administrations portuaires canadiennes (APC) en 2018 | 108 |
| Figure 6 : Corridors de transport de marchandises | 168 |
| Figure 7: Figure descriptive de la politique publique du transport maritime | 227 |
| Figure 8 : Modèle général de la démarche de GIZC (MPO, 2002b) | 241 |

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

| | |
|----------------|---|
| AAPC | Association des Administrations Portuaires du Canada |
| ACDFL | Association Canadienne de la Distribution de Fruits et Légumes |
| ACÉE | Agence canadienne d'évaluation environnementale |
| ACFC | Association des Chemins de Fer du Canada |
| AÉCG | Accord Économique et Commercial Global |
| AÉIC | Agence d'Évaluation d'Impact du Canada |
| APC | Administration Portuaire Canadienne |
| APQ | Administration portuaire de Québec |
| APM | Administration Portuaire de Montréal |
| BAPE | Bureau d'Audience Publiques sur l'Environnement |
| BCMEA | BC Maritime Employers Association |
| BCMTOA | BC Marine Terminal Operators Association |
| CAC | Conseil des Académies Canadiennes |
| CCMM | Chambre de commerce du Montréal Métropolitain |
| CLC | Calgary Logistics Council |
| CMEDONU | Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies |
| CNR | Canadian National Railway |
| CNUCED | Conseil des Nations unies sur le Commerce et le Développement |
| CPR | Canadian Pacific Railway |
| CREM | Conseil Régional de l'Environnement de Montréal |
| CSTI | Conseil de la Science et de la Technologie |
| DGEES | Direction Générale de l'Évaluation Environnementale et Stratégique |
| ETI | Enabling Trade Index |
| EEDI | Indice d'Efficacité Énergétique |
| ECCC | Environnement et Changement climatique Canada |
| EPA | Environment Protection Authority |
| FNCC | Fonds National des Corridors Commerciaux |
| GATT | General Agreement on Tariffs and Trade |

| | |
|---------------|--|
| GBC | Government of British Columbia |
| GCI | Global Competitiveness Index |
| GCNWA | Grand Conseil de la Nation Waban-Aki |
| GCT | Global Container Terminal |
| ILWU | International Longshore & Warehouse Union-Canada |
| IMQ | Institut Maritime du Québec |
| IPCA | Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique |
| LPC | Société Portuaire Locale |
| LPI | Indice de Performance Logistique |
| MI | Manitoba Infrastructure |
| MJC | Ministère de la Justice du Canada |
| MNRN | Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles |
| MPO | Ministère des Pêches et Océans |
| NHB | National Harbours Board |
| ODD | Objectifs de Développement Durable |
| OCDE | Organisation de Coopération et de Développement Économiques |
| OMC | Organisation Mondiale du Commerce |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| ONG | Organisation non gouvernementale |
| OTC | Office des Transports du Canada |
| PRPA | Prince Rupert Port Authority |
| PPTM | Politiques Publiques du Transport Maritime |
| RNCREQ | Regroupement National des Conseils Régionaux de l'Environnement du Québec |
| ROMM | Réseau d'Observation de Mammifères Marins |
| SCCS | Secrétariat Canadien de Consultation Scientifique |
| SFDD | Stratégie Fédérale du Développement Durable |
| SEEMP | Plan de Gestion de l'Efficacité Énergétique des Navires |
| SÉTRA | Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements |
| SFC | Shipping Federation of Canada |

| | |
|---------------|--|
| SSL | Stratégies Saint-Laurent |
| UNCTAD | United Nations Conference on Trade and Development |
| VFPA | Vancouver Fraser Port Authority |
| WWF | World Wildlife Fund |

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Les mers et les océans représentent près du tiers de la superficie de la terre, soit plus de 71 %, et renferment 95 % de l'eau libre de la planète (Ben Rais Lasram et al., 2018). Leurs potentiels en termes de ressources incommensurables et largement inconnues ont façonné le destin des nations, déterminé leur économie et inspiré leur ambitions (Robert, 1973). Au fil des années, ils ont fini par rapprocher les hommes en facilitant leur déplacement grâce au transport maritime. Autrefois considéré comme la pierre angulaire de la conquête coloniale et de la croissance du capitalisme industriel, le transport maritime a connu une véritable révolution durant ces dernières décennies (Lille & Baumler, 2005). S'il a fallu un siècle à la machine à vapeur pour détrôner définitivement la voile, plusieurs dizaines d'années au moteur à turbine pour succéder à la machine à vapeur, moins d'un demi-siècle a suffi aux progrès techniques pour transformer les navires en de véritables instruments de transport maritime à un rythme exponentiel que n'a connu aucun autre secteur industriel (Robert, 1973). Selon l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les échanges commerciaux dans le monde ont été multipliés par 33 entre 1950 et 2010 (Kakou, 2017) et le secteur du transport maritime assure 90 à 92 % de ces échanges mondiaux (Selkou, 2004). Ceux-ci ne cessent de croître.

Au cours des années, le transport maritime, dans un contexte de mondialisation, est devenu un élément essentiel au bien-être économique et social de l'humanité. Les distances sont de plus en plus réduites, permettant aux ports de jouer un rôle stratégique dans le développement du commerce sur le plan national comme sur le plan international. Du coup, le dynamisme des activités maritimes d'un port est souvent le reflet de la santé économique d'un pays ou d'une région (Transports Québec, 2001).

Ainsi, les États de plus en plus conscients des nombreux avantages qu'offre le transport maritime (créateur d'emplois, de richesse, etc.) se lancent dans une compétition internationale (Baird, 1995) pour réaliser d'importantes recettes fiscales qui seront investies dans d'autres secteurs. Avec la généralisation de la conteneurisation¹ (Lévêque, 2012; Frémont, 2008), les autorités publiques des États maritimes ont procédé à plusieurs

travaux (d'agrandissement, de construction de nouveaux ports, de réforme portuaire) pour continuer à accueillir des navires de plus en plus grands, pouvant atteindre 22 000 EPV (équivalent vingt pieds) et assurer la manutention du fret (Marcadon, 2005). Ils tentent ainsi de demeurer plus compétitifs et d'améliorer leur position stratégique sur les marchés continentaux et mondiaux existants et en émergence (CNUCED, 2003). Ces façons de faire se déroulent dans un contexte où les mers et les océans sont devenus les lieux de plusieurs pouvoirs : le pouvoir économique par les échanges commerciaux, le pouvoir géopolitique par l'accès privilégié à un territoire, le pouvoir social et culturel par ses ressources (Gbenyo, 2019).

Cependant, au rythme actuel de la croissance de la population mondiale, estimée à 9,2 milliards en 2050 (Feld, 2008), la notion de développement durable occupe de plus en plus le centre des débats, considérant les nombreuses difficultés qui en résultent, dont le réchauffement climatique, la destruction de la couche d'ozone, la déforestation, la désertification, la perte de la biodiversité terrestre et maritime.

Loin d'être une idée neuve, c'est depuis les années 70 qu'un grand nombre d'experts et de scientifiques ont commencé à tirer la sonnette d'alarme quant à l'impact de l'activité des hommes sur la planète. Le concept de développement durable ou *sustainable development* en anglais est apparu pour la première fois en 1980 dans une revue de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) intitulée *Stratégie mondiale de la conservation*. Il est considéré comme une réponse aux nombreuses préoccupations concernant la nature et ses ressources.

¹ Système de manutention, aire de stockage suffisante. Les conteneurs sont des boîtes métalliques de dimensions normalisées et désignés par catégorie de 20 et 40 pieds. L'unité de mesure de la conteneurisation est l'EPV (Équivalent vingt pieds). Un conteneur de 20 pieds correspond à 1 EVP et 2 EVP à un conteneur de 40 pieds.

Des inquiétudes face aux pollutions, à l'industrialisation, à l'accroissement des externalités négatives² sur la biodiversité³ sont en quelque sorte le revers de la médaille du progrès technique et de la science qui sont en expansion depuis l'époque des Lumières (Veyret, 2005).

C'est en 1987, dans le rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, *Notre avenir à tous*, qu'est apparue la définition reconnue du développement durable, « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (CMEDONU, 1987, p.40). En effet, l'objectif du développement durable est de concilier les progrès social et économique tout en préservant l'équilibre naturel de la planète.

De ce fait, la Commission mondiale se fixe trois préoccupations majeures d'ordres écologique, social et économique, à savoir :

- ❖ Maintenir l'intégrité de l'environnement pour assurer la santé et la sécurité des communautés humaines et préserver les écosystèmes qui entretiennent la vie;
- ❖ Assurer l'équité sociale pour permettre le plein épanouissement de toutes les femmes et de tous les hommes, l'essor des communautés et le respect de la diversité;
- ❖ Viser l'efficacité économique pour créer une économie innovante et prospère, écologiquement et socialement responsable (Verreault, 2011, p.2).

Cette référence à la durabilité devient incontournable dans de nombreux domaines de l'action publique, particulièrement dans le transport maritime, dans un contexte où 80 % des habitants de notre planète vivent à moins de 200 km des côtes (Auffray, 2004). De plus, les limites de la capacité des mers et des océans à absorber et à résorber les conséquences des activités humaines commencent à être atteintes, alors que l'écosystème maritime apparaît vital pour l'humanité (CMEDONU, 1987).

² Elles sont une forme de défaillance au système économique de transport, agissant directement sur un ou plusieurs écosystèmes à la charge de la collectivité.

³ Une variété du vivant à tous les niveaux (de gènes, d'espèces et d'écosystème) qui assurent la santé du monde vivant sous toutes ses formes.

Selon le Centre canadien pour un transport durable Meunier & Z roual, (2006), la notion de transport durable consiste à :

permettre de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci ; être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et appuyer une économie dynamique; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit (Meunier & Z roual, 2006, p.1).

Dans cette perspective, les autorités publiques et portuaires, dans le cadre de l'élaboration des politiques publiques du transport maritime, doivent prendre en compte les considérations environnementales et sociales.

Cette nouvelle manière de faire vise à instaurer, sur les zones littorales, une approche concertée d'application des principes du développement durable (Gourlay, 2010) afin de prétendre à un développement économique tout en respectant certains standards de qualité de vie et de bien-être immatériel (Laribi, 2014).

L'analyse des politiques publiques à soutenir la croissance économique du transport maritime de manière à respecter la santé des humains et des écosystèmes, qui fait l'objet de notre mémoire, montre sa pertinence dans la mesure où elle permet de questionner la démarche des politiques publiques de développement durable du transport maritime à partir du cas canadien. Ce cas permet d'interpréter les politiques publiques de planification et d'encadrement du transport maritime.

Il permet d'illustrer à partir d'une série de contextes l'incidence de ces politiques sur le développement durable, d'avoir une compréhension détaillée des blocages de l'action politique dans la gouvernance portuaire et dans les recherches, et enfin de concilier des objectifs divergents au sein d'une politique publique.

Le document est subdivisé en six chapitres dont trois sont constitués de cas d'études. Ainsi, au terme de notre travail, on aura trois cas indépendants, mais interreliés.

Le premier chapitre dresse le contexte de la recherche. Dans un premier temps, nous allons aborder la représentation des enjeux du transport maritime dans son contexte global et général, suivie d'une revue de la littérature des politiques publiques, en particulier celles du transport maritime. La question de recherche va conclure ce chapitre.

Le second chapitre concerne la méthodologie générale de notre travail de mémoire. Nous allons évoquer le choix du positionnement épistémologique ainsi que les raisons justifiant le recours à une posture constructiviste. La démarche méthodologique utilisée, à savoir l'analyse des cas étudiés, y est également justifiée.

Le troisième chapitre examine la gouvernance portuaire à travers le bilan du modèle canadien depuis la réforme de 1998. Suivi du quatrième chapitre qui s'intéresse à ces différentes portes et corridors commerciaux stratégiques. Le cinquième chapitre concerne la croissance portuaire, le positionnement (ou vision ?) différencié des parties prenantes et le développement des infrastructures sur la base des nouveaux terminaux à conteneurs des ports de Montréal et de Québec. Enfin, dans le dernier chapitre, une discussion portant sur l'analyse des résultats des trois chapitres permettra d'établir de manière rigoureuse l'impact du développement durable sur l'intervention des politiques publiques dans le transport maritime.

CHAPITRE 1

CONTEXTE GÉNÉRAL

Ce chapitre a pour objectif d'établir une présentation du contexte général de la recherche. Le transport maritime est un secteur clé pour le développement économique, cependant il comporte de nombreux risques environnementaux et sociaux. Pour gérer ces externalités, des dispositifs sont mis en place dans les politiques publiques. C'est ainsi que nous sommes amenés à nous interroger sur l'impact des politiques publiques sur ce secteur. Le chapitre est divisé en quatre parties. Dans un premier temps, nous allons faire une description des principaux enjeux du transport maritime. Ensuite, une revue de la littérature relative au champ de production des politiques publiques et en particulier celui du transport maritime est abordée. En troisième étape, nous allons parler de l'expérience canadienne en termes de politiques publiques de transport maritime. Enfin, cette mise en contexte nous permettra d'annoncer notre question de recherche et d'établir la pertinence socioéconomique.

La méthodologie développée pour répondre à cette question sera détaillée dans le chapitre 2.

1.1 LA DESCRIPTION DES ENJEUX DU TRANSPORT MARITIME

Si la mondialisation et la libéralisation graduelle de l'économie dans la presque totalité des pays (Harding et al., 2007) ont accéléré la croissance du secteur de l'industrie maritime en lui permettant, d'être le principal fournisseur de services dans le commerce international, représentant plus de 90 % des échanges mondiaux (Selkou, 2004), le transport maritime constitue, depuis les dernières décennies, une vraie source de problèmes sur les plans économique, social et environnemental.

1.1.1 Enjeux économiques

Sur le plan économique, les innovations et la technologie navale ont fortement bouleversé l'industrie du transport maritime durant les cinquante dernières années (Marcadon, 2005). La taille des navires a connu une hausse extraordinaire, nombre d'entre eux sont maintenant des « méga-navires » spécialisés : pétroliers (navires spécialisés dans le transport du pétrole), méthaniers (spécialisés dans le transport de gaz naturel sous forme liquide), vraquiers (navires transportant des marchandises solides non emballées comme le charbon, les céréales, le sable, etc.) et porte-conteneurs (navires transportant les conteneurs). En fait, l'apparition de conteneurs est considérée comme la plus grande révolution technologique du transport maritime. En l'espace d'une décennie, la capacité des navires a presque doublé, passant de 14 500 EVP en 2006 à plus de 20 000 EVP en 2017. De plus, la vitesse des porte-conteneurs qui a atteint un sommet à une moyenne de 20 à 25 nœuds, a réduit considérablement la durée des trajets. Ce gigantisme et cette rapidité navale ne sont pas sans conséquence pour les aménagements portuaires. Les ports jusqu'alors polyvalents sont obligés de s'intégrer dans des chaînes logistiques multimodales, maritimes et terrestres (Lévêque, 2012). Il s'agit de modifier la hiérarchie portuaire avec l'application du concept « *hub and spokes* ⁴ » en développant des ports dits de la quatrième génération afin de maintenir leur position stratégique dans le transport maritime (Marcadon, 2005). Les acteurs du transport maritime (armateurs, opérateurs de terminaux ou logisticiens) mettent la pression sur les autorités portuaires en imposant un certain nombre de critères, dont la fluidité maximum du passage portuaire, la fiabilité, la course à la capacité des terminaux et des plateformes logistiques, afin de garantir leur rentabilité (Lévêque, 2012). Désormais, l'efficacité d'un port est largement attribuée à la courte durée du séjour à quai (Harding et al., 2007).

⁴ Système d'acheminement du trafic maritime dans lequel un port-réseau sert de point central pour la coordination du trafic à destination et en provenance d'autres ports.

Le secteur du transport maritime devient de plus en plus exigeant en termes de capitaux et de technologies (Harding et al., 2007), dans un contexte de crise économique où de nombreux gouvernements se retrouvent confrontés à d'importants déficits financiers (Debie & Ruby, 2009; Edwards, 2016; Comtois & Slack, 2003). Les autorités publiques sont appelées à mettre en place un réseau de transport multimodal efficace pour augmenter les flux et attirer les investisseurs privés (Comtois & Slack, 2003). Ainsi, d'importantes sommes d'argent sont annuellement décaissées par les gouvernements pour fournir aux ports des équipements plus modernes (terminaux à conteneurs), mais aussi pour construire de nouvelles routes, des aéroports, des chemins de fer ou pour faire des aménagements pour la desserte des arrière-pays (Lévêque, 2012).

1.1.2 Enjeux sociaux

Sur le plan social, la présence d'un port a un impact croissant sur les populations riveraines, tant sur la santé humaine, le climat que sur le paysage urbain (Lo Prete, 2015; Santos et al., 2010).

L'atteinte à la santé publique

L'atteinte à la santé publique concerne les répercussions négatives sur les populations riveraines provenant des activités de l'industrie portuaire, sur le plan terrestre (pollution produite lors des activités telles que l'élimination après le chargement ou le déchargement, déchets produits lors du stockage du fret, circulation des camions, fuite de canalisations souterraines), ou en mer (fuites de pétrole et de liquides toxiques, pollution de l'eau, de l'air) (Lo Prete, 2015).

Le bruit est aussi considéré comme un facteur pouvant porter atteinte à la santé humaine et surtout au bien être humain. Les conséquences néfastes varient en fonction de l'intensité des émissions sonores liées aux trains, aux camions ou à l'exploitation des installations portuaires. Il s'agit de troubles psychologiques (perturbations, déplaisir), de troubles fonctionnels (troubles du sommeil, perte de productivité au travail, troubles de la parole) ou encore physiologiques (problèmes de santé tels que fatigue et troubles auditifs) (Rodrigue, 2020). Les mesures de protection contre les nuisances sonores sont onéreuses

tant pour les ménages (doubler les fenêtres) que pour les collectivités locales (murs anti-bruit) (Santos et al., 2010).

La qualité de l'eau peut également impacter la santé publique. En fait, le ruissellement accidentel de polluants, notamment les déversements de pétrole et de liquides toxiques, est généralement considéré comme une source de contamination à la fois pour les eaux de surface et les eaux souterraines (Rodrigue, 2020).

La qualité de l'air

La pollution du milieu aérien est le résultat d'une vaste concentration des émissions atmosphériques. Elles sont généralement produites par le moteur à combustion interne avec de fortes répercussions négatives sur la santé, dont des troubles respiratoires et l'aggravation des maladies cardiovasculaires (Rodrigue, 2020). Selon Santos et al. (2010), ces émissions sont composées d' :

- Oxydes d'azote (NOx) : les émissions de NOx, qui résultent de la combustion de combustibles fossiles, peuvent avoir de graves répercussions sur le système respiratoire humain en limitant la fonction pulmonaire. Une forte émission de NOx entraîne la présence d'un taux élevé d'ozone dans la basse atmosphère. Ainsi, la présence de ce polluant nocif se traduit par un nombre important de maladies respiratoires et irrite les yeux, le nez, la gorge et le système respiratoire des populations, particulièrement celles situées dans les zones portuaires.
- Dioxyde de soufre (SO₂): Ce polluant est aussi une source de maladies respiratoires. Sa présence dans l'atmosphère aggrave la santé des personnes souffrant d'asthme et de maladies pulmonaires chroniques en affectant la muqueuse du nez, de la gorge et des voies respiratoires des poumons.
- Monoxyde de carbone (CO): le monoxyde de carbone ou CO est un gaz toxique produit par la combustion incomplète des combustibles fossiles. La respiration de ce gaz entraîne sa pénétration dans la circulation sanguine, où il prend la place de l'oxygène dans tout le corps. Il affecte les systèmes nerveux central et cardiovasculaire à différents niveaux en fonction de l'intensité de l'intoxication : légère (maux de tête, fatigue, nausée), importante (étourdissement, douleur dans la

- poitrine, troubles de vision, difficultés de concentration) et grave (problèmes de coordination des mouvements, paralysie, perte de conscience).
- Particules (PM) : les particules en suspension ou le « *particulate matter* » (PM) sont de petits contaminants ou polluants avec des diamètres aérodynamiques allant de 10 microns à 2,5 microns. Ce sont des particules de poussière, de saleté, et de liquides en suspension dans l'air entraînant des effets néfastes sur la santé humaine : maladies cardiovasculaires et respiratoires, diminution de la fonction pulmonaire et mortalité prématurée.

Le paysage urbain

La dégradation du paysage urbain est largement attribuée à l'exploitation des activités portuaires. Pour les populations, l'aménagement des activités portuaires dans la ville est la cause de plusieurs problèmes, notamment :

- La congestion

La congestion routière se manifeste par une limitation de la vitesse du trafic, lorsque la capacité routière n'est plus en mesure de répondre à la demande d'espace routier (Rodrigue, 2020). Ces embouteillages impactent négativement le quotidien des populations (Lo Prete, 2015) dans le sens où les temps de trajet sont plus longs et peu fiables, des effets économiques négatifs en raison de l'inefficacité de la chaîne de distribution et de livraison des biens, des services et des ressources (Rodrigue, 2020).

- Les accidents

Les externalités des accidents sont le résultat du développement du transport maritime qui se traduit par une hausse du nombre de camions dans le trafic routier. En effet plus le trafic est dense, plus les risques qu'une collision se produise sont élevés (Rodrigue, 2020; Santos et al., 2010). Selon eux ces externalités, qui ont un fort impact socio-économique, comprennent les frais médicaux, les assurances, les dommages matériels, les frais juridiques et judiciaires, les pertes de vies, la douleur, le chagrin et la souffrance imposées aux victimes, à leurs amis et à leurs familles.

- Empreinte

L'apparition des conteneurs a fait du transport maritime un grand consommateur d'espace pour la mise en place d'infrastructures et d'équipements de soutien. Cette empreinte impose une concurrence avec d'autres activités mais aussi des conflits avec des populations attachées à leur patrimoine territorial (Lo Prete, 2015; Rodrigue, 2020). Les aménagements portuaires sont souvent source de problèmes en raison de la construction de bâtiments qui ne respectent pas les règles du paysage urbain, ou de la démolition de bâtiments ayant une valeur historique et esthétique (Lo Prete, 2015). Ces impacts visuels, causés par les changements de l'espace public, créent des conséquences néfastes sur la qualité de vie des riverains (Rodrigue, 2020).

Face à la vulnérabilité des territoires en contact avec des ports, les populations deviennent de plus en plus réticentes devant le processus de développement portuaire en raison de l'incapacité des autorités publiques à réduire les pollutions, à améliorer la qualité de l'environnement et du paysage urbain (Yang et al., 2016). Avec les nouvelles exigences de développement durable, les riverains revendiquent de plus en plus la protection de leur environnement de vie, en faisant des dénonciations publiques, des recours juridiques ou des stratégies de rupture de l'ordre public (manifestations, blocages de routes ou d'équipements) (Melé, 2008).

1.1.3 Enjeux environnementaux

Sur le plan environnemental, le transport maritime est considéré comme une menace pour les écosystèmes marins, la faune marine et la viabilité future des océans (OCDE, 1997). L'intensification du trafic du transport maritime et l'augmentation de la taille et du tonnage des navires font en sorte que le transport maritime génère plusieurs effets négatifs comme les déversements des eaux de ballast, les collisions entre cétacés et navires, les bruits sous-marins, les émissions atmosphériques, le dragage, etc. (Comtois & Slack, 2003; Meunier & Zoural, 2006; OCDE, 1997). Ainsi, nous allons essayer d'analyser certains enjeux potentiels.

Les eaux de ballast

L'activité du transport maritime exige que les navires ballastent et déballastent pour charger ou décharger du fret. Cette opération est un moyen idéal pour maintenir les conditions du transit sûres et efficaces en gardant l'équilibre et la stabilité des navires vides (Lacasa et al., 2013; Niimi, 2004). Cependant, le déversement d'eaux de ballast occasionne un risque d'invasion biologique qui est une menace majeure pour l'écosystème marin et la santé des populations dans de nombreux pays (Feng et al., 2015; Karahalios, 2017). Selon Globallast (2002a), les espèces marines envahissantes sont l'une des menaces les plus importantes pour les océans et elles peuvent entraîner de graves répercussions sur l'environnement (Endresen et al., 2004). Les études montrent que les risques sont plus élevés dans les zones portuaires à dense trafic maritime (Comtois & Slack, 2005). Le Secrétariat canadien de consultation scientifique (SCCS, 2004) estime que 3 000 espèces sont transportées par jour dans le monde par les eaux de ballast. Ainsi, les espèces envahissantes sont présentes dans 84 % des 232 écorégions marines de la planète et les rejets exotiques d'eaux de ballast sont le principal vecteur d'invasion des espaces marins (Delacroix et al., 2013; WWF, 2009).

Les collisions entre cétacés et navires

Les populations de cétacés et des mammifères aquatiques sont aujourd'hui confrontées à plusieurs menaces, notamment la perte et la dégradation de l'habitat, et de l'écosystème maritime, le changement climatique, l'épuisement des ressources et les interactions avec les engins de pêche (Notarbartolo Di Sciara & Birkun, 2010). À cela s'ajoutent les collisions cétacés-navires qui sont la conséquence d'un accroissement du trafic maritime. Les cétacés sont victimes de plusieurs accidents pouvant provoquer des blessures (lacérations profondes causées par les hélices, les hématomes, les fractures ou les hémorragies) ou bien la mort (ROMM, 2014). Les collisions avec des navires sont signalées dans le monde entier et la taille et la vitesse des bateaux semblent être directement responsables de la gravité des blessures infligées aux animaux (Silber et al., 2010). Les études révèlent que la cause essentielle du risque de collision entre les baleines et les navires est la superposition entre les zones où vivent les cétacés et les routes de navigation utilisées par les bateaux. Plus encore, les chocs affectent gravement une partie des cétacés

menacés de disparition, à savoir le rorqual bleu, la baleine noire et la baleine à bec commune (Lewis, 2018; ROMM, 2014).

Les bruits sous-marins

L'augmentation du nombre et de la taille des navires au cours des 50 dernières décennies ont entraîné une augmentation des bruits sous-marins (Hildebrand, 2009), considérées comme une menace pour la vitalité de nos océans. Les études de suivi des tendances pour la période 1960-1990 au large de la côte californienne révèlent que le bruit ambiant à basse fréquence (moins de 80 Hz) a augmenté de 10 décibels (db), ce qui correspond à une augmentation de la flotte mondiale de navigation (Andrew et al., 2002). De manière générale, les perturbations acoustiques sont imputables à l'exploitation sismique des industries gazières, à l'utilisation militaire et commerciale du sonar, à la navigation de plaisance et au trafic maritime (Rolland et al., 2012).

Selon l'Unesco, de nombreuses espèces marines dépendent essentiellement du son comme source d'information sur l'environnement, de quasiment la même manière que les êtres humains dépendent de leur vue. Bien qu'il n'existe que peu d'études en démontrant le lien, on tend de plus en plus à croire que l'augmentation des niveaux de bruit, et certains sons, en particulier, modifieraient le comportement des animaux marins et réduiraient même probablement leur capacité à exécuter des activités de la vie normale, comme trouver de la nourriture, entrer en relation avec leurs pairs ou éviter les prédateurs (Chabaud, 2013, p.131).

Cette multiplication des bruits sous-marins a entraîné des préoccupations au sujet de leurs effets sur les mammifères marins qui reposent sur la signalisation acoustique (Weilgart, 2007). Les études citées dans Chion et al. (2017) ont montré que les perturbations acoustiques provoquent des changements de réaction qui affectent l'efficacité de l'alimentation, notamment l'évitement et la perturbation (Gomez et al., 2016), des changements dans le comportement vocal (Lesage et al., 1999), le masquage des communications affectant la capacité d'un animal à socialiser et à localiser ses proies (Erbe et al., 2016) et une perte auditive (Finneran et al., 2002, Schlundt et al., 2000) (Chion et al., 2017).

Les émissions atmosphériques

Le transport maritime, moyen privilégié du transport des marchandises du fait de son faible coût à la tonne / mille transporté, est en train de devenir une cause importante de la pollution de l'air, en particulier dans les villes proches des grands ports (Dalsøren et al., 2009). Les émissions des navires dans les ports peuvent avoir des effets environnementaux importants sur les régions côtières d'Europe, d'Asie et des États-Unis, dont les ports sont situés à proximité des centres urbains et industriels (Cesari et al., 2014).

En outre, près de 70 % des émissions portuaires se trouvent dans un rayon de 400 km des côtes (Corbett et al., 1999).

Les études révèlent que les composés émis sont le dioxyde de carbone (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatils (COV), le dioxyde de soufre (SO₂), le carbone et les matières particulaires (AirPACA, 2017; Eyring et al., 2005). Selon Eyring et al. (2010), 15 % de toutes les émissions anthropiques mondiales de NO_x et 4 à 9 % des émissions de SO₂ sont attribuables aux navires (Eyring et al., 2010). Ainsi, en dehors du dioxyde de carbone qui joue un rôle déterminant sur le changement et le réchauffement climatique, les processus d'eutrophisation et d'acidification des mers et des océans s'accroissent de plus en plus sous l'effet des gaz émis par les navires (SO₂ et NO_x) (Bouchet, 2015). Les tendances montrent que durant les prochaines années, les émissions des navires augmenteront en raison de l'expansion du commerce international (Eyring et al., 2010) entraînant des conséquences importantes sur la qualité de l'atmosphère, l'environnement ainsi que la santé publique (Bouchet, 2015).

Le dragage

Le dragage est une opération qui consiste à enlever les sédiments et les débris présent sur le fond d'un cours d'eau, c'est-à-dire d'une rivière, d'un fleuve, d'un lac ou d'un port. Cette pratique est réalisée dans le but de maintenir la profondeur et la largeur des voies navigables, afin de permettre le trafic des bateaux et de prévenir les risques d'ensablement. De manière générale, quatre types de dragues sont utilisés : les dragues suceuses à désagrégateur (CSD), les dragues suceuses traînantes (TSHD), les dragues à benne et les dragues rétrocaveuses (Todd et al., 2015), même si d'autres types de dragues peuvent être

employés au cours des étapes d'extraction et de transport. Cependant les pratiques de dragage occasionnent de graves conséquences, menaçant les écosystèmes et leurs communautés biologiques, notamment dans les zones où les sédiments dragués sont contaminés (Ponti et al., 2009). Une remobilisation de ces polluants enfouis et leur mise en suspension provoquent des effets défavorables sur l'environnement, soit en mer lors du dragage ou au moment où ils sont immergés, soit sur la terre lorsque ces sédiments sont stockés. De plus, le dragage peut provoquer des modifications hydromorphologiques et hydrographiques des zones, qui auront un impact plus global sur les sites d'immersion ou de gestion à terre.

Devant tous ces problèmes, les gouvernements et les organismes internationaux maritimes, tels que l'Organisation maritime internationale (OMI), deviennent de plus en plus conscients qu'un développement durable est un développement qui prend en compte à la fois les questions de développement économique et celles de l'écosystème marin. On peut citer l'exemple du Canada. Le gouvernement fédéral à travers la stratégie fédérale du développement durable (SFDD) vise à définir les priorités en matière de développement durable en définissant des objectifs et des cibles clairs. Cette stratégie en raison de la *Loi fédérale sur le développement durable* est donc une opportunité d'appuyer les engagements internationaux du Canada en matière de durabilité, notamment le Programme de développement durable à l'horizon 2030. Cette stratégie a mis en place plusieurs initiatives importantes pour soutenir le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Elle vise à faciliter la transition vers une économie canadienne à faibles émissions de carbone (Gouvernement Canada, 2019).

Par ailleurs, la population devient plus exigeante à l'égard de ses dirigeants en prônant un « contrat social durable », c'est-à-dire un modèle de société à la fois efficace (pour répondre aux défis mondiaux présents et futurs) et « légitime » (acceptabilité sociale) (Valaskakis, 2010). Dans une période de mondialisation et de libre-échange, les industries préfèrent de plus en plus se spécialiser sur un maillon de la chaîne de valeur d'un produit, ce qui rend le trafic maritime plus dense avec tous les effets négatifs qu'il engendre. Par exemple, pour la fabrication d'une voiture, les navires doivent faire le tour des quatre coins du monde pour l'assemblage (métaux, polymères, vitres, sièges, moteur, roues, etc.).

La volonté de développement économique des pays côtiers ou la recherche d'économie d'échelle que visent les compagnies de transport maritime ne devraient pas constituer une menace pour les populations et l'écosystème marin. En effet,

ce sont les océans qui apportent l'équilibre au cycle de vie terrestre. Recouvrant plus de 70 pour cent de la surface de la planète, ils jouent un rôle essentiel en entretenant ce qui est nécessaire à sa vie, en tempérant son climat et en faisant vivre des animaux et des plantes, dont le minuscule phytoplancton qui produit de l'oxygène. Ils fournissent des protéines, un moyen de transport, de l'énergie, de l'emploi, des loisirs, ainsi que la possibilité d'autres activités économiques, sociales et culturelles (CMEDONU, 1987, p.213-214).

Ainsi, devant un contexte où l'équilibre est menacé (les ressources de la mer en péril, la pollution environnementale) et un désir de profiter de plus en plus de ces apports économiques, les autorités publiques ont essayé d'apporter plusieurs solutions face aux impacts socio-environnementaux du transport maritime. C'est dans ce cadre que plusieurs mesures ont été prises tant sur le plan national, sous-régional qu'international. Les mesures les plus connues sont celles de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cet organe créé en 1948, est l'instance internationale chargée d'établir et d'harmoniser les réglementations des États dans les domaines tels que la sécurité et la sûreté du transport maritime. Au cours des dernières décennies, plusieurs politiques publiques ont été élaborées dans le but d'éliminer ou de réduire les risques liés aux impacts négatifs du transport maritime (le dragage, les collisions entre cétacés et navires, les bruits sous-marins, les émissions atmosphériques, les eaux de ballast, la relation entre port et riverains, etc.). Parmi les politiques, on peut citer les conventions internationales : la Convention de Londres (1972)⁵, la Convention OSPAR (1992)⁶, la Convention de Barcelone⁷,

⁵ Il s'agit d'un accord international ratifié dans le but de protéger l'écosystème marin contre la pollution par les déchets provenant des navires. Elle est entrée en vigueur en 1975 et définit les règles et les normes concernant le rejet des déchets dans les eaux marines, ainsi que le transport et le traitement de ces déchets.

⁶ Connue aussi sous le nom de Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est, la Convention OSPAR a été ratifiée en 1992.

⁷ Elle est également appelée Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. Cette convention a été adoptée en 1976 et révisée en 1995.

la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires⁸, la Convention de MARPOL⁹ (Stehouwer et al., 2013; Comtois & Slack, 2005; Geijer & Jones, 2015; Lefebvre-Chalain, 2012) accompagnées d'un ensemble de mécanismes et de méthodes (Babcock et al., 1994; Fraser et al., 2017; Gamsonré, 2014; Gregg et al., 2009; Karahalios, 2017; Notarbartolo Di Sciara & Birkun, 2010; Peng et al., 2015; SCCS, 2004; Stehouwer et al., 2013; Suedel et al., 2008; Tsolaki & Diamadopoulou, 2010; Vanderlaan et al., 2008).

Cependant, malgré tous ces efforts de la part des autorités publiques pour répondre aux enjeux spécifiques liés aux impacts négatifs du transport maritime, les parties prenantes (ONG, associations, municipalités, citoyens) réclament plus de mesures efficaces pour répondre aux exigences du développement durable (Aubertin & Vivien, 2006). Pour Miossec, 2001 « le concept du développement durable suppose l'établissement d'une relation entre le nécessaire développement économique et une saine gestion de l'environnement.

Cette gestion n'est supposée durable que si les ressources font l'objet d'une exploitation (plutôt saine) telle que de génération en génération, les conditions globales de la vie des populations ne puissent que s'améliorer » (Miossec, 2001, p.31). Alors que, certains de ces mesures actuelles élaborées ont des effets négatifs à court ou à long terme (David & Gollasch, 2008; Endresen et al., 2004; Stehouwer et al., 2013; Werschkun et al., 2014).

⁸ Cette convention régit les normes et procédures pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires afin d'empêcher la propagation des espèces aquatiques envahissantes. Elle est adoptée le 13 février 2004 et entre en vigueur le 8 septembre 2017 (Baell, 2017; Comtois & Slack, 2005).

⁹ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (acronyme de l'anglais Marine Pollution). Adoptée en 1973, cette convention renferme actuellement six annexes techniques censées couvrir l'intégralité des risques relevant du transport par mer, (prévention de la pollution par les hydrocarbures (annexe I) ; lutte contre la pollution causée par les substances liquides nocives transportées en vrac (annexe II) ; mesures de prévention contre la pollution occasionnée par les substances nuisibles transportées par mer en colis (annexe III) ; prévention de la pollution par les eaux usées des navires (annexe IV) ; prévention de la pollution causée par les ordures provenant des navires (annexe V) ; prévention de la pollution de l'air par les navires (annexe VI)).

1.1.4 Les facteurs de l'échec d'une politique durable du transport maritime

Malgré ses performances économiques extraordinaires dans un contexte de mondialisation et de libre-échange, le transport maritime présente de sérieuses lacunes qui impactent sa durabilité. Ces manquements ou échecs dans sa politique de développement sont fortement accentués avec le développement intensif de l'industrie maritime. Ils se présentent sous plusieurs formes de répercussions négatives tant sur le plan terrestre que maritime. Parmi elles, nous avons des répercussions environnementales et sociales.

Sur le plan environnemental, les échecs des politiques publiques d'un transport maritime durable se traduisent par plusieurs événements enregistrés au cours des dernières décennies. Ces événements ont de fortes conséquences sur les écosystèmes naturels, sur la santé de même que sur la qualité des milieux de vie humains (Guy & Urli, 2009). Ces événements sont liés aux déversements d'hydrocarbures, aux accidents dans lesquels des polluants sont libérés, aux décharges de résidus solides non biodégradables dans les océans, aux émissions atmosphériques et sonores des navires, aux collisions entre cétacés et navires, ou encore à l'envahissement d'espèces exogènes (CAC, 2016; OCDE, 1997). Le tableau ci-dessous illustre les échecs sur le plan environnemental.

Tableau 1

Quelques facteurs qui illustrent les échecs des politiques publiques du transport maritime sur le plan environnemental

| Effets nocifs | Cas particuliers illustrant les décalages avec les attentes |
|-------------------------------|--|
| Déversements d'hydrocarbures | Plus d'une cinquantaine de catastrophes maritimes enregistrées dont Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Kowloon Bridge (1986); Exxon Valdez (1989), Erika (décembre 1999), Ievoli Sun (octobre 2002), Prestige (novembre 2002); Probo Koala (2006) (Comtois & Slack, 2005; Jacquet et al., 2011); |
| Rejets de substances toxiques | <p>Selon WWF, la mer Méditerranée fait face à un grave problème de pollution avec le rejet de 1,5 million de tonnes de quantités de pétrole chaque année, causé par les dégazages et les déballastages sauvages. Cette quantité est estimée à 20 fois celle du naufrage du « Prestige » ou à 75 fois celle de « Erika ». (Beall, 2017);</p> <p>Pour l'unité Protection civile et environnement de la Commission Européenne, 500 à 1 000 observations de pollutions par dégazage sont constatées chaque année dans la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique, 1 000 à 1 500 en Méditerranée (Beall, 2017);</p> <p>Les associations environnementales, mais aussi le Cedre (Centre de ressources sur les pollutions accidentelles en mer) estiment que chaque année 10 000 à 15 000 conteneurs sont perdus en mer avec des contenus de substances toxiques (Guiller, 2021);</p> |

| | |
|----------------------------------|--|
| Émissions atmosphériques | <p>Sur le plan mondial, les émissions du transport maritime, estimées à 3 % des émissions mondiales avaient une progression de 66 % entre 1990 et 2012, ce qui pourrait passer de 50 % à 250 % si rien n'est fait.(Beall, 2017);</p> <p>Le fioul lourd utilisé par les navires constitue l'un des plus sales au monde affectant ainsi la composition chimique de l'atmosphère, le climat, la qualité de l'air (Eyring et al., 2010);</p> <p>Ces polluants sont l'une des principales causes du problème d'acidification des pluies, affectant gravement les écosystèmes (Doudnikoff, 2015; Eyring et al., 2010).</p> |
| Heurt de cétacés | <p>Les collisions avec les navires sont la première cause de mortalité des cétacés dans le monde (Beall, 2017); Actuellement, il ne reste que 400 individus environ (baleine noire de l'Atlantique Nord) dans le monde;</p> <p>Entre 2017 et 2019, 30 baleines, soit près de 10 % de la population, ont été tuées dans les eaux canadiennes et américaines. Plus de la moitié, soit 21 d'entre elles sont mortes du côté canadien (Ushio,2020).</p> |
| Envahissement exogènes d'espèces | <p>Les espèces envahissantes sont présentes dans 84 % des 232 écorégions marines de la planète (Delacroix et al., 2013; WWF, 2009).</p> <p>Dans les Grands Lacs canadiens, environ 30 % des 185 espèces aquatiques envahissantes proviennent de l'eau de ballast (Clear Seas, n. d);</p> <p>En Nouvelle-Zélande, des études révèlent que l'engrassissement biologique et l'eau de ballast sont les principales causes de la présence d'espèces aquatiques envahissantes, soit environ 70 % de ces espèces (Clear Seas, n. d);</p> <p>Dans les eaux américaines, ils (l'engrassissement biologique et l'eau de ballast) sont responsables d'environ 55% des espèces aquatiques envahissantes;</p> |
| Pollution sonore | <p>Hausse constante de la pollution sonore depuis plusieurs décennies et selon des études de Discovery Channel « <i>les voyagent soniques en mer dans les profondeurs de l'océan</i> » les baleines se trouvent dans une situation catastrophique en raison des bruits extrêmement forts auxquels elles sont exposées. Ces sons intenses perturbent leur écosystème et les obligent à lutter pour leur survie;</p> <p>La Convention sur la conservation des espèces migratrices considère le bruit sous-marin comme une menace sur la faune marine (CAC, 2016)</p> |
| Sédiments contaminés | <p>Actuellement, 10 % des dépôts vaseux sont contaminés par des hydrocarbures, des métaux lourds, des substances nutritives et des composés organochlorés (OCDE, 1997).</p> |

Sur le plan social, les processus d'élaboration, de mise en œuvre et d'encadrement des politiques publiques du transport maritime ont révélé des failles au fil des années. Ces

lacunes dans l'exercice des autorités politiques et portuaires sont le résultat d'une grande perte de permis social pour le secteur maritime (CAC, 2016). Il s'agit entre autres de l'accroissement des mouvements de revendications ou de contestations, la hausse du taux de populations malades associées aux activités du transport maritime et la dégradation du paysage urbain dans les villes portuaires. Le tableau ci-dessous illustre les échecs sur le plan social.

Tableau 2

Quelques facteurs qui illustrent les échecs des politiques publiques du transport maritime sur le plan social

| Effets nocifs | Cas particuliers illustrant les décalages avec les attentes |
|--|--|
| Mouvements de revendications ou de contestations | <p>Manifestation contre le trafic de navires-citernes en Colombie-Britannique, des projets d'oléoduc Northern Gateway vers Kitimat ou encore de Trans Mountain vers Burnaby par souci des conséquences possibles d'un déversement marin de bitume dilué;</p> <p>Refus de la proposition de Shell d'éliminer en mer les installations de forage pétrolier extracôtier Brent Spar;</p> <p>Explosion de la plateforme Deepwater Horizon de BP dans le golfe de Mexique;</p> <p>L'échouement de l'Exxon Valdez en 1989 dans la baie du Prince-William, en Alaska (CAC, 2016);</p> <p>Le projet de silos et la crise de la « poussière rouge » à Québec (Fournis et al., 2015);</p> <p>Le projet du quai multi-usager et l'épisode du déversement d'hydrocarbures dans la baie à Sept-Îles (Fournis et al., 2015).</p> |
| Atteinte à la santé publique | <p>Des études soutiennent que le fioul lourd des navires est responsable de 60 000 morts prématurées par an (Doudnikoff, 2015; Eeckhout, 2015);</p> <p>En Chine, le Bureau National de l'Océanographie révèle que les catastrophes maritimes survenues en 2003 ont affecté 20 millions d'habitants (CNUCED, 2022);</p> <p>Selon l'université de Rostock et le centre de recherche sur l'environnement allemand Helmholtz Zentrum Munich, les émissions du transport maritime sont à l'origine de graves maladies (maladies pulmonaires et cardiovasculaires sévères);</p> <p>Aux États-Unis, selon les services de surveillance de la santé publique de Long Beach dans le district de Los Angeles, les riverains vivant à proximité de l'activité portuaire sont exposés à des problèmes de santé plus importants que les autres habitants de la ville. Ils sont confrontés à des niveaux d'asthme, de maladies cardiovasculaires et de dépression supérieurs de 3 % en moyenne (Beall, 2017; Eeckhout, 2015).</p> <p>Selon des études de France Nature Environnement, chaque année la pollution de l'air du transport maritime est responsable de 50 000 à 60 000 morts en Europe, ce qui correspond à la population de Valence.</p> |
| Dégradation du paysage urbain | <p>De 2016-2019, la congestion des ports est responsable du blocage de la flotte mondiale de porte-conteneurs d'environ 32 % avant d'atteindre 37 % en juillet 2022 (CNUCED, 2022);</p> <p>La congestion à Toronto, Vancouver et Montréal est responsable de près de 88 millions d'heures supplémentaires annuellement pour les déplacements des Canadiens;</p> |

| | |
|--|--|
| | En 2006, la société régionale de transport, Metrolinx, a estimé le coût annuel de la congestion dans la région du grand Toronto et de Hamilton à 6 milliards de dollars (CCC, 2017). |
|--|--|

1.1.5 Une croissance observée des attentes malgré les multiples initiatives

Dans un souci d'encadrer l'activité du transport maritime sur de possibles conséquences, négatives, l'Organisation maritime internationale (OMI) a été créée en 1948. Elle compte 175 membres et trois membres associés : Hong Kong (Chine), Macao (Chine) et les Îles Féroé (Danemark). Pour mener à bien sa mission qui consiste de « faire en sorte, par le biais de la coopération, que le secteur des transports maritimes soit sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable », l'OMI « adopte les normes les plus élevées possibles en matière de sécurité et sûreté maritimes, d'efficacité de la navigation et de prévention et maîtrise de la pollution par les navires et examine les aspects juridiques connexes et la mise en œuvre efficace de ses instruments aux fins de leur application universelle et uniforme » (OMI, 2023a, p.4). Ainsi, depuis sa création jusqu'à présent, l'OMI a mis en place plusieurs dizaines de conventions et plus de 1000 codes et recommandations dont certains ont connu plusieurs amendements au fil des années (CAC, 2016; Chabaud, 2013). Par exemple, la Convention SOLAS, première convention adoptée par l'organisation, a été modifiée cent vingt-trois fois entre 1981 et 2012, la Convention de MARPOL 73/78 a été actualisée soixante et une fois entre 1984 et 2012 (Chabaud, 2013).

Cet élan de prise de conscience est aussi noté chez les acteurs du privé. Dans la zone nord-américaine, l'Alliance verte a été créée en 2007 et a pour mission de « guider l'industrie maritime vers l'excellence environnementale ». Il s'agit d'un programme de certification environnementale basé sur 15 indicateurs de rendement distincts. Elle regroupe des ports, des terminaux, des armateurs, des chantiers et les corporations de la Voie maritime établis au Canada et aux États-Unis (Lewis, 2018). En 2020, le même modèle est reproduit en Europe sous le nom de Green Marine Europe.

Tableau 3

Conventions et instruments multilatéraux de l'OMI portant sur l'environnement

| Conventions | Date d'entrée en vigueur | Nbre d'amendements |
|---|--------------------------|--------------------|
| Transport de matières dangereuses | | |
| NUCLEAR 1971 (Transport des matières nucléaires – responsabilité civile) | 15 juillet 1975 | -- |
| SOLAS 1974 : Urgences, transport des matières dangereuses | 25 mai 1980 | 72 |
| MARPOL 73/78 (annexes I/II) (Déversement d'hydrocarbures et transport des matières dangereuses – les substances liquides nocives) | 2 octobre 1983 | 47 |
| MARPOL 73/78 (annexe III) (Transport des matières dangereuses) | 1er juillet 1992 | 7 |
| HNS 1996 (Transport des matières dangereuses) | -- | -- |
| HNS PROT 2010 (Transport des matières dangereuses) | -- | -- |
| Déversement d'hydrocarbures | | |
| INTERVENTION 1969 (Déversement d'hydrocarbures – intervention internationale) | 6 mai 1975 | -- |
| CLC 1969 (Déversement d'hydrocarbures – responsabilité civile) | 19 juin 1975 | -- |
| FUND 1971 (Déversement d'hydrocarbures – fonds pour le nettoyage) | 16 octobre 1978 | |
| CLC PROT 1976 (Déversement d'hydrocarbures) | 8 avril 1981 | -- |
| SOLAS PROT 1978 : (Déversement d'hydrocarbures) | 1 mai 1981 | 6 |
| FUND PROT 1976 (Déversement d'hydrocarbures – compensation pour les dommages) | 22 novembre 1994 | -- |
| OPRC 1990 (Déversement d'hydrocarbures et urgences) | 13 mai 1995 | -- |
| FUND PROT 1992 (Déversement d'hydrocarbures) | 30 mai 1996 | 1 |
| CLC PROT 1992 (Déversement d'hydrocarbures) | 30 mai 1996 | 1 |
| SOLAS PROT 1988 : (Déversement d'hydrocarbures) | 3 février 2000 | 14 |
| FUND PROT 2000 (Déversement d'hydrocarbures– compensation pour les dommages) | 27 juin 2001 | -- |
| FUND PROT 2003 (Déversement d'hydrocarbures – compensation pour les dommages) | 3 mars 2005 | -- |
| OPRC/HNS PROT 2000 : Déversement d'hydrocarbures – responsabilité civile | 14 juin 2007 | -- |
| BUNKERS 2001 (Déversement d'hydrocarbures – responsabilité civile) | 21 novembre 2008 | -- |
| Qualité de l'eau | | |
| INTERVENTION PROT 1973 (pollution par les substances autres que des hydrocarbures) | 30 mars 1983 | 4 |
| MARPOL 73/78 (annexe V) (Qualité de l'eau – ordures) | 31 décembre 1988 | 10 |
| MARPOL 73/78 (annexe IV) (Qualité de l'eau) | 27 septembre 2003 | 6 |
| BWM 2004 (Qualité de l'eau – eaux de lest) | 8 septembre 2017 | 5 |
| Qualité de l'air | | |
| MARPOL PROT 1997 (Annexe VI sur la prévention de la pollution de l'air par les navires) | 19 mai 2005 | 23 |
| Urgences | | |
| LC 1972 : Prévention des abordages (Urgences) | 30 août 1975 | 7 |

| | | |
|---|-------------------|----|
| COLREG 1972 : (Urgences – empêchement des collisions et Prévention des abordages) | 15 juillet 1977 | 7 |
| STCW 1978 (Urgences – l’entraînement d’équipes) | 28 avril 1984 | 11 |
| STCW-F 1995 (Urgences – l’entraînement d’équipes) | 29 septembre 2012 | -- |
| SAR 1979 (Urgences – Recherche et sauvetage) | 22 juin 1985 | 2 |
| SALVAGE 1989 : Convention sur l’assistance en mer | 14 juillet 1989 | -- |
| LC PROT 1996 : Prévention des abordages (Urgences) | 24 mars 2006 | 4 |
| PEINTURES ANTISALISSURES | | |
| AFS 2001 : (Peintures antisalissures) | 17 septembre 2008 | 1 |

Source : Tableau adapté à partir de (Comtois & Slack, 2005) et des données de l’OMI, (OMI, 2023b)

Le tableau révèle l’engagement de la communauté internationale sur la question des attentes par rapport à la gestion des risques et à la réglementation de l’activité du transport maritime. Plus d’une cinquantaine de conventions ont été créées depuis l’entrée en vigueur de l’organe (1958) à nos jours. Selon Comtois & Slack, 2005, ces conventions peuvent être classées en six groupes. Il s’agit : en premier, celles qui concernent le transport de matières dangereuses; en seconde position, les conventions qui encadrent le déversement des hydrocarbures, en troisième étape, nous avons les résolutions sur la qualité de l’eau, suivi par celles sur la qualité de l’air; En cinquième position, vient le groupe des urgences et enfin, nous avons la convention sur les peintures antisalissures. Cependant, malgré le nombre important de conventions adoptées pour le bon déroulement de l’activité du transport maritime, on assiste toujours à un processus permanent d’ajustements des attentes. Aujourd’hui, les conventions sur le transport de matières dangereuses ont connu plus d’amendements, suivi de celles sur la qualité de l’air.

Ainsi, on peut postuler qu’on observe d’une part une intensification des attentes envers le transport maritime qui fait face à des exigences rehaussées quant au contrôle et/ou réduction de ses impacts et d’autre part le rythme auquel apparaissent de nouvelles attentes est reconnu s’accélérer (Guy & Lapointe, 2010).

1.1.6 La contribution de l'OMI sur les ODD

Dans une volonté d'apporter des solutions à notre planète qui souffre gravement, au point de mettre en danger les générations futures (Flipo, 2022), 193 pays se sont réunis en 2015 pour mettre en place le programme de développement durable à l'horizon 2030. Ce programme constitué de 17 objectifs de développement durable (ODD) invite tous les pays à éradiquer la pauvreté en vue d'accéder au développement durable dans l'ensemble de la planète d'ici 2030. Les objectifs de développement durable constituent un appel à l'action mondial pour faire face aux défis sociaux, économiques et environnementaux les plus urgents de notre époque. Ils reconnaissent l'interdépendance entre les différentes dimensions du développement durable et appellent à une action collective pour transformer notre monde. Ces objectifs sont universels, ce qui signifie qu'ils s'appliquent à tous les pays, qu'ils soient développés ou en développement. Ils sont également interconnectés, car le progrès dans un domaine peut entraîner des répercussions sur les autres (Gouvernement Canada, 2022). Ainsi, l'OMI en tant qu'entité importante dans l'ère de la mondialisation et du libre-échange a décidé d'accompagner les États membres dans leurs efforts de façonner le programme 2030 et de faire de l'intervalle 2020-2030 une décennie d'action. Le tableau ci-dessous illustre les éléments que l'OMI compte mettre en œuvre pour la réalisation du programme à travers un secteur de transport durable.

Tableau 4
Plan de contribution de l'OMI pour l'atteinte des ODD

| ODD | Objectifs | Apport de l'OMI |
|--------------------------|--|---|
| 1 Pas de Pauvreté | <i>Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde</i> | Mettre en place des règles qui garantissent la sécurité, la sûreté et la propreté des transports maritimes, assurant ainsi la prospérité et une croissance durable dans le contexte d'une économie verte et bleue, par exemple la Convention du travail maritime. |
| 2 Faim « Zéro » | <i>Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable</i> | Collaborer avec des partenaires du système des Nations Unies pour préserver une importante source alimentaire en luttant contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée; Faciliter l'importation et l'exportation des denrées alimentaires dans le monde tout en s'assurant que l'activité du transport maritime soit sûre, sans danger et respectueuse de l'environnement naturel. |

| | | |
|--|---|--|
| 3 Bonne santé et bien-être | <i>Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge</i> | Instaurer les instruments qui aident à réduire la pollution liée aux transports maritimes dans les océans, les ports et les régions côtières, notamment en réduisant la teneur en soufre du fuel-oil que les navires utilisent. |
| 4 Éducation de qualité | <i>Assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie</i> | Fixer les normes internationales de formation des gens de mer et disposer de ses propres établissements d'éducation supérieure à vocation mondiale dont l'Université maritime mondiale (UMM) et l'Institut de droit maritime international (IMLI). |
| 5 Égalité des sexes | <i>Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles</i> | Soutenir l'égalité entre les sexes grâce à son Programme sur les femmes du secteur maritime et à d'autres activités ciblées; Inciter les femmes des pays en développement à faire des formations techniques de haut niveau avec des bourses d'études; Faciliter l'intégration et la progression de carrière des agents professionnels dans le domaine maritime. |
| 6 Eau propre et assainissement | <i>Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable</i> | Réglementer l'immersion et l'évacuation des déchets, dans le cadre du cycle de gestion des déchets, indispensable à une eau propre (Convention de Londres et de son Protocole). |
| 7 Énergie propre et d'un coût abordable | <i>Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable</i> | Établir des normes obligatoires en matière de rendement énergétique des transports maritimes et encourager la recherche et le développement de technologies propres dans le domaine de l'énergie. |
| 8 Travail décent et croissance économique | <i>Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous</i> | Promouvoir la santé et le bien-être des gens de mer. Améliorer les conditions de travail des gens de mer en menant des travaux sur des problématiques telles que la fatigue, le traitement équitable, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation; Collaborer avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) afin de répondre aux questions concernant les services de santé et la sécurité sociale des gens de mer; Dédier un jour aux gens de la mer pour une plus grande visibilité au rôle essentiel joué. |
| 9 Industrie innovation et infrastructure | <i>Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation</i> | Promouvoir les progrès technologiques, tels que les navires autonomes ou les évolutions du secteur portuaire, afin de favoriser la stabilité à l'échelle mondiale ainsi que le développement durable. Fournir un cadre juridique et réglementaire, à travers des initiatives de renforcement des capacités; Mettre à la disposition des États membres une cadre permettant d'échanger leur connaissance et leur expérience. |
| 10 Inégalités réduites | <i>Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre</i> | Apporter une assistance complète permettant de renforcer les capacités dans les pays dont les connaissances et les ressources techniques sont insuffisantes pour assurer la sécurité et l'efficacité des transports maritimes (Programme intégré de coopération technique (PICT)). |

| | | |
|---|---|---|
| 11 Villes et communautés durables | <i>Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables</i> | Mettre en place une chaîne d'approvisionnement sûre, de manière à améliorer la sécurité et la sûreté en mer, ainsi qu'à protéger l'infrastructure logistique internationale. |
| 12 Consommation et production responsable | <i>Établir des modes de consommation et de production durables</i> | Réduire les déchets et les débris produits par les navires, réglementer l'immersion des déchets et faire campagne en faveur du recyclage sûr et propre des navires. |
| 13 Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques | <i>Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions</i> | Adopter des mesures visant à contrôler les émissions de GES provenant du secteur des transports maritimes et une stratégie mondiale pour les éliminer totalement – conformément à l'Accord de Paris. |
| 14 Vie aquatique | <i>Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable</i> | Établir des mesures visant à prévenir la pollution provenant des navires, par exemple : Veiller à ce que les transports maritimes continuent de contribuer à l'économie mondiale sans bouleverser cet équilibre fragile; Définir des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA); Réduire la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes et potentiellement dangereuses transportées par les navires dans le monde entier; Envisager la réduction des bruits sous-marins produits par les navires et l'adoption de mesures visant à éviter les collisions entre les navires et les mammifères marins; Interdire le rejet de déchets nocifs par les navires. |
| 15 Vie terrestre | <i>Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des sols et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité</i> | Renforcer la sûreté des ports et prendre part aux efforts déployés à l'échelle mondiale pour mettre fin au trafic illicite d'espèces sauvages. |
| 16 Paix, justice et institutions efficaces | <i>Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et inclusives aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous</i> | Œuvrer en faveur de l'efficacité des institutions, en vue d'assurer la sécurité et la sûreté des échanges du commerce maritime tout en respectant l'environnement. |
| 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs | <i>Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser</i> | Passer des partenariats solides avec plus de 60 organisations intergouvernementales et plus de 80 organisations non gouvernementales, y compris les principaux organismes et organisations internationaux de défense de l'environnement. |

Le tableau ci-dessus révèle que l'Organisation maritime internationale (OMI) joue un rôle crucial dans la promotion d'une économie et d'une croissance écologiques durables. En collaboration avec les États membres, la société civile et le secteur des transports maritimes, l'OMI s'engage à assurer une contribution ininterrompue et renforcée à cet objectif. Dans cette perspective, la promotion des transports maritimes durables et d'un développement durable du secteur maritime est l'une des grandes priorités de l'OMI pour les années à venir. Grâce à cette collaboration, des mesures concrètes sont prises pour

réduire l'impact environnemental des activités maritimes, notamment en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre. L'OMI encourage également l'adoption de technologies propres et efficaces, ainsi que la mise en place de mesures de prévention de la pollution et de protection de la biodiversité marine. En favorisant une approche globale et coordonnée, l'OMI contribue ainsi à la construction d'un avenir plus durable pour l'industrie maritime et la planète de manière générale. Cependant, les efforts déployés par l'OMI pour l'atteinte des ODD ne peuvent être efficaces que si les règles et normes sont elles-mêmes approuvées, adoptées et mises en œuvre par tous les acteurs du transport maritime sur le plan international.

1.2 LA POLITIQUE PUBLIQUE

1.2.1 Qu'est-ce qu'une politique publique

Le terme politique publique traduit littéralement du terme anglais « *public policy* » est apparu après la Seconde Guerre mondiale aux États-Unis. Selon Muller :

la naissance des politiques publiques est indissolublement liée à la nécessité incontournable, pour les sociétés modernes, de se mettre à distance d'elles-mêmes afin de prendre en charge, de manière autoréférentielle et autoréflexive, par des dispositifs appropriés, la régulation du rapport entre les parties et le tout social (Muller, 2015a, p.27).

Dans cette vision, l'objectif des politiques publiques est d'abord d'aider les décideurs à faire les bons choix politiques et c'est dans ce cadre que vont s'institutionnaliser ce que l'on appellera les *policy sciences*. Depuis, les travaux académiques sur les politiques publiques ne cessent de se multiplier et de rayonner dans le monde entier (Zittoun, 2017). Le terme « politique publique » est introduit dans le langage des sciences politiques et administratives européennes dans les années 70 (Knoepfel et al., 2001). Ce terme s'oppose au terme « *politics* », ou politique politicienne, qui désigne l'ensemble des acteurs (partis politiques, groupes d'intérêts, syndicats ou nouveaux mouvements sociaux) et des processus attachés à la compétition politique, spécialement l'espace électoral qui structure les dynamiques de conquête et l'exercice du pouvoir législatif ou gouvernemental dans le respect des règles constitutionnelles et institutionnelles. Alors que le concept de « *polity* » est lié à la société et englobe l'appartenance et l'identité. Il se réfère à la manière dont les

individus sont organisés et gouvernés au sein d'une communauté. Il s'agit d'un concept clé pour comprendre le fonctionnement et l'organisation des sociétés humaines (Bergeron, 1965; Leca, 2012). Des chercheurs français comme Lascoumes et Le Galès préfèrent le terme « *policies* » ou « action publique », c'est-à-dire l'ensemble des processus administratifs, institutionnels et juridiques qui ont pour but de créer un ordre social et politique. Pour eux, le terme « politique publique » est trop associé à l'État centralisateur (Lascoumes & Le Gales, 2007) et peut faire dévier le regard du chercheur, même si les Anglo-Saxons n'ont jamais considéré que le terme « *public policy* » est associé à un État centralisé.

L'étude des politiques publiques fait appel à plusieurs domaines et s'inspire de préoccupations diverses. La politique publique peut être étudiée pour faire avancer les connaissances (*knowledge of*) ou pour améliorer l'action (*knowledge for*) (Lemieux, 2009; Boussaguet et al. 2006). Comme nous le verrons dans la section 2.1.3, nous allons travailler pour améliorer l'action (*knowledge for*).

En effet, il existe une série de définitions de la notion de politique publique (Knoepfel et al, 2001; Lemieux, 2009). Sans en faire une revue exhaustive, il est utile de rappeler quelques-unes de ces définitions les plus courantes.

1.2.1.1 Définitions

- Pour Thomas R. Dye (1972, p. 18), l'un des premiers spécialistes américains des politiques publiques, « une politique publique est ce que les gouvernements choisissent de faire ou de ne pas faire ».
- Yves Meny et Jean-Claude Thoenig (1989, p. 129) dans leur ouvrage définissent la politique publique comme « le produit de l'activité d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale ».
- Pour Pal (1992, p. 2), une politique publique est un plan d'action ou d'inaction que les autorités publiques choisissent pour régler un problème ou une série de problèmes liés.

- Pour Lasswell et Kaplan (1950, p. 71), une politique publique est l'ordre d'un programme constitué de valeurs recherchées (*goals values*) et des pratiques dans un contexte de relations interpersonnelles.
- Jenkins (1978) définit la politique publique comme « un ensemble de décisions interreliées, prises par un acteur politique ou un groupe d'acteurs politiques, mais aussi à la sélection des buts et des moyens de les atteindre, donc à la recherche de solutions » (Lemieux, 2009, p. 6).
- Pour Muller et Surel (1998, p. 16), une politique publique constitue un cadre normatif d'action qui combine à la fois des éléments de puissance publique et des éléments d'expertise dans le but de constituer un ordre social.
- Pour Vincent Lemieux (2009, p. 35), les « politiques publiques sont des processus de régulation par lesquels des acteurs, dans des relations de pouvoir (la politique), cherchent à apporter des solutions à des problèmes publics ».
- Pour Knoepfel et al. (2001, p. 28) « la notion de politique publique réfère aux jeux de pouvoir, dans un cadre institutionnel particulier, entre différents acteurs publics qui, en collaboration avec des acteurs paraétatiques et privés, tentent de résoudre un problème collectif de manière concertée ».

Malgré la diversité des définitions, nous avons décidé de retenir quelques-unes pour ce travail de mémoire, à savoir (Pal, 1992; Jenkins, 1978; Lemieux, 2009; Knoepfel et al., 2001). Les politiques publiques peuvent être définies comme un ensemble d'actions et de mesures mises en place pour résoudre des problèmes collectifs ou répondre à des besoins spécifiques de la société. Elles sont le résultat d'une synergie de forces, impliquant différents acteurs, tels que les gouvernements, les organisations internationales, les entreprises privées et la société civile. Elles recouvrent un immense champ d'intervention (la politique économique, la politique du transport, de la ville, de la jeunesse, de la sécurité, de la santé, etc.) et connaissent des changements en fonction des préoccupations publiques du passé. Cela amène les spécialistes des politiques publiques à se mettre d'accord sur le fait qu'une définition « opérationnelle » est nécessaire pour qualifier l'objet et le champ d'étude retenus.

1.2.1.2 Typologie des politiques publiques

La typologie des politiques publiques nous permet de montrer l'évolution de leur champ, leurs moyens d'action et leurs objectifs. Selon Théodore Lowi dans *Four Systems of Policy Politics and Choice (1971)*, « l'État est l'organe politique qui dispose du monopole de moyens de la violence physique légitime : monopole de la contrainte ». Pour Yves Surel (2002), c'est à partir de cette définition que Lowi spécifie le sens de cette correction sur la distinction de deux axes :

- Extension de la coercition : comportement des acteurs (expulsion des sans-papiers) et environnement des acteurs (système de retraite). Distinction entre ce qui va limiter les possibilités de l'action (environnement des acteurs) et ce qui va les encadrer (comportements des acteurs).
- Condition d'exercice de la coercition : indirecte (menace de la sanction) ou directe (application de la sanction; exemple arrestation par les forces de l'ordre) (Surel, 2002).

En se basant sur ces deux aspects, Lowi identifie quatre types de politiques publiques pour montrer des régularités dans l'extension de la coercition :

- La politique réglementaire : Elle vise les individus au moyen d'une contrainte directe. Elle ne conditionne pas leur action, mais agit sur eux. Ex : les automobilistes doivent respecter la limitation de vitesse, les conducteurs de motos deux roues doivent obligatoirement porter un casque, etc. Un comportement déviant entraîne une sanction.
- La politique distributive (allocative) : Elle vise les individus au moyen d'une contrainte indirecte sur leur comportement. Cette politique va fixer les possibilités d'action des individus. Elle donne l'autorisation d'agir. Pour qu'un individu puisse bénéficier d'une action publique, il doit nécessairement remplir un certain nombre de conditions. Ex : permis de construire, licence de pêche, autorisation d'un navire de battre pavillon d'un État.
- La politique redistributive : Elle touche des groupes au moyen d'une coercition directe sur leur environnement. L'État détermine des règles concernant un groupe

spécifique qui est soumis à une obligation particulière. Ex : on est obligé de cotiser pour la politique sociale, payer des taxes pour un commerce.

- La politique constitutive (procédurale) : Elle touche des groupes au moyen d'une coercition indirecte sur leur environnement. Les réformes de l'État rentrent dans cette catégorie. La politique constitutive encadre les politiques publiques en édictant des règles sur les procédures à suivre. Ex : le réaménagement des compétences ministérielles, la gestion portuaire (Lowi, 1971).

1.2.2 Analyse séquentielle

L'analyse séquentielle ou grille séquentielle des politiques publiques est une méthode d'analyse des politiques publiques. Cette méthode, popularisée par Charles O. Jones (1970), permet de diviser un processus politique – le développement d'une politique publique – en étapes distinctes, allant de leur genèse jusqu'à leur évolution, en passant par leur mise en œuvre concrète (Boussaguet et al., 2006). Pour Pierre Muller et Yves Surel (1998), cette méthode constitue un ensemble d'outils heuristiques et pertinents qui décrit à la fois la réalité et la fabrication d'un type idéal de l'action publique (Muller & Surel, 1998). Cependant, il est important de remarquer que l'approche séquentielle n'est pas nécessairement linéaire et qu'il n'est pas toujours évident de distinguer avec précision ses différentes étapes (Jacob & Rothmayr, 2012). D'autres chercheurs comme Éric Monnier le qualifient plutôt de « processus tourbillonnaire et itératif » (Monnier, 1987). Les différentes étapes du cycle de la politique varient en fonction des auteurs, mais on retient pour modèle celui développé par Charles O. Jones (1970) dans son ouvrage *An Introduction to the Study of Public Policy* qui propose un schéma en cinq étapes (Boussaguet et al., 2006).

- La première phase est souvent appelée l'émergence des problèmes publics. Elle marque l'énonciation de l'ordre du jour (agenda-setting), durant lequel plusieurs problèmes sont reconnus et débattus. La prise en compte de l'émergence et de l'identification d'un problème nous amène à voir la manière dont un problème privé devient un problème social, et donc à comprendre les origines d'une éventuelle

intervention publique par l'étude des controverses (Jacob & Rothmayr, 2012). Elle correspond à l'origine de l'action publique caractérisée par un besoin collectif, un manque ou une insatisfaction motivée par une recherche de solution. Selon Cobb et Ross (1997), une doléance doit passer par trois étapes afin qu'elle devienne un problème qui nécessite une action publique, à savoir : l'identification d'un problème largement accepté par le public (*naming*), la désignation des causes et des responsabilités du traitement injuste donné à un groupe cible ou à une victime (*blaming*) et la revendication d'un changement (*claiming*) (Cobb & Ross, 1997).

- La deuxième phase est l'inscription à l'agenda. Elle concerne les acteurs publics. L'État commence à gérer le problème. Un entrepreneur politique (élu, parlementaire, gestionnaire) décide de s'impliquer activement dans la promotion des intérêts qui se sont construits précédemment dans le but de démontrer la pertinence politique de l'action de l'État en la matière (Jacob & Rothmayr, 2012). Les acteurs du système politico-administratifs sont tenus de prendre en compte les demandes d'actions venant des groupes sociaux et des services publics (Knoepfel et al., 2001). Cette phase est souvent qualifiée de cruciale pour la formulation et la mise en œuvre ultérieure des politiques et des programmes publics, pour deux raisons. D'une part, c'est dans cette partie qu'on détermine les problèmes qui figureront ou non dans l'agenda politique. D'autre part, c'est à cette étape que les analystes insistent sur la nécessité d'étudier la manière dont un enjeu est (re)configuré (Jacob & Rothmayr, 2012). Ainsi, pour anticiper ces éventuels points de tension ou moments, il serait important d'identifier tous les intérêts qui seront en jeu (parties prenantes, aspirations et besoins) afin de permettre à l'évaluateur de prévoir dès le début les relations de pouvoir auxquelles il sera potentiellement confronté.
- Ensuite, nous avons la phase de formulation et l'adoption d'une politique ou d'un programme. Durant cette étape, les acteurs politiques et administratifs en place se penchent sur les différentes solutions qui leur semblent les plus appropriées pour résoudre un problème spécifique qui a été inscrit à l'ordre du jour. Ils doivent faire

- preuve de pragmatisme pour tenir compte des contraintes qui ne manqueraient de surgir sur le plan des ressources (temporelles, budgétaires, etc.) (Jacob & Rothmayr, 2012).
- La quatrième phase est la mise en œuvre qui correspond à l'exécution (ou à la non-exécution) pratique des mesures définies et formellement adoptées lors des précédentes étapes (Muller & Surel, 1998). Cette phase constitue un processus (Pressman & Wildavsky, 1973) nécessitant l'organisation des moyens à disposition pour y parvenir, l'interprétation des directives gouvernementales et enfin sa concrétisation sur le terrain (Boussaguet et al., 2006).

 - Enfin, arrive la phase d'évaluation et la terminaison. L'évaluation est un méta-processus pouvant se passer à chaque moment d'une politique publique. Dans cette phase, plusieurs questions méritent d'être étudiées afin de déterminer l'impact du programme, dont: « Quels ont été les effets de la politique décidée et mise en œuvre? », « Ces effets correspondent-ils aux effets attendus ? », « Faut-il modifier la politique dans sa conception ou dans sa mise en œuvre ? » (Muller & Surel, 1998). Selon Knoepfel et al. (2001), cette phase a pour ambition de déterminer les résultats et les effets par rapport aux changements de comportement des groupes cibles (impacts) et à la résolution du problème (*outcomes*). À terme, les autorités peuvent abandonner le programme ou définir une nouvelle action qui constitue une phase de changement (Boussaguet et al., 2006).

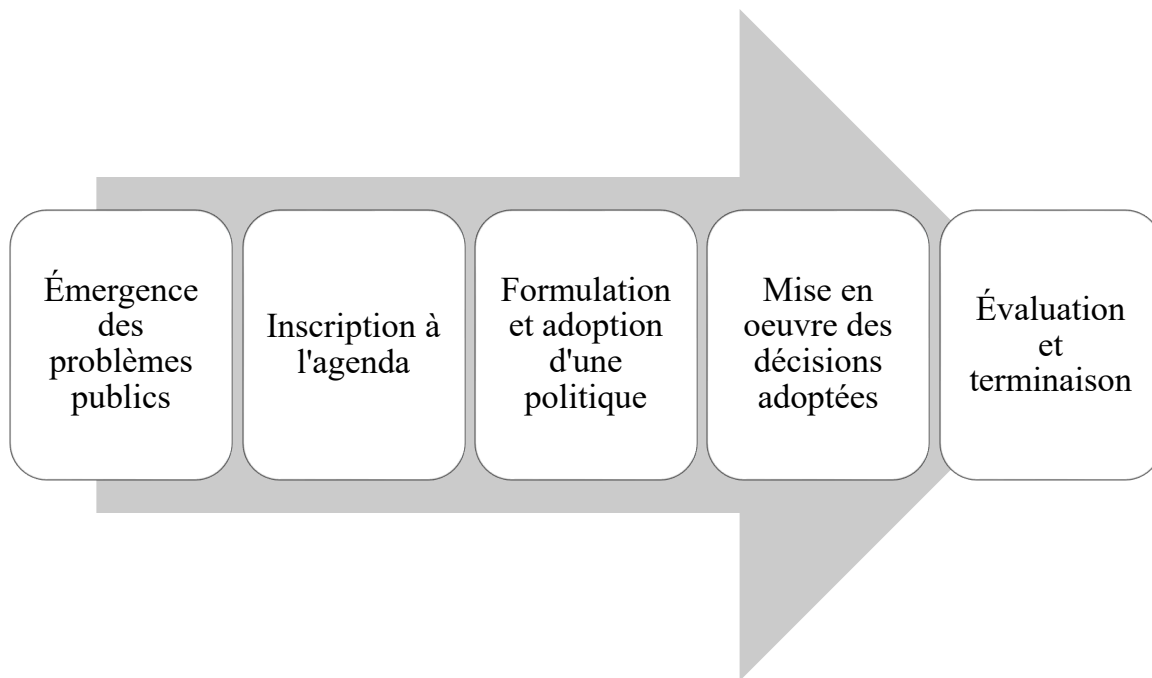


Figure 1: Modèle séquentiel de production de politiques publiques

Pour Draelants et Maroy (2007), une approche séquentielle offre de nombreux avantages indéniables. Ils affirment que :

elle propose tout d’abord un cadre d’analyse simple de l’action publique, qui introduit un minimum d’ordre dans la complexité des actions et décisions constituant une politique publique. Elle permet ensuite de rompre avec les représentations de l’action publique construites par les élites dirigeantes ; substituant ainsi une approche sociologique aux représentations juridiques. Le processus collectif de décision s’analyse en effet à travers des jeux d’acteurs, témoignant ainsi d’une sociologisation de l’analyse (Draelants & Maroy, 2007, p.11).

Cette démarche prend en compte tout l’environnement de l’action publique dans sa complexité (Boussaguet et al., 2006). Cependant, l’approche séquentielle présente aussi des limites considérables selon Muller et Surel (1998). La plus importante concerne la vision trop linéaire qu’elle propose à l’action publique. L’approche séquentielle peut nous amener à oublier que les processus politiques sont toujours dynamiques, voire chaotiques (Muller & Surel, 1998). L’ordre des étapes est parfois inversé, perturbé ou tout simplement omis. De plus, certaines étapes sont parfois très difficiles à identifier et des décisions sont prises sans que l’on puisse identifier avec précision la période où elle a été prise (Muller, 2015b). Draelants et Maroy (2007) soutiennent que cette analyse réduit également les politiques publiques à la simple résolution des problèmes, alors qu’elles ont aussi pour

objectif de permettre aux acteurs sociaux de mettre en œuvre leurs stratégies, gérer leurs conflits et apprendre de leurs actions. En d'autres termes, cette approche néglige le rôle des acteurs sociaux et de leur contexte (approche « *bottom up* »), en se focalisant uniquement sur l'action de l'État (approche « *top down* »). (Draelants & Maroy, 2007).

Ce mémoire aborde toutes les phases du cycle d'analyse séquentielle de Charles O. Jones (1970) dans le but de comprendre les obstacles qui entravent une amélioration plus rapide de la durabilité du transport maritime via les politiques publiques. L'objectif est de trouver des mesures politiques qui permettent de concilier la croissance du transport maritime avec les principes du développement durable, en se basant sur l'expérience canadienne. Cette approche vise à fournir aux décideurs les connaissances nécessaires pour prendre des décisions éclairées en matière de politiques publiques pour le transport maritime.

1.2.2.1 Modèle cyclique de la production de politiques publiques

Cette grille de la production de politiques publiques s'intéresse à la manière dont on gère les politiques publiques (« plus dans le comment que dans le pourquoi ») et aux dimensions institutionnelles (quels acteurs vont intervenir, avec quelles ressources et selon quelles règles de jeu institutionnelles?) (Knoepfel et al., 2001). Elle guide le travail des fonctionnaires dans l'administration des politiques publiques, qui est devenue une réponse mécanique à des problèmes concrets. Cela fait de cette grille une vision dynamique. Le modèle cyclique peut être divisé comme une séquence d'activités allant de l'émergence jusqu'à la terminaison, c'est-à-dire de l'identification du problème jusqu'aux résultats (Meny & Thoenig, 1989). Ainsi, en se référant au modèle élaboré par Jones (1970), qui constitue une référence reprise par plusieurs chercheurs, on peut diviser le processus en cinq phases.

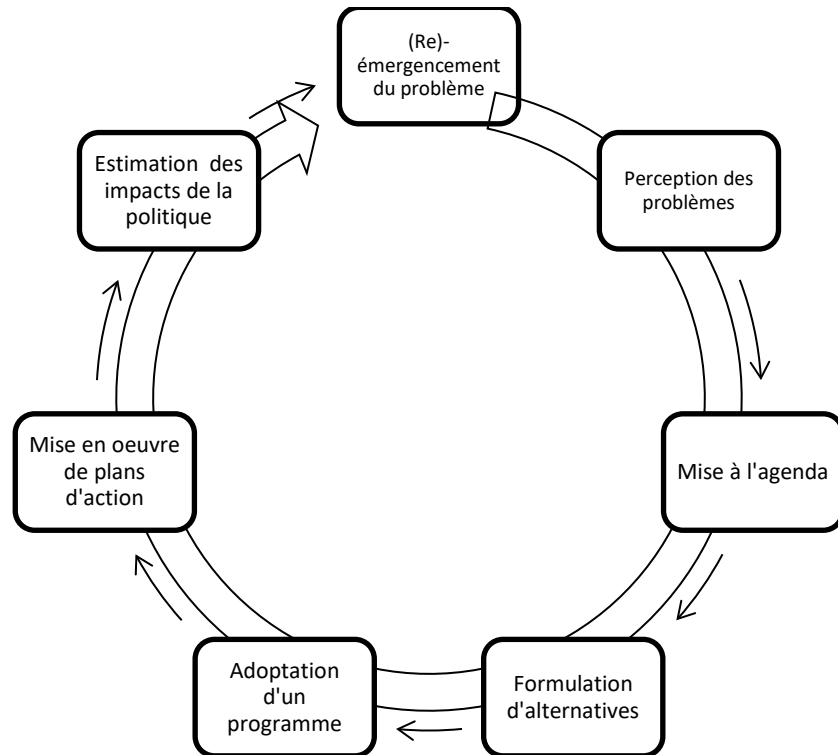


Figure 2: Modèle cyclique de production des politiques publiques inspiré de Knoepfel et al., 2001.

La figure ci-dessus explique les différentes phases du modèle cyclique des politiques publiques. On note certaines particularités pour chaque phase (Knoepfel et al., 2001; Laribi, 2004).

- *Émergence et perception du problème :*
 - La description du problème et la détermination des causes possibles;
 - La réclamation de l'intervention de l'État face à une situation jugée anormale.

- *Mise à l'agenda :*
 - L'inscription des problèmes émergents à l'agenda des acteurs du système politico-administratif;
 - La présentation des solutions possibles;

- La réaction des pouvoirs publics face aux problèmes devant faire l'objet d'une action politique.
- *Formulation et adoption du programme de la politique publique :*
 - L'explication de la nature d'interdépendance par les acteurs publics;
 - La mise en place de la stratégie politico-administrative (objectifs, instruments et procédures) afin d'apporter des solutions au problème;
 - L'adoption des solutions préconisées en fonction des ressources disponibles ainsi que du choix des leviers d'actions.
- *Mise en place de la politique publique :*
 - L'application sur le terrain des solutions sélectionnées;
 - Le comportement des agents administratifs chargés d'appliquer la politique.
- *Évaluation de la politique publique :*
 - Le recensement des résultats de la politique publique;
 - L'examen des impacts et de l'efficacité en matière de résolution du problème.

Selon Knoepfel *et al.* 2001, l'analyse des politiques publiques à travers le modèle cyclique offre un certain nombre d'avantages et d'inconvénients (Laribi, 2014).

En termes d'avantages, le modèle :

- Permet de tenir compte de l'existence de boucles de rétroactions à tout moment du processus, c'est-à-dire, il donne l'occasion aux autorités d'agir plus rapidement sur un programme politico-administratif en cas de forte opposition, à la suite de sa mise en œuvre;
- Permet de réduire la complexité de la mise en œuvre des politiques publiques en identifiant des enjeux et des acteurs impliqués à chacune des étapes du cycle;
- Permet d'avantager les facteurs analysés en fonction des différents domaines disciplinaires retenus à la suite de la formulation, pour chacune des étapes, des questions d'analyse, d'hypothèses et des théories partielles;

- Permet de détecter les erreurs objectives dans l'identification du problème ou d'identifier les lacunes ou « gaps » dans la mise en place des politiques avec la possibilité de combiner l'analyse de politiques publiques avec la vision rationaliste de l'action publique.

Les limites sont les suivantes :

- L'approche descriptive est parfois trompeuse du fait que l'ordre des différentes étapes n'est pas respecté dans le déroulement chronologique de la politique;
- Le modèle a de fortes chances d'établir une logique artificielle dans sa représentation de la politique publique. Cette approche heuristique n'est pas très bien outillée pour définir un bon modèle de causalités des politiques publiques. C'est une simplification de la réalité.
- Le modèle est axé sur l'action de l'État (approche « *top down* ») qui s'inscrit dans une interprétation légaliste de l'action publique sans tenir compte des acteurs sociaux et de leur contexte (approche « *bottom up* »).

1.2.2.2 Approches conceptuelles pour l'analyse des politiques publiques

Les théories élaborées pour expliquer la stabilité, l'évolution et le changement dans l'action publique se concentrent fréquemment sur une partie des cinq phases du cycle des politiques publiques. Ainsi, nous avons décidé de nous tourner vers quatre d'entre elles, qui sont extrêmement prépondérantes dans les écrits scientifiques sur les politiques publiques, pour améliorer notre compréhension en la matière et comprendre la place (ou l'absence) d'enjeux sociaux du transport maritime.

- **Le modèle de Kingdon**

Le modèle de Kingdon ou l'approche dite des courants multiples (*multiple streams*) a été instauré par John W. Kingdon en 1984. La question principale à laquelle Kingdon cherchait à répondre dans son ouvrage est pourquoi certaines politiques requièrent à un moment donné plus d'attention de la part des agents situés à l'intérieur et autour de l'État alors que

d'autres problèmes et solutions éventuelles restent des préoccupations marginales pendant des décennies? Cette question, qui concerne l'énonciation de l'ordre du jour, est au centre de son ouvrage, mais n'est pas le seul point traité du cycle des politiques publiques. L'approche élaborée aborde de manière directe la formulation et la prise de décision, ainsi que dans une moindre mesure l'évaluation, tout en soulignant sa contribution possible à l'analyse de la mise en œuvre des politiques publiques (Ridde, 2009). Selon Kingdon, les processus par lesquels se concrétisent les politiques publiques n'ont pas la consistance que leur prête le modèle de la décision rationnelle et les modèles institutionnels qui en sont proches (Lemieux, 2009). Une politique publique est durable si elle se trouve seulement à l'intérieur de ces trois courants (Kingdon, 1984). À savoir le :

➤ Courant des problèmes :

C'est durant le courant des problèmes que se manifestent les problèmes ainsi que les acteurs qui s'évertuent à les identifier et à les inscrire à l'ordre du jour. L'attention limitée des acteurs fait que l'espace disponible dans l'ordre du jour est souvent restreint, ce qui entraîne une compétition féroce pour déterminer quels problèmes seront effectivement abordés. De manière générale, trois mécanismes permettent d'identifier le courant des problèmes : les indicateurs (statistiques), les événements (catastrophes), et les commentaires « *feedback* » (des budgets publics, des études, des prises de parole des experts, des intérêts personnels) (Kingdon, 1984).

➤ Courant des solutions

C'est l'espèce de « soupe primitive » regroupant une série de solutions éventuelles où se joue le principe de sélection. Les solutions doivent être réalistes et réalisables sur le plan technique en tenant compte des contraintes budgétaires afin d'être acceptées par les autres experts à l'intérieur des communautés intellectuelles dominantes (Lemieux, 2009). Cela conduit à une adhésion du grand public et des responsables élus. Le plus fréquemment, deux solutions s'affrontent. Pour Boussaguet et al., (2006) « ces alternatives doivent être techniquement possibles, compatibles avec les valeurs dominantes de la *policy community* (communauté politique) et capables d'envisager les contraintes futures ».

➤ Courant de la politique

Le courant de la politique, ou courant des orientations est influencé par les programmes des partis politiques au pouvoir en référence à leur idéologie, leur doctrine. Il est caractérisé par des processus politiques comme les cycles électoraux qui ont un effet direct sur l'action publique. Il renvoie aussi à l'action souvent défensive des acteurs politiques, qui a pour objectif d'empêcher que certains problèmes soient retirés ou portés à l'ordre du jour, ce qui menace leurs intérêts considérés comme « acquis » (Lemieux, 2009). Pour Kingdon, ce courant est composé d'un certain nombre d'éléments, à savoir : l'opinion publique et ses revirements (*swings of national moods*), la politique électorale (les résultats des élections), les changements d'administration ou idéologiques et les actions des groupes de pression (Kingdon, 1984).

En conclusion, on peut dire que Kingdon étudie davantage l'émergence des politiques et le début de leur formulation en montrant comment le couplage des trois courants est important pour l'émergence d'une politique. Le cycle de production des politiques publiques est constitué des phases d'émergence, de formulation, de mise en œuvre et, plus tard, d'évaluation, qui mèneront à une nouvelle phase d'émergence. Cette démarche de développement des politiques publiques est loin d'être linéaire, ce qui amène certains chercheurs à affirmer un processus « tourbillonnaire et itératif » (Monnier, 1987). Un changement de politiques ne se produit que lorsqu'il y a une « fenêtre d'opportunité » créée par un alignement des trois courants. Cela rend le développement des politiques incertain et imprévisible. Selon Lemieux, Kingdon, dans son modèle, ne fait pas assez de place aux acteurs et à l'influence de leur jeu de pouvoir (l'action des entrepreneurs, des communautés de politique publique à l'œuvre dans le courant des solutions, des coalitions et des négociations qui prennent place dans le courant de la politique) (Lemieux, 2009).

- **Grille pragmatique d'analyse comparative des politiques publiques de Guy et Urli**

Le modèle a été développé dans le cadre d'une étude qui consistait à faire une analyse des différentes approches d'encadrement public examinées par les économistes occidentaux

dans le but d'accroître la compétitivité du transport maritime. Ce travail réalisé pour Transport Québec en collaboration avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) avait pour principal objectif de produire un cadre de référence des possibilités d'interventions publiques en soutien au transport maritime.

Dans leur démarche, les chercheurs et les analystes ont regroupé les informations collectées selon les quatre catégories suivantes :

- Objectifs : quels constats les parties prenantes identifient-elles comme inacceptables? Quels changements veut-on induire?
- Mesures effectives : quels sont les outils d'intervention que l'on décide de mettre en place? Quels sont les leviers d'action que l'on choisit de mettre à la disposition des acteurs? Par quelle mécanique espère-t-on que les changements visés (objectifs) seront induits?
- États du marché : quelles sont les transformations observées? Indicateurs quantitatifs ou qualitatifs.
- Réclamations des parties prenantes : comment réagissent les parties prenantes aux mesures effectives? Qu'est-ce qu'elles identifient comme réussites et échecs? Qu'est-ce qu'elles souhaitent dans un futur proche?

Ensuite, il faudra essayer d'identifier les liens de cohérence et de contradictions entre les éléments répartis dans les quatre divisions, c'est-à-dire de vérifier :

- Les oppositions entre les multiples objectifs d'une politique donnée;
- Si les objectifs sont multiples, il est probable qu'une mesure effective réponde mieux à un seul objectif spécifique : est-elle cohérente avec les autres objectifs ciblés?;
- Les transformations observées dans l'état des marchés sont-elles en phase avec les objectifs ciblés? ;
- Les réclamations peuvent prendre en considération les objectifs initiaux et la préférence des parties prenantes de poursuivre de nouveaux objectifs ou de disposer de nouvelles mesures effectives pour poursuivre les objectifs initiaux.

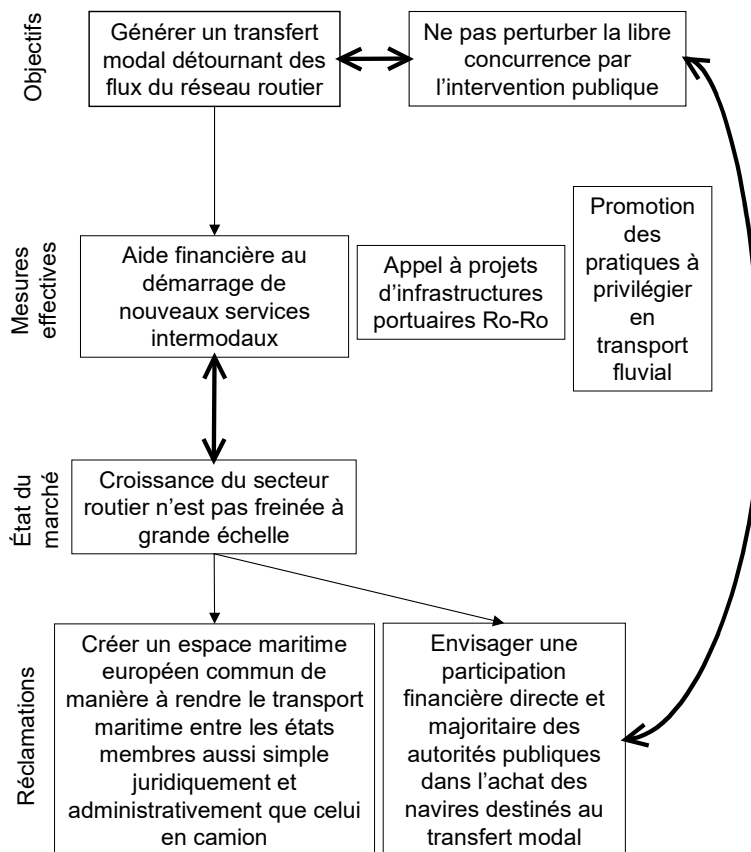


Figure 3 : Exemple d'application de la grille des programmes européens de subvention au démarrage de nouveaux services de transport de marchandises

Source : (Guy & Urli, 2009)

En conclusion, nous pouvons retenir que cette grille pragmatique est simple à appliquer. Elle présente une perspective évolutive qui tient compte des décisions passées et des volontés présentes. Elle met en lumière la multiplicité des objectifs, leurs incohérences et permet d'étudier les parties prenantes (leurs intérêts et leurs pouvoirs) sans les « braquer » contre la recherche ni entre elles. Cependant, la grille ne permet pas nécessairement d'identifier les politiques apportant les solutions les plus efficaces.

- Coalitions plaidantes

La théorie des coalitions plaidantes, également connue sous le nom de *Advocacy Coalition Framework* (ACF), a été développée par Paul Sabatier, un politologue américain, en 1988. Cette théorie postule que les acteurs qui interviennent dans un même domaine politique, tels que les lobbyistes, les fonctionnaires, les législateurs, les chercheurs et les journalistes, se regroupent en fonction de leurs valeurs et croyances communes pour former des coalitions plaidantes (Ruta, 2011). L'objectif de ces coalitions est de défendre et promouvoir leurs intérêts et leurs idées dans le processus politique. Le terme intérêt est défini comme les buts des différents acteurs sociaux, politiques et économiques référant à la notion de motivation par exemples maximisation des emplois, maximisation d'intérêt économique, développement territorial, protection de l'écosystème, maintien de la structure social, etc. Ces parties prenantes sont généralement constituées de groupes sociaux, des élus, des fonctionnaires, des chercheurs et des entrepreneurs politiques. Selon cette définition, les politiques publiques sont influencées par les intérêts réels ou perçus de ces parties prenantes, ainsi que par leur volonté de façonner le processus politique pour atteindre leurs propres objectifs. Les relations de pouvoir entre les parties prenantes et les gouvernements jouent également un rôle important dans la prise de décision politique (Pomey et al., 2010; Peters, 2002). Selon Sabatier et Jenkins-Smith (1999), ces coalitions sont formées autour d'un « domaine politique », c'est-à-dire un ensemble de problèmes et de politiques publiques liées à un secteur spécifique. Les membres d'une coalition plaidante partagent des croyances et des valeurs similaires sur les questions clés de ce domaine politique, ce qui les amène à collaborer et à coordonner leurs efforts pour influencer les décisions politiques (Sabatier & Jenkins-Smith, 1999).

Sabatier, dans sa démarche, a mis l'accent sur la compétition entre des forces unifiées par les mêmes croyances dans le but d'influencer l'action publique, alors que Lemieux, comme Kingdon, cherche principalement à comprendre le comportement des États. Il cherche à définir pourquoi une politique publique en particulier va émerger comme étant prioritaire en mobilisant les ressources nécessaires à sa mise en œuvre (Lemieux, 2009). Le principe de sa proposition repose essentiellement sur trois points, à savoir :

- La ratification et la mise en place d'une politique publique donnée se produisent lorsque plusieurs parties prenantes aux intérêts nuancés, voire divergents vont regrouper temporairement leurs actions (coalition) pour obtenir la mise en œuvre d'une solution spécifique.
- La coalition doit disparaître une fois la politique adoptée ou abandonnée.
- La coalition doit être limitée dans le temps pour éviter un regroupement de parties prenantes aux intérêts similaires.

Quant à Fischer (2003), dans son ouvrage *Reframing public policy: discursive politics and deliberative practices*, il remet en question le concept de coalition plaidante et propose plutôt celui de « coalition de discours ». Selon lui, lorsqu'on étudie le rôle des idées dans l'élaboration des politiques, il est important de considérer les interactions entre les acteurs d'une manière différente de la simple coordination. En effet, plusieurs acteurs peuvent partager un même discours et contribuer à le nourrir et à le reproduire à travers leurs activités, sans nécessairement se rencontrer physiquement. Fischer souligne ainsi l'importance des idées et des discours dans le processus politique, et suggère que les coalitions se forment autour de ces discours plutôt que de se limiter à des groupes d'acteurs travaillant ensemble de manière coordonnée.

- Analyse cognitive des politiques publiques

L'approche cognitive des politiques publiques est réalisée pour donner suite aux critiques des deux approches dominantes (le courant marxiste et la sociologie) des années 1980. Concernant l'approche marxiste, l'auteur soutient que ce n'est pas seulement la lutte des classes qui détermine les politiques publiques et l'action de l'État. Il y a une autonomie relative de l'État, car les parties prenantes partagent les mêmes croyances. Pour l'approche de la sociologie des organisations qui considère l'État comme une structure hétérogène, faite de petits espaces d'échange entre les acteurs publics et privés caractérisés par des intérêts communs à agir (action publique), Muller, de son côté, estime que ce ne sont pas les intérêts mais des croyances communes et non des petits espaces, mais aussi des valeurs globales qu'ils partagent.

À la différence de Lemieux et Kingdon, il s'intéresse plus au changement social qu'à la place de la mécanique de la mise à l'agenda. Le modèle, inspiré des travaux sur les représentations sociales en sociologie francophone et de ceux du néo-institutionnalisme anglo-saxon, est une approche plus constructive que positiviste, c'est-à-dire une représentation du problème, des conséquences et des solutions envisageables pour le résoudre. Dans le Que sais-je intitulé *Les politiques publiques*, Pierre Muller souligne :

Élaborer une politique publique consiste donc d'abord à construire une représentation, une image de la réalité sur laquelle on veut intervenir. C'est en référence à cette image cognitive que les acteurs organisent leur perception du problème, confrontent leurs solutions et définissent leur proposition d'action : cette vision du monde est le référentiel d'une politique (Muller, 2015b, p. 53-54).

Le référentiel peut être défini comme une analyse cognitive des politiques publiques qui permet de comprendre le réel en réduisant sa complexité et de mettre en place un mécanisme normatif permettant d'agir sur le réel (Muller, 2015b).

Selon Muller (2015b), le référentiel met en lumière quatre degrés de perception du monde qui sont étroitement liés entre eux:

- ✓ Les valeurs : Les représentations les plus importantes de ce qui est considéré comme bien ou mal, désirable ou à refuser. Ces valeurs jouent un rôle crucial dans la détermination d'un cadre global pour l'action publique. Les valeurs déterminent un cadre global de l'action publique. Par exemple, le débat entre l'*équité* et l'*égalité*, ainsi que celui portant sur la « croissance » ou la préservation de l'écosystème, sont des exemples concrets de l'influence des valeurs sur les décisions et les politiques publiques;
- ✓ Les normes : Elles permettent de symboliser les valeurs en fixant un standard à atteindre, c'est-à-dire les écarts entre la réalité perçue et la réalité souhaitée. Par exemple, on peut entendre des normes telles que « l'agriculture doit se moderniser » ou « il faut diminuer le coût des dépenses de santé »;
- ✓ Les algorithmes : Ce sont des relations causales qui expriment une théorie de l'action. Ils peuvent être exprimés sous la forme « si ..., alors » : « si l'on cède au chantage des preneurs d'otages, alors ils recommenceront »; « si l'État transfère les

- politiques de lutte contre l'exclusion vers les collectivités locales, alors elles seront plus efficaces parce que plus proches des intéressés » ;
- ✓ Les images : Elles sont des vecteurs implicites des valeurs, normes ou des algorithmes, par exemple « le jeune agriculteur dynamique et modernisé »; « le président visitant une école ou un hôpital »; « Airbus plus fort que Boeing ». Ce sont des raccourcis cognitifs qui donnent directement un sens. Elles sont un élément central du référentiel.

Le changement politique est un processus complexe qui nécessite une compréhension claire de la distinction entre le référentiel global et le référentiel sectoriel :

- le référentiel global « est une représentation générale autour de laquelle vont s'ordonner et se hiérarchiser les différentes représentations sectorielles. Il est constitué d'un ensemble de valeurs fondamentales qui constituent les croyances de base d'une société, ainsi que de normes qui permettent de choisir entre des conduites (...), il balise le champ intellectuel au sein duquel vont s'organiser les conflits sociaux » (Muller; 2009).
- le référentiel sectoriel « est une représentation du secteur, de la discipline ou de la profession. Son effet est de baliser les frontières du secteur » (Muller; 2009). Comme le référentiel global, il est considéré comme un construit social dans lequel l'homogénéité n'est jamais parfaite (Muller, 2015b, p. 57).

L'articulation de ces deux étapes de référentiel forme le Rapport global-sectoriel (RGS). Ainsi, dans son modèle, Muller définit la politique publique comme un concept qui permet d'établir des ponts (fonction de médiation) entre la société (référentiel global) et un groupe de parties prenantes (référentiel sectoriel). Les médiateurs sont des agents qui ont pour principal objectif d'assurer la relation complexe entre les impératifs du global et l'autonomie sectorielle (Muller, 2009). La politique publique permet ainsi de maintenir une cohésion minimale dans un système constamment sous tension (étant donné la multitude et la variabilité des intérêts des parties prenantes). À terme, la politique publique sert à éviter l'éclatement social.

Tableau 5

Comparaison des approches cognitives des politiques publiques

| Approches | Hall (1993) | Sabatier (1993) | Muller (2009) |
|--|--|--|--|
| <i>Notion centrale</i> | <p>« Paradigme »</p> <p>Un ensemble d'idées et de normes qui spécifie non seulement les objectifs d'une politique et la nature des instruments qui peuvent être utilisés pour les atteindre, mais également la nature même des problèmes qu'ils sont censés résoudre.</p> | <p>« Advocacy Coalition »</p> <p>Un groupe de participants et d'intervenants politiques aux vues similaires qui souhaitent changer de politique par le biais du lobbying et de la communication avec les décideurs.</p> | <p>« Référentiel »</p> <p>Construction d'une représentation, d'une image de la réalité sur laquelle on veut intervenir.</p> |
| <i>Rôle essentiel des idées dans la production des politiques publiques.</i> | Les idées sont centrales dans la réalisation des politiques. | Les idées définissent des systèmes de croyances. | Les systèmes d'idées donnent un sens à l'action publique. |
| <i>Rôle essentiel des acteurs dans la production des politiques publiques.</i> | Ils interagissent dans un cadre socio-idéologique précis. | Ils confrontent les différents systèmes de croyances concurrents. | Ils organisent, confrontent leurs différentes représentations. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| <i>Rôle essentiel de l'apprentissage dans la production des politiques publiques.</i> | <i>Ils considèrent une politique comme un apprentissage social.</i> | <i>L'apprentissage est inhérent au processus.</i> | <i>L'apprentissage est inhérent au processus.</i> |
|---|---|---|---|

Source : Tableau adapté de la thèse de Sofiane-Saad Laribi, 2014.

1.2.3 Les politiques publiques sur le transport maritime

Les politiques publiques se sont très vite intéressées à l'industrie du transport maritime, considérée comme *l'épine dorsale de la mondialisation*. En 2000, le rapport du gouvernement britannique pour le développement international définit la mondialisation comme « l'interdépendance et l'interconnexion croissantes du monde moderne par le biais de flux accrus de biens, de services, de capitaux, de personnes et d'informations » (Selkou, 2004). Cette vague de mondialisation est considérée comme une des conséquences de ces politiques commerciales ouvertes, car sans elles, le commerce des pays resterait limité du point de vue géographique (Paixão Casaca & Lyridis, 2018). Ainsi, les politiques maritimes faisant l'objet de plusieurs adaptations constituent un centre d'intérêt largement étudié au cours des dernières décennies. Dans un contexte de crise économique et sociale radicale, Selkou (2004) affirme que les problèmes qui déterminent l'émergence de la politique maritime peuvent être analysés en ces points :

1. Perspective historique : Le développement de politiques maritimes doit prendre en considération les routes commerciales traditionnelles (la ligne maritime de l'Atlantique Nord ou le commerce de pétrole brut entre le golfe et l'Extrême-Orient), la localisation des installations portuaires (Rotterdam, Hambourg et Gênes) et l'existence de sièges de pouvoir maritimes historiques (Londres, Pirée et New-York).
2. Nœuds, réseaux et systèmes : Dans l'élaboration des politiques maritimes, les décideurs doivent prendre en compte trois aspects importants afin que les mesures soient spécifiques, significatives et réalisables, c'est-à-dire la combinaison de nœuds (ports), de réseaux (routes commerciales) et de systèmes (l'organisation et

- l'infrastructure reliant les deux autres éléments, dont les communications, les accords financiers, un cadre juridique, les courtiers maritimes, transitaires, etc.).
3. Choix modal, inter modalisme et flexibilité : Le transport maritime est considéré comme un maillon d'une chaîne intermodale complexe et vaste, les décideurs doivent prendre en compte cet environnement fortement concurrentiel, ce qui permettra de garantir la coordination des développements afin que l'industrie du transport maritime joue pleinement son rôle dans l'ensemble du système de transport.
 4. Déréglementation et privatisation : Depuis le début des années 1980, le secteur maritime est confronté à de nouvelles tendances (déréglementation et privatisation) dont le processus se poursuit sans relâche. La déréglementation est considérée comme une réduction ou une suppression du contrôle, de l'influence de l'État et comme la réduction de la bureaucratie marquée par une plus grande liberté commerciale. La privatisation est le transfert partiel ou complet de la propriété du secteur public au secteur privé. Cependant, malgré le contexte de nouveaux marchés libéralisés et dérégulés, l'État a l'obligation de veiller à ce que les normes de sécurité, d'environnement et d'honnêteté commerciale soient respectées.
 5. Holisme : Le transport maritime appartient à une activité humaine beaucoup plus vaste et est lié à plusieurs évolutions économiques, sociales, politiques et technologiques. Ce qui fait que l'élaboration de la politique maritime est à la fois difficile et lente en raison de son mouvement holistique indissociable de la complexité du monde réel (Selkou, 2004, p.44-47).

Ainsi, conscients des nombreux avantages d'affaires que présente le transport maritime avec ses multiples externalités, les autorités publiques ont rapidement défini des politiques pour stimuler et accélérer son développement. Cependant, la politique maritime est élaborée à partir d'une série de contextes dans lesquels chacune de ces initiatives et relations politiques doit être prise en compte, car ces contextes ont une incidence sur leur développement, leur potentiel, leur succès ou leur échec. Selkou (2004), à partir des travaux de Ledger et Roe (1993), a identifié les huit points qui mènent à la bonne formulation d'une politique publique, à savoir :

1. Économique : Ce contexte fait référence à l'impact des facteurs économiques sur la dérivation et les déterminants de la politique maritime sur tous les plans (international, supranational). Il est considéré comme difficile à intégrer dans son ensemble et complexe en raison de son vaste domaine, mais, il est fort important pour la prise de décision à tous les niveaux et dans toutes les circonstances.
2. Juridique : Ce contexte fait référence au cadre juridique dans lequel le transport maritime est tenu d'opérer. Il évolue constamment en raison des nombreuses pressions sociales, économiques et politiques.
3. Gestion : Ce contexte fait référence à la nouvelle description entre la structure interne des compagnies de transports et le cadre politique imposé par le gouvernement. L'élaboration et la mise en œuvre de politiques maritimes doivent tenir compte de la taille et des intérêts des compagnies absorbant de plus en plus de fonctions logistiques traditionnellement assumées par des organisations distinctes, mais maintenant intégrées dans une structure d'entreprise de transport.
4. Organisationnel : Ce contexte renvoie à la structure et aux caractéristiques du secteur maritime dans son ensemble, à la place des activités internes de l'entreprise. Ainsi, dans tous les niveaux, deux tendances se distinguent dans l'élaboration des politiques maritimes : la mondialisation et la privatisation. Les compagnies de transport, sur le plan national, doivent de plus en plus travailler dans un cadre de politique internationale au moment où les politiques nationales et internationales dans certains domaines tels que la formation, le travail et l'emploi peuvent entrer en conflit avec les exigences des unes et des autres.
5. Politique : Ce contexte fait référence au cadre politique dans lequel toutes les politiques de transport maritime sont définies. Un seul cadre économique, technique ou juridique n'est jamais suffisant pour stimuler et contrôler la formulation de politiques de transport. L'aspect politique est considéré comme le contexte le plus significatif.
6. Social : Ce contexte fait référence à un nombre de relations complexes entre le secteur de transport maritime et la société dans laquelle il opère. Ces questions impliquent l'importance de l'emploi maritime ainsi que les politiques souhaitant le promouvoir ou le réduire. Les décideurs doivent prendre en compte les implications

sociales d'une politique donnée au moment de choisir des initiatives de politique de transport, car la relation entre les deux est toujours étroite et les impacts politiques et économiques peuvent être énormes.

7. Spatial : Ce contexte considère que les problèmes rencontrés dans les politiques de transport maritime ne reposent pas seulement sur les aspects des diverses juridictions géographiques (internationales, supranationales, nationales, régionales et locales), mais sont également affectés et influencés par plusieurs problèmes spatiaux notamment liés à la périphérie et à la cohésion sociale.
8. Technique : Ce contexte fait référence aux changements enregistrés sur le plan des installations et des méthodes techniques ayant des impacts directs ou indirects sur le secteur du transport maritime et les industries associées. Le transport maritime doit prendre en compte ces changements, ce qui entraînera de nouvelles réglementations dans le domaine de la sécurité et de l'environnement sur le plan international, supranational et national afin de suivre le rythme de la croissance continue de la taille des navires tant en conteneurs qu'en vrac (Selkou, 2004, p.52-59).

Ces contextes constituent le cadre externe que toute politique maritime doit respecter afin d'avoir une chance de réussir. Le transport maritime est un secteur complexe, et la formulation des politiques publiques qui le régissent est un défi de taille. Pour garantir un développement durable de cette activité, il est essentiel de prendre en compte les enjeux environnementaux, économiques et sociaux. En effet, l'impact sur l'environnement, les coûts économiques et les répercussions sociales sont autant de facteurs à considérer. Ainsi, les politiques publiques du transport maritime doivent être élaborées de manière cohérente et concertée, en intégrant ces différents aspects. Des études ont montré l'importance de cette approche globale pour assurer la pérennité du secteur (Beall, 2017; Comtois et Slack; 2005, Guy & Lapointe, 2010). Il est donc primordial de trouver un équilibre entre les intérêts économiques, la protection de l'environnement et le bien-être social dans la formulation de ces politiques.

Une revue de littérature nous a permis de constater que la plupart de ces politiques publiques maritimes ont mis l'accent sur la compétitivité (Aronietis et al., 2010; Guy & Lapointe 2010; Guy & Urly 2009; Hall et al., 2011; Laribi, 2014; Monios & Bergqvist,

2015; Pieterse et al., 2016; Slack, 1985; Song & Yeo, 2004; Tongzon & Sawant, 2007), la préservation de l'environnement marin (Balland et al., 2012; Bloor et al., 2011), la main-d'œuvre (Albert et al., 2016; Beall, 2017; Caesar et al., 2015), la recherche et l'innovation (Carlan et al., 2018; IMQ, 2018; Marcadon, 2005), la gouvernance (Comtois & Slack, 2003; Debie & Ruby, 2009; Fournis et al., 2015; Serry & Loubet, 2020) et la privatisation (Baird, 1995; Cullinane et al., 2005; Haarmeyer & Yorke, 1993; Juhel, 2001; Tongzon & Heng, 2005).

Ce constat montre, par conséquent, la place accordée à ce secteur dans la politique économique sectorielle. En fait, une politique économique a pour objectif de « permettre à un pays d'implanter les nouvelles technologies dans chaque secteur, de conquérir une compétitivité internationale, et de progresser ainsi dans le classement par pays du système mondial de la division du travail. Pour ce faire, le gouvernement doit pratiquer des politiques sectorielles, dont la politique maritime » (Shuo, 1988, p.208).

Dans un contexte de perte de compétitivité, des flottes nationales et aux pavillons plus compétitifs, il s'avère nécessaire que l'État intervienne dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre de politique économique du transport maritime.

Ce secteur est considéré comme une source de stabilité sociale et de prospérité économique en raison de ses nombreux facteurs économiques, dont l'encouragement à l'exportation, le soutien des emplois et l'intégration économique (Shuo, 1988).

Ainsi, au-delà de l'OMI, qui est l'organe international du transport maritime, les pays maritimes s'organisent sur le plan sous-régional et national pour la mise en place de stratégie du système de transport maritime.

En Europe, nous avons la stratégie européenne de transport maritime 2009- 2018 dont l'objectif est de rendre le secteur maritime « plus compétitif et plus durable » en mettant l'accent sur plusieurs cibles dont :

1. Développer et maintenir un cadre attractif pour un transport maritime de qualité et la qualité des opérations en Europe;
2. Investir dans le capital humain;
3. Promouvoir un transport maritime plus vert ;
4. Donner la priorité à l'application des règles communautaires et internationales existantes qui conduiront à un système sûr et sécurisé;
5. Soutenir la sécurité énergétique de l'UE;
6. Promouvoir les liaisons maritimes à courte distance entre toutes les régions maritimes du continent européen, en s'attaquant aux problèmes de

congestion routière tout en réduisant de manière significative l'impact environnemental de l'ensemble de la chaîne de transport; 7. Améliorer les ports maritimes commerciaux européens; 8. Renforcer la compétitivité des industries maritimes européennes et leur capacité à relever les défis environnementaux, énergétiques, sécuritaires et humains en soutenant le développement de la recherche et de l'innovation (Bilbao-Ubillos et al., 2021, p.3).

Au Québec, nous avons la stratégie maritime 2015-2020 qui a pour objectifs de « stimuler une croissance durable de l'économie maritime québécoise et d'encourager la croissance d'emplois de qualité » (Gouvernement du Québec, 2015). Ainsi, pour soutenir le transport maritime, le plan est divisé en trois points « 1. développer l'économie maritime de manière durable; 2. protéger le territoire maritime et ses écosystèmes; 3. améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes », avec plusieurs axes d'interventions dans chaque objectif.

Cependant, même si la liste n'est pas exhaustive, la revue de la littérature révèle deux points essentiels. Premièrement, le transport maritime est encadré par de nombreuses politiques publiques, deuxièmement, une évaluation sommaire montre que l'aspect économique est souvent privilégié au détriment des autres dimensions (Guy & Lapointe, 2010; Beall, 2017).

Cette situation soulève des interrogations sur l'efficacité du développement durable, surtout avec l'augmentation des préoccupations sociétales. Il est donc essentiel d'étudier ce sujet dans un contexte de concurrence entre les États côtiers, où l'écosystème maritime se dégrade.

1.3 L'EXPÉRIENCE CANADIENNE EN TERMES DE POLITIQUES PUBLIQUES DE TRANSPORT MARITIME

Les réflexions sur la gouvernance portuaire, menées par les organismes internationaux (Banque mondiale, OCDE, Nations-Unies, Union européenne) et par des scientifiques, au début des années 1990, dans un contexte de crise financière, ont provoqué la modification du système portuaire de plusieurs pays européens ou américains (Debrie & Ruby, 2009). Au Canada, les autorités publiques canadiennes ont mis en place une stratégie appelée « déficit zéro » afin de faire face à leurs importants déficits budgétaires et de trouver une solution durable à la dette fédérale. Cette doctrine vise à éliminer

complètement les déficits en équilibrant les revenus et les dépenses publiques (Debrie & Ruby, 2009). Le gouvernement fédéral, à travers la Loi C44 sur la Politique maritime nationale adoptée en 1995 et approuvée en 1998 en tant que Loi C9, *Loi maritime du Canada*, a considérablement réduit les investissements dans le secteur portuaire (en privatisant les entités publiques, en vendant ou en transférant des infrastructures et en confiant leur gestion à des corporations privées. De plus, en augmentant les tarifs pour les services qui restent sous la responsabilité publique, voire dans certains cas, en fermant des ports) (Lévêque, 2012 ; Comtois, 2014).

Dans cette perspective, les 549 ports régionaux ou locaux sont répartis en trois catégories, dont :

- les ports caractérisés par une diversité de trafics et une autonomie financière, bénéficiant un statut d'administration portuaire canadienne (APC) ;
- les ports de dimension régionale ou locale devant être transférés aux autorités régionales ou locales ;
- les « ports éloignés » (*remote ports*) constituant l'unique moyen d'accès aux zones insulaires.

Cette classification a permis au gouvernement fédéral de se libérer de 472 sites portuaires (cédés, démolis, fermés ou n'ayant plus un statut public) (Debrie & Ruby, 2009). Aujourd'hui, l'expérience canadienne en termes de transport maritime n'est plus à justifier au niveau international. Le Canada est l'un des pays à avoir réussi un tel désengagement de l'autorité publique dans le domaine de la gestion portuaire même si, depuis août 2008, certains ports comme Montréal, Vancouver, Halifax peuvent bénéficier d'une contribution fédérale dans le cadre du maintien et de l'acquisition de nouvelles infrastructures, de la durabilité de l'environnement et de la sûreté.

Cette réforme permet de maintenir le caractère stratégique de ces ports et de les aider à résister à la concurrence avec les ports états-uniens fortement subventionnés par leurs autorités publiques. Également, le Canada a adopté une approche axée sur le partenariat public/privé dans sa gestion des ports, conformément à la loi maritime en vigueur (Transports Canada, 2015b). Les Administrations portuaires du Canada (APC) sont

responsables de la gestion des ports en mettant l'accent sur le développement commercial, tout en ne négligeant jamais les aspects environnementaux et sociaux (Comtois & Slack, 2005 ; Debie & Ruby, 2009 ; Fournis et al., 2015).

Le gouvernement fédéral a mis en place une politique nationale sur les ports et les corridors commerciaux stratégiques afin de tirer parti de la mondialisation des marchés et de la croissance du commerce international. Cette stratégie vise à positionner les ports comme des points stratégiques pour le transit de marchandises vers ou depuis l'Amérique du Nord. Elle vise également à favoriser le développement et l'utilisation optimale des réseaux de transport, ce qui permet de réduire les émissions atmosphériques polluantes par rapport aux autres modes de transport (Debie, 2013; Guy & Lapointe 2010).

Les projets d'expansion portuaires sont soumis à une évaluation environnementale afin de prendre en compte les aspects socio-environnementaux (Debie & Ruby, 2009). En effet, ces aspects occupent une place importante dans ces projets, car il est essentiel de garantir une approche durable et respectueuse de l'environnement. Ainsi, avant d'obtenir l'autorisation de l'autorité fédérale, les projets doivent passer par cette évaluation qui permet de mesurer leur impact sur l'environnement et de proposer des mesures d'atténuation si nécessaire. Cette démarche vise à minimiser les conséquences négatives sur les écosystèmes, la biodiversité, la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que sur les populations locales. En prenant en compte ces aspects socio-environnementaux, les projets d'expansion portuaires peuvent contribuer au développement économique tout en préservant les ressources naturelles et en favorisant la qualité de vie des communautés environnantes.

1.4 QUESTION DE RECHERCHE

Les politiques publiques canadiennes actuelles en matière de transport maritime, en s'appuyant sur les avancées mises en place ces dernières décennies, annoncent soutenir la croissance économique tout en assurant la protection de l'environnement pour le bénéfice des citoyens. Notre travail de mémoire pose tout simplement la question suivante : **dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que**

les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ? Pour répondre à une telle question de recherche, nous proposons de faire une exploration de la littérature concernant les politiques publiques, le transport maritime et le développement durable afin d'enrichir le support informationnel de recherche qui nous aidera à analyser les données recueillies sur le terrain de recherche. Ainsi, on compte se baser sur **l'expérience canadienne** pour mener notre recherche.

Ce travail permettra de mettre en lumière et d'expliquer les préoccupations des différentes parties prenantes dans l'action des politiques publiques dans le secteur du transport maritime, mais aussi d'identifier sa situation à l'état actuel afin d'enrichir le dispositif informationnel nécessaire pouvant aider les décideurs publics à améliorer leurs politiques publiques, leurs programmes ou leurs pratiques dans les institutions décisionnelles.

De ce fait, la pertinence de la question de recherche nous amène à nous poser une multitude de questions à savoir :

Le transport maritime est souvent critiqué pour son impact négatif sur l'environnement et le développement durable. En effet, certaines parties prenantes proches ou affiliées à des organisations socio-environnementales soulignent que le bilan du transport maritime en matière de développement durable est peu séduisant. Mais qu'en est-il réellement des faits aujourd'hui ?

Cette sous-question vise à comprendre les blocages empêchant la mise en place d'un système autorisant l'acquisition d'infrastructures portuaires et maritimes modernes, accompagné de mesure efficaces, face aux enjeux spécifiques liés aux impacts négatifs du transport maritime.

Dans le contexte actuel, il est devenu impératif de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux de manière équilibrée afin de garantir un avenir viable pour les générations futures. Est-ce qu'on arrive aujourd'hui à rétablir l'équilibre avec les autres dimensions qui sont les fondements du développement durable ?

Cette sous-question de recherche interroge les stratégies de la mobilisation collective des objectifs divergents (économique, social et environnemental) au sein d'une politique publique de transport maritime.

Malgré les difficultés documentées et les insatisfactions identifiées dans nos analyses, quelles semblent les pratiques les plus prometteuses pour améliorer la durabilité du transport maritime ? Quels sont les éléments positifs sur lesquels les parties prenantes pourraient appuyer leurs actions futures ?

Cette sous-question s'intéresse à la manière dont les objectifs économiques, sociaux et environnementaux des différentes parties prenantes sont conciliés dans la mise en œuvre des politiques publiques de transport maritime. Il s'agit également de déterminer la place du développement durable au sein des institutions, des mécanismes et des processus du transport maritime. Il est essentiel de trouver des solutions qui permettent de répondre aux besoins économiques tout en préservant l'environnement et en tenant compte des enjeux sociaux.

CHAPITRE 2

CHOIX MÉTHODOLOGIQUE ET DÉMARCHE GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE

Ce chapitre constitue l'élément central d'un travail de mémoire rigoureux et méthodique. Il donne l'occasion au chercheur d'afficher et d'expliquer le choix méthodologique utilisé pour mener à bien sa recherche (Drucker-Godard et al., 2003).

Ainsi, dans un premier temps, nous allons définir la position épistémologique que nous avons adoptée dans notre travail de mémoire. C'est-à-dire montrer pourquoi le constructivisme a été présenté comme paradigme épistémologique le plus adapté à notre recherche. En seconde étape, nous proposons une démarche qualitative basée sur une stratégie de cas multiples. En troisième étape, nous allons expliquer les méthodes et techniques de collecte et d'analyse des données afin de produire des connaissances scientifiques. En quatrième étape, la justification de la validité et de la fiabilité des connaissances produites et en dernière étape, la description générale de notre démarche de recherche qui clôt ce chapitre.

2.1 JUSTIFICATION ÉPISTÉMOLOGIQUE

Originaire des mots : *episteme*, connaissance ou science, et *logos*, théorie, étude ou sens, l'épistémologie constitue une branche de la science qui s'intéresse à l'acquisition de la connaissance (Jupp, 2006). Autrement dit, elle s'attache aux méthodes d'élaboration de la connaissance comme une croyance valable, quel que soit la forme, « ordinaire » ou « scientifique » (Geslin, 2015). Cette approche pousse Françoise Demaizière et Jean-Paul Narcy-Combes à la définir comme « la réflexion sur la construction et la gestion du savoir dans un domaine donné et dans son rapport avec les autres domaines de la réflexion scientifique. Nous serons encore plus précis en considérant que l'épistémologie s'intéresse aussi à la façon dont la connaissance se construit pour chaque individu, c'est alors que le mot "positionnement" prend son sens » (De Maizière & Narcy Combes, 2007).

Le positionnement épistémologique apparaît incontournable en Sciences de la gestion, car il permet de « guider le chercheur dans son processus d’appréhension et de compréhension du phénomène étudié » (Demaria, 2009).

Pour Gilles Gaston Granger, dans *À quoi sert l’épistémologie*, l’objectif principal de l’épistémologie est de « mettre en lumière la signification de l’œuvre scientifique ». Dans un sens où « la tâche propre de l’épistémologie est donc herméneutique et historico-critique, elle consiste à faire apparaître des organisations de concepts, qu’elles soient achevées ou imparfaites, des difficultés, ou obstacles, ou incohérences, des ouvertures, des points sensibles » (Granger, 2018, p. 40).

Une revue de la littérature révèle cinq courants épistémologiques présents depuis le XVII^e siècle. Le tableau ci-dessous résume les courants, comprenant leurs caractéristiques, leurs époques, leurs fondements ainsi que les différents courants et philosophes ou scientifiques qui leur sont associés.

Tableau 6

Les différents courants épistémologiques

| Courants épistémologiques et époque | Fondement du courant | Théorie du courant | Courants associés | Penseurs ou chercheurs |
|---|---|--|--|---|
| Rationalisme (17^e siècle) | Toute connaissance valide provient essentiellement de l'usage de la raison. | Insister sur l'importance de la rationalisation au détriment de l'expérimentation. | Platonisme ; Criticisme. | Platon (428-347 av. J.-C.) Descartes (1596-1650) Leibnitz (1646-1716) Kant (1724-1804) |
| Empirisme (18^e siècle) | Toute connaissance valide provient essentiellement de l'expérience. | Insister sur l'importance de l'expérimentation au | Matérialisme ; Sensualisme ; Instrumentalisme. | Anaximène (610-545 av. J.-C.) |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | détriment de la rationalisation. | | Bacon (1561-1626) Locke (1632-1704) Newton (1642-1726) Berkeley (1685-1753) |
| Positivisme (19^e siècle) | La science progresse en se fondant sur des faits mesurés dont elle extrait des modèles par un raisonnement inductif rigoureux. Tout ce qui n'est pas directement mesurable n'existe pas. Il existe une seule réalité objective pour tout phénomène ou situation de recherche. | Reconnaître l'importance complémentaire de l'expérimentation et de la rationalisation en insistant sur la démarche scientifique qui fait progresser la science. Se concentrer sur des outils crédibles et objectifs pour collecter des données. | Conventionnalisme ; Pragmatisme ; Positivisme logique. | Sextus Empiricus (160-210) Comte (1718-1857) Stuart Mill (1806-1873) Mach (1838-1916) Bridgman (1882-1961) Bohr (1885-1962) Carnap (1891-1970) |
| Constructivisme (20^e siècle) | Les connaissances scientifiques (observations et modèles) sont des constructions subjectives qui ne nous apprennent rien de la réalité. Il n'y a pas de réalité ou de vérité unique ; c'est subjectif. | Insister sur le caractère arbitraire ou subjectif des modèles scientifiques en encourageant l'élève à construire ses connaissances. Focus sur les détails de la situation, une réalité derrière les détails et les significations subjectives | Constructivisme trivial ; Constructivisme radical. | Héraclite (550-480 av. J.-C.) Protagoras (485-410 av. J.-C.) Brouwer (1881-1966) Piaget (1896-1980) |

| | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|--|
| Réalisme (20^e siècle) | Les modèles scientifiques sont des constructions destinées à prédire certains aspects d'une réalité objective qui existe indépendamment de l'observateur. | Insister sur la différence entre les modèles, qui sont construits par les scientifiques, et la réalité, qui existe indépendamment des modèles. Les modèles sont des approximations successives de la réalité. | Réalisme naïf ; Réalisme critique. | Aristote (384-322 av. J.-C.) Reid (1710-1796) Planck (1858-1947) Einstein Russel (1872-1970) (1879-1955) |
|---|---|---|---------------------------------------|--|

Source : Tableau adapté à partir de (Jupp, 2006; Laribi, 2014; Riopel, 2005).

Cependant, dans les sciences de la gestion, deux paradigmes épistémologiques s'opposent fréquemment. Le chercheur dans sa démarche doit choisir l'un des deux, plus précisément le positivisme d'une part et le constructivisme de l'autre part (Dumez, 2010).

2.1.1 Le positivisme

Le positivisme est un courant de pensée dont Auguste Comte (1798-1857) est considéré le fondateur. Dans sa théorie, il soutient que l'humanité est la seule science, qui englobe les six principales sciences (les mathématiques, la chimie, la physique, la biologie, l'astronomie et la sociologie) et c'est en quoi elles sont positives (Kremer-Marietti, 1982). En effet, selon Comte, la société humaine ne continuera d'avancer dans sa progression qu'en faisant l'effort de combiner les six sciences. Le positivisme nous permet d'entrer dans la troisième étape du progrès de l'esprit humain, dénommée l'étape scientifique, en surpassant les étapes métaphysique et théologique. L'épistémologie positive est une épistémologie de la vérification par un raisonnement démonstratif et une observation empirique (Le Moigne, 2001a). C'est une théorie de la connaissance (Halleux, 1894) qui se base sur l'expérience et l'observation. Comte, dans sa démarche, met en avant l'observation, suivie par la comparaison et enfin par l'expérience. L'observation doit être

au centre de tout processus scientifique et elle constitue le noyau conceptuel de la science positive, le point de départ de son épistémologie et de sa philosophie. Pour Kremer-Marietti (1982) :

S'il est vrai qu'une science ne devient positive qu'en se fondant exclusivement sur des faits observés et dont l'exactitude est généralement reconnue, il est également incontestable (d'après l'histoire de l'esprit humain dans toutes les directions positives) qu'une branche quelconque de nos connaissances ne devient une science qu'à l'époque où, au moyen d'une hypothèse, on a lié tous les faits qui lui servent de base (Kremer-Marietti, 1982, p. 6)

Le positivisme ne reconnaît de valeur scientifique qu'à la méthode positive, en prétendant que les procédés spéculatifs sont incapables de nous donner une connaissance certaine (Halleux, 1894). Il a pour démarche d'instituer la synthèse proprement humaine de la connaissance et de l'action, d'instaurer la permanence de la révolution à l'organisation (Kremer-Marietti, 1982). Le positivisme soutient que la démarche expérimentale est la seule valide et on sort du domaine scientifique lorsqu'elle ne peut être appliquée (Juignet, 2015), ce qui réduit toute connaissance à la perception d'un fait, de quelque chose de concret (Halleux, 1894), d'où la célèbre formule comtienne « voir pour prévoir ».

Cependant, le paradigme positiviste qui a connu ses beaux jours à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, a été remis en question durant le XX^e siècle. C'est une démarche qui se limite seulement à enregistrer et à classer les phénomènes sans essayer de les expliquer. La conscience de l'incompréhensibilité des causes sera le terme dangereux de l'évolution des intelligences (Halleux, 1894). Juignet (2015) affirme que l'approche expérimentale n'est pas la démarche adéquate dans les sciences sociales, où les faits et la théorie interfèrent à divers degrés de la réalité. De plus, dans les grandes théories physiques (relativité, gravitation), c'est l'aspect déductif qui prend le dessus. Pour Le Moigne (2001b), le positivisme ne permet pas de construire une discipline académique enseignable comme la science de la gestion.

2.1.2 Le constructivisme

Du point de vue épistémologique, le constructivisme est un paradigme qui revendique une posture philosophique. Ce paradigme soutient que les connaissances scientifiques sont construites par la communauté scientifique, dans une volonté de chercher à mesurer et à construire des modèles du monde naturel. C'est à dire des constructions mentales (activité mentale) visant à démontrer l'expérience et les mesures sensorielles. Pour le constructivisme, il existe de multiples interprétations de la réalité et dont l'objectif de la recherche est de comprendre comment chaque individu construit cette réalité dans une situation donnée (Fortin & Gagnon, 2022). Dans leur raisonnement, ils soutiennent que malgré l'absence d'une dépendance entre le monde et l'esprit humain, la connaissance du monde est en permanence une construction humaine et sociale. Ainsi, à la différence du paradigme post-positiviste qui prône l'existence d'une seule réalité, le constructiviste soutient que la réalité sociale est multiple et se construit à partir des perceptions individuelles pouvant changer au fil du temps (McEwen & Wills, 2018). Pour Patricia Coutelle, « le chercheur produit des explications qui ne sont pas la réalité mais un construit sur une réalité susceptible de l'expliquer » (Coutelle, 2005). Ces constructions adoptent des formes d'interprétations de la réalité résultat de significations assignées à un contexte particulier, et dont celui-ci est observé comme faisant partie des significations (Gall et al., 2007). Le constructivisme s'oppose à la philosophie de l'objectivisme en rejetant « ainsi l'idée que la réalité puisse posséder une existence autonome en dehors du chercheur, ou de la communauté de chercheurs, qui la décrit » (Baumard, 1997). Dans leur logique, il n'existe pas de méthodologie scientifique valable mais une pluralité de méthodes utiles. Avec cette optique, la connaissance est vue à travers la subjectivité; ce que le chercheur connaît n'est pas une réalité en soi, mais plutôt la représentation qu'il se fait des phénomènes perçus (Fortin & Gagnon, 2022). Ainsi pour être plus explicite, les constructivistes préfèrent utiliser l'exemple d'Ernst von Glasersfeld sur l'analogie de la clé « le savoir convient à la réalité comme une clé convient à une serrure. La convenance s'applique à la clé, non à la serrure. Autrement dit, je peux décrire la clé sans être en mesure de décrire la serrure. (...) Comme la clé ne reproduit pas la serrure, le savoir ne reproduit pas non plus la réalité. » (Riopel, 2005, p. 18). Il ne s'agit pas d'une explication mais d'une

compréhension du sens en classant les données que l'objet offre dans le cadre théorique disponible (Hernandez, 2006).

Pour Alex Mucchielli (2004), dans *le développement des méthodes qualitatives et l'approche constructiviste des phénomènes humains*, une connaissance est scientifiquement valable, si son élaboration répond aux différentes exigences du constructivisme. La connaissance doit être :

- *Principe de la construction de la connaissance*

La construction n'est pas un donné mais une construction. Pour le constructiviste, la vérité scientifique en tant que telle n'est pas une réalité mais plutôt une illusion. Le chercheur met davantage l'accent sur la « convenance » de la découverte, c'est-à-dire sur le fait qu'elle soit adaptée et appropriée pour atteindre l'objectif recherché. Selon ce principe, rien n'est donné, tout est construit et le chemin se construit en marchant. Ce principe souligne la relativité de la notion de « vérité scientifique ». En d'autres termes, le constructivisme souligne le fait que la vérité scientifique n'est pas une vérité absolue et immuable, mais plutôt une construction qui évolue au fil du temps et des avancées de recherches.

- *Principe de la connaissance inachevée*

La connaissance scientifique ne peut prétendre être parfaite. En réalité, puisque la vérité n'est plus du domaine scientifique construit dans une démarche constructiviste, les découvertes « qui conviennent » peuvent être nombreuses. Dans ce cadre, la « contingence » de la connaissance est manifeste. Elle est explorée selon le système scientifique qui lui permet d'émerger. La science n'offre qu'un point de vue limité par les a priori qu'il faut impérativement prendre comme références. Chaque « théorie » se présente comme un filet sur les phénomènes et elle ne rapporte ce que le maillage lui permet de rapporter. Aussi, la connaissance est limitée car elle ne peut s'approcher de tous les systèmes scientifiques et ne peut pas les pratiquer tous. Par conséquent, la connaissance acquise est forcément incomplète. De plus, attribuer du sens à une représentation construite et aux éléments d'un modèle ne signifie pas épuiser toutes les significations possibles. En d'autres termes, il est impossible d'épuiser toutes les interprétations et significations d'un modèle.

- *Principe de la convenance de la connaissance plausible*

La connaissance n'est que relative à ce qui convient pour l'action. Ce principe évoque le concept de la découverte scientifique et remet en question sa notion de vérité absolue. Pour Watzlawick, ce concept est assimilable à un navire qui traverse un détroit sans s'échouer sur les récifs. Dans son raisonnement, la navigation du navire ne révèle en rien la réalité des fonds marins, mais elle est uniquement un moyen utile pour passer d'une mer à l'autre. De la même manière qu'une personne invente une réalité qu'elle suppose avoir légitimement découverte, fondée sur l'image de la réalité qu'elle s'est construite. Cela ne signifie pas que cette réalité reflète correctement l'ordre supposé des choses (Watzlawick, 1980, p.16). La connaissance mise à jour est celle qui est temporairement appropriée et qui offre une solution adéquate dans un contexte spécifique. Selon le constructivisme, les solutions créées par l'action intelligente ne sont pas basées sur une vérité formelle ou supposée existante, mais sont plutôt adaptées et plausibles. En d'autres termes, la vérité est donc à faire et non à découvrir.

- *Principe de la consonance et de la reliance*

Ce principe présente deux finalités principales de la connaissance humaine à savoir : la recherche de consonance en présence de dissonances et la recherche de relations permettant de former des ensembles rationnels. Dans sa recherche de consonance, l'esprit humain cherche à élaborer des réponses pour restaurer la concordance souhaitée. Dans sa démarche, il construit une représentation de la dissonance entre ses comportements et ses projets, mais aussi cherche à inventer des actions capables de rétablir la consonance visée. Cette construction dépend amplement des intentions choisies et des points de départ déjà élaborés que de la prétendue « réalité ». Quant au principe d'action intelligente, il affirme que la raison humaine est habilitée, de manière reproductible, d'élaborer et de transformer des représentations intelligibles de ces phénomènes de dissonance-consonance. Cette approche permet parfois d'inventer des actions adaptées pour résoudre ces dissonances cognitives. Dans sa quête de relation entre les choses, la connaissance humaine cherche à relier de manière rapide, appropriée et heureuse les phénomènes entre eux, ce qui prouve sa capacité à inventer et à créer plutôt qu'à séparer.

- *Principe téléologique*

On ne peut pas séparer la connaissance construite des finalités attachées à l'action de connaître. Ce principe souligne l'importance de relier la connaissance construite aux finalités qui lui sont accordées. Il met en avant le caractère téléologique du jugement et du raisonnement. Autrement dit, la capacité de l'esprit humain à construire des fins en référence auxquelles la raison s'exercera ensuite dans l'acte cognitif dans son intégralité est intentionnel et finalisé. Dans cette dynamique, la connaissance construite par cet acte repose sur la finalité qui l'a motivé et est examinée en fonction de sa contribution à l'atteinte de cette motivation. Les épistémologies constructivistes orientent les processus cognitifs d'élaboration de la connaissance en faisant valoir l'importance des buts et des expériences pour évaluer et développer la connaissance. En fait, il s'agit d'une règle d'utilité qui est associée au principe de convenance.

- *Principe de l'expérimentation de la connaissance*

La connaissance est totalement liée à l'activité expérimentée et donc vécue du sujet. La théorie du Verum Ipsum Factum de Vico présente une définition constructive de la connaissance, selon laquelle le vrai est ce qui est fait et seul celui qui a fait est en mesure de connaître le résultat de sa résolution. De ce fait, la connaissance est libérée de toute croyance sur la réalité à connaître. Selon Vico, prouver quelque chose au moyen de sa cause correspond à la causer, ce qui traduit que l'expérience et les objets de l'expérience sont le résultat de nos manières et nos moyens de les expérimenter (Vico, cité par Von Glasersfeld, 1988, p.32). Ils sont nécessairement structurés et déterminés par l'espace, le temps et les catégories qui en découlent. Le constructivisme soutient que la réalité que nous pouvons connaître est une réalité phénoménologique, c'est-à-dire celle que nous expérimentons en tant que sujets, et il est impossible de concevoir un monde qui serait libéré de notre expérience. Selon cette perspective, la réalité connaissable est une réalité en mouvement que le sujet expérimente et construit à travers des représentations symboliques. Contrairement à d'autres courants de pensée, le constructivisme ne réfute pas l'existence de la réalité, mais plutôt la considère comme une construction subjective.

- *Principe de la connaissance par l'interaction*

La connaissance est le fruit d'une interaction du sujet connaissant et de l'objet de connaissance. La connaissance scientifique se construit à travers l'interaction entre le sujet connaissant et l'objet qu'il étudie. Le sujet ne connaît pas les choses en elles-mêmes, mais il perçoit plutôt l'acte de leur interaction. Il ne connaît pas un arbre en tant que tel, mais l'interaction entre cet arbre et son contexte. L'intelligence et l'action de connaître ne commencent pas par la connaissance de soi ou encore des choses en tant que telles, mais plutôt par la connaissance de leur interaction. En se tournant simultanément vers les deux pôles de cette interaction, l'intelligence organise le monde tout en s'organisant elle-même. Ce principe est extrêmement lié au principe de la récursivité.

- *Principe de la récursivité de la connaissance*

La connaissance établie et le processus de connaissance qui l'établit se structurent réciproquement. Selon Piaget, l'intelligence organise le monde tout en s'organisant elle-même. Cela signifie que notre compréhension et notre organisation mentale inspirent notre perception du monde. Le constructivisme soutient que la connaissance est un processus de construction individuelle et qu'elle n'est pas distincte de ce qu'elle élabore. De ce fait, il y'a une récursivité entre le processus de construction de la connaissance et le résultat de ce processus. La connaissance est à la fois un processus actif et un résultat, elle est en même temps opérateur et opérande. Cette récursivité se reflète dans la relation entre le phénomène perçu et la connaissance construite à son sujet. La représentation d'un phénomène construit une représentation active qui va transformer récursivement notre connaissance. En réalité, en changeant notre connaissance du monde, nous changeons le monde que nous connaissons. Mieux encore, en changeant le monde dans lequel nous vivons, nous nous changeons nous-mêmes (Mucchielli, 2004, p.11-16).

En référence à ces exigences spécifiques, le paradigme constructivisme se différencie du courant positivisme dans sa logique de vérificationnisme de la connaissance (Hernandez, 2006; Taoukif, 2014). Pour les adeptes de ce paradigme, cette démarche de recherche nécessite la prise en compte des intentions, des motivations, des attentes, des raisons, des croyances des acteurs, c'est-à-dire davantage les pratiques que les faits (Pourtois & Desmet, 1988). Selon Alex Mucchielli (2004), le constructivisme est un courant de pensée qui

s'enregistre dans un mouvement plus large des sciences humaines et sociales. Il s'agit d'un mouvement de réponse à la fois de la crise des grands systèmes explicatifs, en tenant compte de la diversité des contextes et des acteurs impliqués, mais aussi de la demande managériale importante. Il permet de comprendre les dynamiques sociales et les processus de décisions pour agir efficacement (Mucchielli, 2004).

Cependant, nous sommes conscients de l'existence de nombreuses variantes possibles à l'interne du constructivisme, mais ce qui est important pour nous c'est le regard opposé des deux grands courants fondamentaux de la création de la connaissance (positivisme et constructivisme).

2.1.3 Posture épistémologique de recherche en regard des paradigmes positivisme et constructivisme

Sur la base de ces critères énumérés ci-dessous, nous adaptons le paradigme épistémologique constructiviste en gardant six des huit principes à savoir : *principe de la construction de la connaissance, principe de la connaissance inachevée; principe de la convenance de la connaissance plausible et principe de la consonance et de la reliance, principe téléologique et principe de la récursivité de la connaissance*. Pour le premier principe, il s'agit de construire une réalité pouvant favoriser une meilleure démarche du processus d'émergence des politiques publiques du transport maritime. En d'autres termes, la mise en place d'un cheminement ou d'une conception qui correspond parfaitement au but visé. Ainsi, nous avons décidé de faire un diagnostic du milieu en exploitant les problèmes perçus, les solutions préconisées mais aussi la démarche des différentes parties prenantes en fonction de leurs intérêts et de leurs attentes. Ensuite, il est de notre rôle de montrer que cette connaissance s'avère être inachevée. Dans notre démarche, nous avons étudié l'expérience canadienne et que cette connaissance est acquise à partir de cette exploration. Une autre connaissance pouvait émerger à partir d'autres expériences. En troisième étape de notre recherche, il s'agit de mettre en place une réalité permettant d'avoir une solution adéquate par rapport aux irrégularités des politiques publiques. Autrement dit, nous devons définir comment les politiques publiques peuvent surpasser les obstacles pour atteindre ces objectifs. Cette réalité n'est pas une vérité absolue mais plutôt

adaptée et plausible au contexte canadien. En quatrième étape, avec le *principe de la consonance et de la reliance*, il s'agit de faire travailler l'esprit de manière à montrer la divergence des objectifs pour ensuite trouver des éléments de réponses permettant de concilier ces derniers au sein d'une politique publique de transport maritime. En cinquième position, nous avons le *principe téléologique*. Il s'agit de démontrer notre capacité de jugement et de raisonnement. La nouvelle démarche du processus d'émergence des politiques publiques du transport maritime établie doit permettre d'atteindre les objectifs du développement durable. C'est un travail cognitif permettant de mettre l'accent sur le développement durable du transport maritime afin de développer une connaissance favorisant l'atteinte de cet objectif. Ensuite, il y a le *principe de la récursivité de la connaissance*. La connaissance construite devrait conduire à une nouvelle compréhension de la démarche des politiques publiques du transport maritime. Cette nouvelle compréhension devrait également nous amener à changer notre vision actuelle sur la manière de formuler, d'élaborer ou de mettre en œuvre ces politiques.

Cependant, l'absence des deux autres principes (*principe de l'expérimentation de la connaissance* et *principe de la connaissance par l'interaction*), dans notre démarche, s'explique en raison de la posture adoptée. Dans la recherche, nous avons décidé de placer les acteurs au cœur du phénomène et au centre de l'analyse en question. Ce qui traduit l'absence d'une expérimentation de la connaissance à partir de notre vécu ou encore d'une interaction entre le sujet connaissant et l'objet de connaissance. De plus, celui de la connaissance par l'interaction est dans une perspective psychologique de la construction. Ainsi, on s'est concentré principalement sur le concept de récursivité plutôt que celui de l'interaction.

Ce paradigme est choisi, car le monde est un construit social en constante évolution et que les politiques publiques se présentent comme un processus permanent d'ajustement des attentes, des idées et des croyances de chacun. Il permet de mieux comprendre les mécanismes de construction de la réalité sociale et des interprétations qui en découlent (Ponterotto, 2005). Cette approche offre une démarche participative et inclusive de toutes les parties prenantes en tenant compte de leurs différentes préoccupations (sociales, environnementales et économiques). Mieux encore, ce cadre théorique permet d'avoir un

meilleur portrait de la situation et l'inscription dans l'agenda publique de nouvelles questions auparavant inconnues, en accordant une grande importance aux discours dominants au sein des sociétés (Battistella et al. 2019).

De plus, faire le choix du constructivisme dans cette recherche qui s'inscrit dans la discipline des sciences de la gestion montre tout l'intérêt général sur la question de transports. L'objectif est de mettre en avant les véritables intérêts des parties prenantes dans les politiques publiques en vue de proposer des pistes de réflexion allant dans le sens de la durabilité. Il s'agit de maximiser le transport, car dans le contexte auquel on réfléchit, c'est devenu un levier important. Il permet aux États de se connecter aux réseaux internationaux de développement d'économies, ce qui prouve toute son importance pour assurer le développement local, régional et national. Aujourd'hui, avec la mondialisation et le libre-échange, on peut facilement démontrer que son absence ou un manquement dans son réseau peut mener à des conséquences importantes pouvant aboutir à l'isolement d'une économie nationale par rapport à l'autre. Comme le montrent les travaux de Guy & Urli, (2007, 2008, 2009) et Guy & Lapointe (2010).

Ainsi, dans cette recherche, nous nous sommes inspirés des propositions de Mucchielli (2004) qui nous apparaissent utiles et suffisantes pour se distinguer des deux grands modes de la création de la connaissance. Ce choix, nous permet de définir un autre type de production de la connaissance, plus adapté aux politiques publiques que l'approche positiviste.

L'idée est que si les décideurs sont informés d'une meilleure compréhension de l'évolution des politiques publiques, ils seront mieux équipés pour améliorer leurs connaissances et prendre de meilleures décisions en matière de politiques publiques du transport maritime.

Notre posture postule ainsi que les praticiens doivent s'appropriier les savoirs produits par les chercheurs. C'est par cette courroie de transmission que la recherche peut contribuer à l'amélioration de la conduite des politiques publiques. Pour cela, l'objectif premier de notre recherche demeure donc de mettre en lumière les dynamiques qui ont façonné l'expérience canadienne et ainsi rendre compte au mieux de son évolution et des leçons à en tirer.

2.1.4 Position de notre recherche de mémoire en regard de modèles théoriques d'analyses des politiques publiques

Dans tous les modèles énumérés dans le paragraphe 1.2.2.2, nous avons décidé de faire une synthèse de ces différentes approches conceptuelles. Cette démarche est un mi ensemble, vu qu'on ne privilégie pas l'un ou l'autre et qu'on ne les rejette pas non plus. Ainsi, pour le modèle de Kingdon, nous avons décidé de retenir l'appréciation du gouvernement fédéral à prioriser une politique publique d'un secteur et non pas d'autres secteurs publics. Il s'agit d'étudier le processus politique de prise de décision, à savoir : comment s'est déroulée la prise de conscience de l'émergence d'un problème et de son intégration dans la liste des priorités gouvernementales, ensuite la formulation des solutions possibles pour faire le choix de celles qui seront retenues par les différentes parties prenantes avant d'en finir avec leur mise en place et l'évaluation de leurs impacts. En ce qui concerne la grille pragmatique d'analyse comparative des politiques publiques de Guy et Urli, l'approche d'encadrement public aux fins d'accroître la compétitivité du transport maritime a été retenue. Il s'agit du recensement de plusieurs catégories d'informations sur le développement du transport maritime avant de procéder à un diagnostic pour identifier les liens de cohérence et de contradictions. Pour le modèle des coalitions plaidantes, nous avons décidé de retenir le degré d'influence des différentes parties prenantes dans la mise en œuvre d'une politique publique. Ce degré d'influence peut être déterminé en prenant en compte les attentes, les possibilités ou les conflits que chaque partie prenante peut avoir par rapport à cette politique. Le rôle central joué par l'État, qui peut favoriser l'émergence d'une politique publique au détriment d'une autre est également pris en compte. Enfin pour le modèle d'analyse cognitive des politiques publiques, nous avons décidé de retenir les idées. En fait, l'État dans son incapacité d'acquérir des clés heuristiques, c'est-à-dire des méthodes et des stratégies de résolution de problèmes, afin de remplir son rôle de manière satisfaisante, les conceptions des gens ont un impact sur les politiques publiques.

En réalité, cette approche est très importante car elle permet de garantir que l'analyse compile tous les éléments nécessaires à notre démarche. Ce travail est aussi fait en référence à certaines des caractéristiques des décisions publiques. Dans ce cadre, nous

faisons l'hypothèse pour cette recherche, qu'elle permet de faire la synthèse des modèles de conception des politiques publiques exposés à la section 1.2.2.2 ainsi que notre positionnement épistémologique à savoir (Guy & Urli, 2007; Guy & Urli, 2008; Bots & Lootsma, 2000).

- Les politiques publiques sont des accumulations historiques de mesures prises par de multiples parties prenantes.
- Les politiques publiques poursuivent des objectifs multiples de plusieurs parties prenantes qui peuvent être au moins en partie contradictoires entre eux.
- Les idées sur lesquelles s'appuient les parties prenantes pour réclamer, modifier ou créer des politiques publiques sont importantes car elles traduisent les représentations d'idéaux à atteindre ou du moins de situations à corriger pour les parties prenantes impliquées; (ie les idées sont ainsi des fenêtres privilégiées sur les intérêts complexes des parties prenantes).
- Les décisions venant modifier des politiques publiques ne sont pas prises objectivement de manière à optimiser l'atteinte d'un objectif. Elles émergent plutôt des rapports entre les parties prenantes défendant des intérêts multiples.
- Autres...

Dans cette logique, il apparaît que la décomposition des actions, des intérêts et des idées des parties prenantes permet de comprendre les dynamiques qui conduisent à la construction sociale et à la mise en place des politiques publiques dans le domaine du transport maritime. Cette approche permet de reconstruire le déroulement l'historique des cas étudiés et d'informer les décideurs actuels pour influencer l'évolution des politiques d'encadrement du transport maritime.

2.2 MÉTHODOLOGIE QUALITATIVE

La méthodologie est définie comme « un ensemble de démarches générales structurées qui permettent d'étudier un thème de recherche » (Hlady-Rispal, 2002). Dans le cadre de notre recherche, la méthode qualitative s'avère particulièrement pertinente dans le sens où

son but principal est « le développement de concepts qui nous aident à comprendre les phénomènes sociaux dans des contextes naturels (plutôt qu'expérimentaux), en mettant l'accent sur les significations, les expériences et les points de vue de tous les participants » (Mays & Pope, 1995, cité dans Kohn & Christiaens, 2014).

Cette approche de recherche permet d'aller au-delà des données brutes pour comprendre la réalité et l'interpréter afin de donner un sens à la mise en œuvre de la politique publique étudiée. Elle se base sur le vécu et la perception des acteurs impliqués dans le phénomène étudié (Kihel, 2018). En d'autres mots, elle développe une visée compréhensive très importante permettant de comprendre comment les différentes parties prenantes du secteur maritime pensent, parlent et agissent (Djamal, 2009).

Cependant, pour une meilleure compréhension des blocus empêchant une amélioration plus rapide de la durabilité du transport maritime via les politiques publiques qui l'encadrent, une étude de cas semble être adéquate pour approfondir les connaissances sur la condition de mise en œuvre des politiques publiques.

2.3 ÉTUDE DE CAS

L'étude de cas est une méthode de recherche qui vise à examiner un phénomène actuel dans son environnement réel, en particulier lorsque les limites entre le phénomène et le contexte ne sont pas clairement définies. Elle consiste à collecter et analyser des récits de vie, des documents écrits, des biographies, des interviews ou encore à observer de manière participante. Ces éléments permettent de déconstruire et reconstruire les phénomènes complexes étudiés (Yin, 2003). Pour Yves-Chantal Gagnon, une méthode de recherche par étude de cas présente trois forces : elle permet une analyse en profondeur des phénomènes dans leur contexte, offre la possibilité de développer des paramètres historiques et assure une forte viabilité interne du fait que les phénomènes relevés sont une représentation authentique de la réalité étudiée (Gagnon, 2012). Ainsi, les études de cas sont la démarche privilégiée lorsque des questions sur le « comment » ou sur le « pourquoi » sont évoquées, lorsque l'enquêteur ne dispose pas assez de contrôle sur les événements et lorsque l'accent est mis sur un phénomène contemporain dans un contexte réel (Yin, 2009).

Dans le cadre de la recherche, l'approche de l'étude de cas est choisie en tenant compte de la nature de l'objet d'étude. En effet, les politiques publiques sont des phénomènes émergents, qui ne sont pas optimisés et qui ne résultent pas d'une seule cause particulière. L'analyse de cas particuliers permet donc d'analyser l'évolution historique des politiques publiques du transport maritime au cours des dernières décennies, en étudiant comment ces politiques se mettent en place et en cherchant à comprendre les raisons qui poussent à privilégier certaines options plutôt que d'autres. De plus, nous souhaitons également comprendre l'expérience canadienne dans ce domaine, afin de pouvoir l'appliquer dans un autre contexte ou fournir des outils pour mieux comprendre d'autres contextes.

Dans cette logique, l'étude de cas est particulièrement appropriée pour analyser des blocages empêchant une amélioration plus rapide de la durabilité du transport maritime dans leur contexte réel. Contrairement aux méthodes d'analyses expérimentales cliniques qui peuvent présenter des zones d'ombre (Barlatier, 2018). Elle offre une vision plus complète et détaillée, en prenant en compte les différentes variables et en se basant sur des situations réelles.

On a choisi de faire une synthèse descriptive des cas étudiés, accompagnée d'une reconstruction historique de leur évolution temporelle. Cette démarche permet ainsi d'avoir une vue d'ensemble des différents cas analysés et de comprendre comment ils ont évolué au fil du temps. Elle offre une perspective globale et chronologique qui permet de mieux appréhender les résultats obtenus dans l'étude. Cette approche permet également de mettre en évidence les éventuelles tendances ou patterns qui se dégagent des données analysées. En résumé, cette option offre une vision synthétique et historique des cas analysés, permettant ainsi d'en tirer des conclusions et des enseignements pertinents.

De plus, ce choix se justifie car l'étude de cas est fréquemment utilisée dans l'étude des politiques publiques, dans l'administration publique et dans les études d'organisation et de gestion (Yin, 1984), que ce soit dans les sociétés américaine, canadienne ou française.

Par exemple Silo et al. (2012) s'intéressent à l'évolution du recrutement des équipages dans le trafic maritime à l'échelle mondiale et locale afin d'identifier des zones de contrastes qui pourraient intéresser les autorités publiques. Dans leur démarche, une étude de cas réalisée

dans le port de la Baie de Cadix, un port de taille moyenne de l'Union européenne, met en évidence cette évolution. Pour mener cette étude, les chercheurs ont analysé les Registres Ouverts et se sont penchés sur le phénomène de mondialisation des équipages en se basant sur des données de consultants et d'organismes internationaux. Au total, 507 navires ayant accosté dans le port de Cadix dans la période 2002 à 2008 ont été étudiés. Les résultats de cette analyse révèlent des points forts tels que le marché du recrutement des équipages évolue à la fois au niveau mondial et local. La recherche d'équipages adaptés ne se limite pas à des considérations économiques, mais est également influencée par des exigences en termes d'horaires de travail, de conditions d'hébergement et de nourriture. La multiculturalité au sein des équipages maritimes est un phénomène qui est fortement influencé par la diversité linguistique. En effet, les marins viennent de différents pays et parlent différentes langues, ce qui peut parfois poser des problèmes de communication et de compréhension. De plus, la décapitalisation humaine du personnel maritime présente un problème stratégique important. En effet, il peut être difficile de trouver des marins spécialisés pour effectuer certaines tâches administratives et d'inspection (Silos et al., 2012).

Dans une volonté d'inciter les pays du Sud à s'engager dans la planification de l'espace maritime pour concilier l'activité humaine et la protection de l'espace maritime. Guerreiro et al. (2021), à travers une étude de cas, ont examiné comment les pays de l'Atlantique tropical abordent la planification de l'espace maritime (PSM) pour la gouvernance maritime, en prenant en compte leur cadre juridique et institutionnel. Ils ont également partagé les leçons apprises des partenaires de l'Union européenne (UE). Les chercheurs ont collecté des données sur six pays tropicaux de l'Atlantique, dont le Sénégal, en se concentrant sur les cadres politiques, institutionnels et juridiques de la gouvernance maritime. Ils ont utilisé le logiciel NVivo pour analyser ces données qualitatives. Les résultats de cette étude montrent que les cadres juridiques et politiques sont encore en phase d'adaptation, avec une orientation vers une durabilité harmonieuse dans la PSM, en suivant les moteurs de l'économie. Selon les experts, la planification de l'espace maritime doit être équilibrée et intégrée. Cela nécessite une coordination des politiques sectorielles au niveau ministériel ou institutionnel approprié. De plus, il est essentiel de mettre en place des mécanismes solides pour permettre la participation des parties prenantes. En effet, la

gestion de l'espace maritime ne peut pas être réalisée de manière isolée, mais doit tenir compte des différents acteurs et de leurs intérêts. Cette approche intégrée permettrait d'assurer une meilleure utilisation et préservation des ressources marines, tout en favorisant le développement durable des activités économiques liées à la mer (Guerreiro et al., 2021).

Dans leur article, El Attar & El Moustafid (2014) analysent l'utilisation de l'étude de cas comme stratégie de recherche. Ils examinent d'abord les thèses en cours à l'école doctorale du Groupe ISCAE afin de mettre en évidence les avantages de cette approche. Ensuite, ils analysent méthodologiquement trois thèses, dont une a déjà été soutenue et deux autres sont en cours de préparation. Les auteurs expliquent pourquoi l'étude de cas semble plus adaptée pour accélérer et améliorer la qualité des travaux de recherche au Maroc, par rapport à d'autres modèles théoriques internationaux qui ne correspondent pas parfaitement à la réalité managériale et culturelle marocaine. Selon eux, il est essentiel d'adopter une approche globale pour étudier la gestion de la continuité des connaissances dans les organisations publiques au Maroc. En effet, les travaux de recherche dans ce domaine doivent prendre en compte les différents processus et facteurs qui y sont liés. Cette approche holistique permettrait d'avoir une vision d'ensemble et de mieux comprendre les enjeux liés à la gestion de la continuité des connaissances (El Attar & El Moustafid, 2014). Dans cette optique, notre démarche qualitative de paradigme épistémologique constructiviste basée sur l'étude de cas répond parfaitement à nos attentes en nous donnant l'opportunité de nous focaliser sur la spécificité des blocus empêchant une amélioration plus rapide de la durabilité du transport maritime via les politiques publiques qui l'encadrent, contrairement à la recherche quantitative qui favorise le développement des lois universelles (Altheide & Johnson, 1994, cité dans Gagnon, 2012). Cependant, pour notre analyse, nous avons choisi d'analyser plusieurs cas pour une

(...) collecte d'une masse importante de données primaires que l'on peut croiser et comparer dans le but de réduire les incertitudes et même les erreurs résultant d'une étude de cas simple. Le choix de plusieurs études de cas apporte une forme de flexibilité par rapport à l'objet d'étude, permettant des rapprochements tout en tenant compte des particularismes de contextes distincts mais comparables (Daudet, 2021, p.126).

Dans ce fait, la stratégie de cas multiple est utilisée dans cette étude pour examiner les transformations majeures de l'encadrement public du transport maritime au Canada depuis la mise en place du régime actuel en 1998-1999 jusqu'aux développements les plus récents, notamment l'annonce de la construction de nouveaux terminaux. Cette approche permettra d'avoir une vision globale et complète de l'évolution de ce secteur au Canada. Il est en effet primordial de comprendre les différentes périodes et les événements marquants qui ont influencé les politiques publiques dans ce domaine, afin de pouvoir en tirer des enseignements et d'élaborer des stratégies adaptées pour l'avenir (Barlatier, 2018). En prenant en compte les différents cas, il sera possible d'analyser les réussites et les échecs passés, d'identifier les facteurs clés de succès et de déterminer les meilleures pratiques à adopter. De plus, cette approche permettra de mettre en évidence les éventuelles lacunes ou incohérences dans les politiques actuelles et d'apporter les ajustements nécessaires. L'utilisation de plusieurs cas dans notre raisonnement nous permet d'avoir une vision plus complète et nuancée de l'expérience canadienne. Elle permet de prendre en compte tous les points jugés importants et de fournir une compréhension approfondie de la problématique (Alexandre, 2022; Allaoui, 2019). En choisissant une diversité de cas, on s'assure d'aborder différentes facettes de la question, ce qui enrichit l'analyse et permet d'avoir une vision globale de la situation. De plus, cette approche méthodologique renforce la validité des conclusions tirées de ce mémoire.

2.4 TECHNIQUE DE COLLECTE DES DONNÉES

La technique de collecte des données est un élément important dans toute recherche en Sciences de la Gestion, surtout lorsqu'il s'agit d'une démarche qualitative. Selon Yin (2009), il y a six grands types de sources de données lorsqu'on fait une analyse de cas : les documents, les archives, les entretiens, les observations directes, les observations participantes et enfin les artefacts physiques.

Dans le cadre de notre étude, la méthode de collecte des données privilégiée repose principalement sur les documents écrits. Ainsi, comme sources nous avons : la recherche documentaire, l'analyse des mémoires de réponses aux appels à commentaires sur des questions précises et l'analyse des appels à commentaires.

2.4.1 La recherche documentaire et préanalyse

La recherche documentaire est la principale source d'informations utilisées pour mener à bien notre recherche, car elle permet de confectionner le cadre théorique de notre travail. Selon Yin (1994), la collecte de données par la documentation constitue une source pertinente pour accéder aux informations utiles. Les données écrites qui existent déjà et ne sont pas produites par ou pour le chercheur aident à la compréhension des phénomènes (Hernandez, 2006). Elle permet la justification de notre démarche, ce qui augmente la validité et la fiabilité de la recherche par l'accroissement des sources documentaires (Baumard et al., 2003; Yin, 2009).

Selon ces derniers, la recherche documentaire se matérialise par la consultation des documents écrits : papier et numérique. Dans le cadre de notre travail, nous avons utilisé trois types de documents pour procéder à la préanalyse :

- Documents internes : Il s'agit des documents qui concernent directement notre cas canadien et publiés par les différentes parties prenantes (rapports annuels, plans stratégiques, communiqués, agendas, documents administratifs et sites internet) ;
- Documents externes : Constitués généralement de rapports, des thèses et mémoires, d'ouvrages, d'articles, de revues ou de presses et de sites internet. Il s'agit de documents traitant des questions sur les politiques publiques, le transport maritime ou le développement durable.
- Mémoires de réponses aux appels à commentaires et l'analyse des appels à commentaires. Comme l'indique Blanc et al. (2014), l'utilisation des lettres de réponses aux appels à commentaires dans le cadre de la modernisation des APC, nous a permis d'avoir un corpus qualitatif homogène et structuré avec des réponses sur des questions précises. L'autre avantage qu'elles présentent, c'est qu'elles sont accessibles gratuitement et en téléchargement libre sur le site internet de Transports Canada : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/consultations/examen-modernisation-ports-memoires>.

L'analyse des appels à commentaires viennent compléter notre collecte de données pour combler les éventuelles limites associées à l'analyse des lettres de réponses aux appels à

commentaires. Il s'agit principalement d'un document de discussions, ce qui nous a permis d'apprécier les relations de pouvoir entre les parties prenantes de quelque nature qu'elles soient (qui s'exercent derrière l'arène publique ou associées aux structures sociales) (Amalou, 2017).

2.4.2 Reconstruction historique ou chronologique

La reconstruction historique, également appelée méthode historique, est une approche largement utilisée dans le domaine des sciences de la gestion depuis longtemps (Hidy, 1977). Selon Bousquet (2005), cette démarche est particulièrement adaptée à l'étude des phénomènes nécessitant une analyse temporelle ou longitudinale. En réalité, elle consiste à décrire, analyser et expliquer des événements à travers le temps (Bousquet, 2005). Elle permet ainsi aux chercheurs de décrire les changements survenus et d'étudier le processus qui les a engendrés (Bogaert et al., 2018). Pour Seignobos, spécialiste des sciences sociales, il est essentiel de comprendre l'évolution des phénomènes qui ne restent pas constants. C'est pourquoi il est primordial, dans toute recherche en sciences sociales, de recourir à des documents pour obtenir une connaissance approfondie. Or, l'analyse de ces documents ne peut se faire que par une approche historique (Seignobos, 2014). C'est grâce à cette interprétation des documents que l'on peut déterminer de manière scientifique les faits historiques et les regrouper en fonction de caractéristiques particulières (Bousquet, 2005; Seignobos, 2014).

Dans cette recherche, une reconstruction historique des changements est faite après la recherche documentaire. On a regardé s'il y'avait des changements dans les politiques publiques elles-mêmes, ainsi que dans les intérêts des parties prenantes et les pouvoirs en jeu. Les mots clés de la posture épistémologique et du modèle théorique sur les politiques publiques du transport maritime sont utilisés pour guider la recherche. Cette reconstruction historique des cas permet d'identifier l'évolution des résultats perçus par les parties prenantes à la suite de la mise en place des politiques publiques.

2.5 MÉTHODES ET TECHNIQUES D'ANALYSE DU CORPUS DE DONNÉES

Cette partie est consacrée à l'explication des outils utilisés pour l'analyse de notre corpus de données mis en place pour étudier nos cas d'études. En fait, l'analyse des données est définie comme une technique qui « consiste à réduire les informations pour les catégoriser, et les mettre en relation avant d'aboutir à une description, une explication ou une configuration. » (Wacheux, 1996). Dans le cadre de notre démarche, nous allons utiliser deux méthodes. En premier lieu la méthode interprétative, qui est une approche d'analyse qualitative considérée comme une source de compréhension (Isambert, 1996). En second lieu, nous avons, la méthode la plus connue de l'analyse des données qualitatives, à savoir l'analyse de contenu. Elle est définie comme « un ensemble de techniques d'analyse des communications, visant par des procédures systématiques et objectives de description des messages, à obtenir des indicateurs permettant l'inférence de connaissances relatives aux conditions de production » (Evard et al., 2003, p.126).

2.5.1 La méthode interprétative

La méthode repose sur un système d'explication général qui va au-delà des données et les généralise, selon Andreani & Cochon (2005). Elle est basée sur un fondement théorique solide et permet d'obtenir des résultats plus approfondis et significatifs. Cette approche est utilisée dans de nombreux domaines de recherche, tels que les sciences sociales, la psychologie, la sociologie, etc. Elle permet d'explorer en profondeur les phénomènes étudiés et de comprendre les multiples dimensions qui les composent. La méthode interprétative nécessite une analyse minutieuse des données recueillies, en prenant en compte les contextes, les discours, les interactions et les significations attribuées par les différentes parties prenantes. Elle permet ainsi de donner du sens aux données et de les interpréter de manière subjective, en prenant en compte les différents points de vue et les multiples réalités qui peuvent coexister. Cette approche est souvent utilisée dans les études qualitatives. Pour Irene Vasilachis de Gialdino, dans *l'interprétation dans la recherche qualitative : problèmes et exigences*, l'analyse interprétative est une contribution créative dans un sens qu'elle permet d'identifier les sens et de donner une profondeur aux éléments

analysés. Elle contribue à transformer le banal en quelque chose de significatif. (Gialdino, 2012). L'interprétation est également une démarche explicative dans le domaine scientifique, permettant de mettre en valeur la subjectivité dans la compréhension des comportements humains et sociaux. (Anadón, 2022). Dans une approche constructiviste, cette interprétation permet de mettre en lumière les constructions sociales des différentes parties prenantes, de comprendre les dynamiques qui les animent et les transformations qu'elles subissent. Les interprétations sont ainsi utiles pour mieux outiller les parties prenantes dans leurs interactions sociales.

2.5.2 Le codage des données

Lorsqu'il s'agit d'analyser du matériel textuel, il est souvent nécessaire d'utiliser des techniques spécifiques, telles que le codage. Le codage est défini comme « le processus par lequel les données brutes sont transformées systématiquement et agrégées dans des unités qui permettent une description précise des caractéristiques pertinentes du contenu » (Holsti, 1969¹⁰). Il permet de déterminer des unités de signification pour l'information (Miles & Huberman, 2003). En effet, le codage permet de traiter les données textuelles de manière plus précise et efficace. Grâce à cette méthode, il est possible d'extraire des informations pertinentes et de les organiser de manière structurée. En d'autres termes, le codage consiste à attribuer des codes ou des étiquettes à chaque élément du texte, ce qui facilite ensuite leur traitement automatique.

Cette approche permet également de repérer des motifs ou des tendances dans les données textuelles, ce qui peut être très utile pour réaliser des analyses plus approfondies. Ainsi, le codage est une technique essentielle pour exploiter pleinement le potentiel des matériaux textuels dans le cadre d'une analyse.

Cependant, il existe deux types de codage dont le choix portant sur la grille d'analyse peut s'effectuer à partir du verbatim ou être établi sur la base d'une théorie en fonction des objectifs d'études (Andreani & Cochon, 2005).

¹⁰ Traduction Bardin (2007), p.134

Tableau 7

Comparaison de la grille de codage

| Codage ouvert | Codage fermé |
|---|---|
| Lecture ligne par ligne des données pour les généraliser (processus d'abstraction) | Lecture ligne par ligne des données et codage en fonction des hypothèses de recherche (processus de traduction) |
| Recherche d'ensemble similaire, classement et comparaison | Variables explicatives et variables à expliquer établies de façon abstraite |
| Codage des principales dimensions et codage sélectif des idées centrales et répétitives | Codage des indicateurs de recherche |

Source : Andreani & Cochon, 2005.

- **Le codage ouvert** : Il s'agit pour le chercheur de procéder par une démarche ouverte et inductive en trois étapes. En premier, le chercheur utilise des questions spécifiques du guide d'entretien ou des thèmes de l'étude pour identifier les sous-catégories d'informations. Ensuite, de transformer les sous-catégories en catégories de manière à les évaluer et à les regrouper en catégories plus générales et libres. Enfin, le chercheur, recense les idées qui sont le plus apparues grâce à un codage sélectif pour énumérer les idées décisives.

- **Le codage fermé** : Le chercheur se trouve dans une démarche déductive de traduction des données. La grille d'analyse définie à l'avance sert à valider les hypothèses et les théories auxquelles l'étude fait référence. Les catégories d'analyses sont établies pour les études professionnelles par le bon sens et l'expérience et, pour les recherches universitaires par l'analyse de la littérature. Par conséquent, les informations du guide d'entretien disposent à la fois de deux types de variables : les variables observables directement et manifestes, telles que les arguments en faveur ou contre une idée, et les variables intermédiaires et latentes, qui sont moins visibles et comprennent les similitudes, les différences et les sources de conflits. Ces variables intermédiaires et latentes jouent un rôle crucial dans la compréhension d'une situation complexe, car elles peuvent influencer les variables observables et avoir un impact sur les résultats finaux. Il est donc important de prendre en compte ces variables cachées pour obtenir une vision plus complète et précise de la situation étudiée.

Dans le cadre de notre travail, nous avons procédé à un codage ouvert pour le troisième cas d'étude. Ce choix est motivé par la présence d'un plus grand nombre de ressources documentaires qui sont liées à l'expression du point de vue d'une seule partie prenante. Dans ce cas, cette partie prenante exprime ses souhaits ou son analyse de la situation. L'option du codage ouvert permet de regrouper toutes ces informations dans un seul paragraphe, offrant ainsi une vision globale de la situation. Cela permet également de faciliter la lecture et la compréhension du document, en évitant les redondances et les répétitions. Il nous permet de valider les théories portant sur des politiques publiques à soutenir le développement durable du transport maritime. En réalité, il s'agit de procéder à un découpage des éléments significatifs contenus dans les sources documentaires pour mettre en lumière et expliquer les préoccupations des différentes parties prenantes dans l'action des politiques publiques du transport maritime.

Cependant, il s'avère aussi important de définir les unités de codages ou unités d'analyses après avoir défini les critères d'analyse. Il consiste à établir la manière de classer les catégories d'analyse. Pour Andreani et Cochon (2005), il existe trois solutions possibles :

- **l'unité d'analyse syntaxique** : Elle est une phrase ou un groupe de mots qui est extrait verbatim des entrevues ou des notes d'observations. Dans cette technique, le codage est double. Dans un premier temps, le chercheur doit entièrement coder le texte en une suite de phrases dont chacune est composée d'un sujet, d'un verbe et un complément ou groupe de mots. Ensuite, de recenser les mots-clés en examinant ceux qui sont semblables ou appartenant à la même catégorie de substantifs, également appelés référents noyaux.

- **l'unité d'analyse sémantique** : Cette technique d'analyse s'intéresse seulement aux passages qui ont une signification, à savoir les « idées clés ». Dans sa démarche, le chercheur peut transcrire sur des fiches bristol les unités de contenus et les regrouper entre elles ou choisir d'identifier les thèmes clés à partir des données collectées, en utilisant les principes de l'analyse thématique. Ce type d'analyse suit « comme unité d'analyse une portion de phrase, une phrase entière, ou un groupe de phrases se rapportant à un même thème » (Blanc et al., 2014). C'est une méthode qui se limite à synthétiser les réponses ou les renseignements essentiels.

- **l'unité d'analyse psychologique** : Le codage des sensations, des émotions, des images mentales, des souvenirs profonds et des idées manquantes est au cœur de cette démarche. Son objectif est de saisir le contexte du message verbal, de le rendre plus riche et de préciser son sens. Cette approche vise à retrouver les gestes qui complètent les messages verbaux, qu'ils soient utilisés pour convaincre, communiquer, refuser ou se défendre, ainsi que les regards manifestes, expressifs ou évitants.

Dans le cadre de notre recherche de mémoire, nous avons choisi l'unité d'analyse sémantique pour explorer le sens des idées et thèmes mis en évidence. Wacheux (1996) analyse la démarche de compréhension et d'analyse de contenu de la manière suivante :

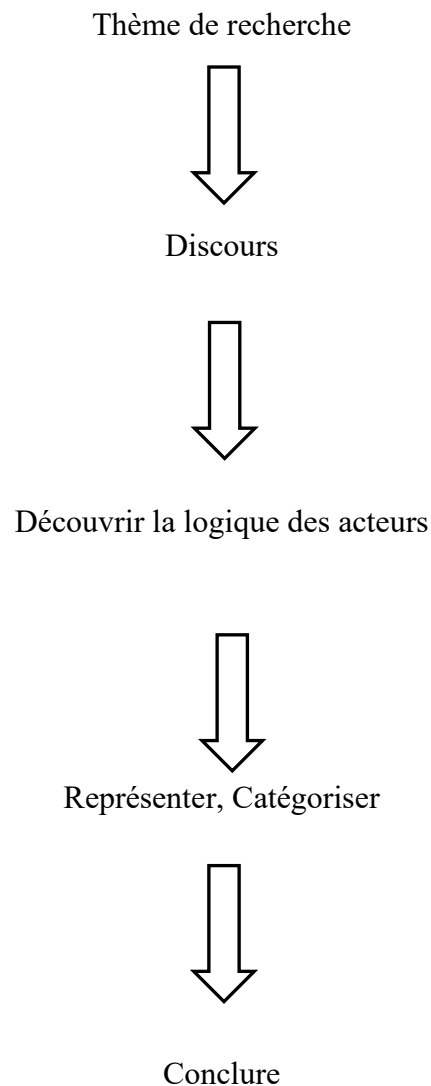


Figure 4: Démarche de compréhension de l'analyse de discours

Source : Wacheux (1996)

2.5.3 Traitement des données dans le cadre de l'analyse sémantique de données textuelles

Dans une démarche qualitative, le traitement des données peut être fait depuis une position sémantique ou statique (Andreani & Cochon, 2005). L'analyse sémantique a pour but d'étudier le sens des idées ou des mots, alors que le traitement dit « statique » cherche à compter le nombre des mots, des morceaux de phrases ou des catégories afin d'établir des tableaux de résultats, des diagrammes et des figures. Dans le cadre de notre travail, nous avons choisi l'analyse sémantique. Il existe trois manières de procéder à une analyse sémantique des données, à savoir :

- L'analyse empirique : cette méthode « repose sur une compréhension approfondie des données et sur une démarche itérative qui organise un va-et-vient entre les informations recueillies et l'analyse » (Andreani & Cochon, 2005, p.8). Le processus d'analyse se déroule en quatre étapes distinctes. Tout d'abord, il y a l'étape analytique, qui consiste à étudier en profondeur les sous-catégories. Ensuite, vient l'étape synthétique, où l'on met en évidence les idées centrales et les catégories principales. Puis, on passe à l'étape explicative, qui vise à rechercher les facteurs explicatifs et les critères de relations entre les catégories et les sous-catégories. Enfin, on arrive à l'étape d'évolution, où l'on cherche à comprendre comment les positions évoluent dans le temps.
- L'analyse lexicale simplifiée : C'est une démarche qui « étudie les mots clés utilisés par les participants de façon qualitative. En général, les mots étudiés sont recherchés dans le texte et sont définis à priori » (Andreani & Cochon, 2005, p.10).
- L'analyse de l'énonciation : Cette méthode permet d'identifier les positions contradictoires, d'en déterminer les raisons et de distinguer le vrai et du faux afin de déjouer les pièges du discours des répondants (Andreani & Cochon, 2005).

Ainsi, l'analyse de contenu est essentiellement considérée comme une procédure de déconstruction et de reconstruction des données (Thiétard, 2003). Pour notre étude, nous avons choisi de réaliser une analyse empirique sans utiliser de logiciel d'analyse de corpus textuel. Notre approche se base sur une synthèse descriptive ou un découpage d'informations, en nous appuyant notamment sur une analyse de contenu pour le dernier cas. Cependant pour ce cas, il est important de noter que nous n'avons pas encore accès à l'historique complet de la politique publique que nous étudions, car celle-ci est en cours de déploiement. Néanmoins, nous disposons d'un corpus de mémoires et de textes journalistiques pour les deux premiers cas que nous analysons. Ce type d'analyse nous permet de soutenir les idées existantes dans les catégories déjà repérées (Gavard-Perret et al., 2008) et de compléter continuellement l'analyse sans la limiter à des mots clés positifs.

2.5.4 Croisement des données

Le croisement des données est une technique utilisée dans les études de sciences sociales, inspirée de la démarche de triangulation. La triangulation consiste à collecter des données à partir de différentes approches afin d'étudier les phénomènes sociaux (Sawadogo, 2021). Des chercheurs tels que Flick (1992, 2004) ont étudié l'évolution historique de cette démarche, tandis que d'autres se sont penchés sur les différentes façons de l'envisager (Denzin, 1970 ; Sawadogo, 2021). Dans notre recherche, le croisement des données correspond au modèle de triangulation des sources, qui consiste à croiser les données provenant de différentes sources complémentaires afin de vérifier la validité des connaissances construites et de mieux comprendre la problématique étudiée (Caillaud, 2016 ; Sawadogo, 2021). Ces sources peuvent être des documents internes et externes, des mémoires de réponses aux appels à commentaires, ainsi que l'analyse de ces appels à commentaires.

Cette revue systématique axée sur le croisement de données en fonction d'une multiplicité et d'une variété des sources documentaires est en réalité « une source d'informations à privilégier afin d'obtenir rapidement une réponse à une question particulière, que ce soit pour prendre une décision professionnelle, pour élaborer une politique ou pour planifier

une étude » (Fortin & Gagnon, 2022, p.233). En d'autres termes, cette volonté d'utiliser seulement des données de sources écrites répond parfaitement à notre démarche qui consiste à placer les acteurs comme l'élément fondamental de cette analyse.

2.5.5 Validité et fiabilité de la recherche

La valeur d'une recherche scientifique repose en grande partie sur la capacité du chercheur à démontrer la qualité de ses résultats. Ainsi, dans cette partie nous allons mettre l'accent sur les différents critères d'évaluations des connaissances en Sciences de la gestion, dont la validité du construit, la validité interne, la validité externe et la fiabilité.

- La validité du construit :

Elle a pour objectifs « d'établir que les variables utilisées pour opérationnaliser les concepts étudiés sont les bonnes et d'évaluer dans quelle mesure la méthodologie de recherche (à la fois le design de la recherche et les outils de recueil et d'analyse des données) permet de répondre aux questions initialement posées qui constituent l'objet de la recherche » (Drucker-Godard et al., 2014, p. 303). Plus rigoureusement, il s'agit de comprendre « que faut-il observer, comment et pourquoi ? » (Drucker-Godard et al., 2014, p. 303). De manière générale, la validité du construit résulte du cadre épistémologique de la recherche (Avenier & Gavard-Perret, 2012). Dans le cadre de notre recherche, basée sur le paradigme épistémologique constructiviste, un « construit »

est un concept hautement abstrait qui découle généralement d'une théorie et ne transmet pas d'emblée une image mentale assez précise pour être observée. Le construit, selon Kerlinger et Lee (2000), à la différence du concept, est un terme expressément conçu par le chercheur (création théorique) dans un but scientifique précis. La signification d'un construit dépend de la théorie à laquelle le chercheur fait référence (Fortin & Gagnon, 2022, p. 39).

Tout d'abord, la problématique de recherche établie nous va nous permettre d'élaborer un cadre théorique et conceptuel qui spécifie le canevas de l'étude empirique. Grâce à ce cadre, nous allons définir les types de données à collecter ainsi que les méthodes à analyser. Le recours à l'utilisation du croisement de données en fonction d'une multiplicité et d'une variété des sources documentaires (recherche documentaire (externe et interne), analyse

des mémoires de réponses aux appels à commentaires et des appels eux-mêmes) nous permettra de renforcer la validité des résultats de la recherche (Yin, 2018).

- La validité interne :

La validité interne consiste à montrer l'authenticité de la réalité observée en se basant sur la cohérence interne du processus de recherche (Avenier & Gavard-Perret, 2012). Dans le cadre de notre travail de mémoire de maîtrise, nous allons suivre un plan de recherche rigoureux permettant d'entrecroiser les différents types de données (Drucker-Godard et al., 2014). Cette façon de procéder nous permettra de confronter les résultats sur le plan de la littérature lors de la discussion.

- La validité externe :

La validité externe a pour objectif de « fournir des résultats qui peuvent être comparés avec d'autres cas » (Gagnon, 2012, p. 6). Dans cette analyse, la validité externe est assurée grâce à la présence d'une multitude de textes scientifiques et de commentaires, garantissant ainsi une perspective éclairée sur les parties prenantes impliquées. Ces informations enrichissent l'analyse et permettent d'approfondir la compréhension des enjeux abordés.

- La fiabilité de la recherche :

La fiabilité de la recherche consiste « à établir et vérifier que les différentes opérations d'une recherche pourront être répétées avec le même résultat par des chercheurs différents et/ou à des moments différents » (Drucker-Godard et al., 2014, p. 316). Dans notre démarche, il s'agit de mettre en place des informations fiables qui permettront à tout chercheur qui souhaiterait reprendre ce cheminement d'arriver visiblement aux mêmes conclusions. Ainsi, au-delà de la rigueur dans le processus de recherche, nous avons fait preuve d'honnêteté, considérée comme l'une des principales preuves de fiabilité de la recherche (Drucker-Godard et al., 2014).

En résumé, la démarche utilisée nous a permis de placer les acteurs au cœur du phénomène et au centre de l'analyse en question (Poupart, 1998, cité dans Kihel, 2018), tout en restant objectif par rapport au sujet afin de garantir la fiabilité et la viabilité des données.

2.6 CHOIX DES CAS D'ÉTUDES

Pour rappel, on se pose la question : **dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ?** L'étude de cette question nous permettra d'offrir aux décideurs une vision plus claire des processus de ces dynamiques de construction.

Dans cette optique, nous avons choisi trois cas d'études. Le choix de ces trois cas est justifié par leur importance dans l'histoire des politiques maritimes du Canada. Le premier cas est fondamental car il constitue le socle juridique du système portuaire actuel. En effet, il est à l'origine du modèle de gouvernance des ports que nous connaissons aujourd'hui. Ce cas a donc joué un rôle essentiel dans l'établissement des règles et des pratiques qui régissent le fonctionnement des ports canadiens (Debie & Ruby, 2009; Ircha, 1997).

Le deuxième cas abordé concerne les corridors commerciaux, Il s'agit du cadre qui continue à ce jour de guider une des principales – en termes de budgets alloués – initiatives canadiennes de financement des infrastructures de transport disposant d'enveloppes de l'ordre de milliards de dollars. On peut également associer cette initiative à l'adoption d'une perspective logistique dans la planification des infrastructures. L'adoption d'une planification à l'échelle de chaînes d'approvisionnement plutôt que par maillons spécifiques de ces chaînes (ports, segments d'autoroutes ou tronçons de chemins de fer par exemple) a amené une transformation en profondeur des études du transport jusque-là plutôt divisées par modes de transport (Debie & Ruby, 2009; Guy & Lapointe, 2010). On peut suggérer que le Canada a joué un rôle d'innovateur et de leader international dans l'adoption de cette perspective associée aux études de la logistique. En ce sens, l'inclusion de l'initiative des corridors de commerce et des portes d'entrée dans nos cas d'étude pour analyser l'expérience canadienne semble incontournable.

Enfin, le troisième cas traite des projets récents de création de nouveaux terminaux à conteneurs dans les ports de Montréal et de Québec, qui représentent es plus récentes évolutions majeures dans l'industrie du transport maritime. Ce choix s'explique par une

volonté de mettre l'accent sur l'importance de ces projets et leur impact sur l'activité du transport maritime dans le système Saint-Laurent Grands Lacs tout en s'assurant que si notre analyse s'appuie sur un horizon temporel de deux ou trois décennies, elle considère également les transformations récentes.

Il convient de rappeler aussi que ces cas ont été évoqué précédemment dans la section 1.3 présentant l'expérience canadienne avec une finalité différente. L'objectif était d'illustrer les tentatives et les défis liés à la création d'un cadre public de soutien au transport maritime tout en respectant les principes du développement durable.

2.7 ETHIQUE DE LA RECHERCHE ET DÉCLARATION D'INTÉRÊTS

Dans le cadre de cette recherche, nous avons utilisé des sources écrites pour mener nos investigations. Cette approche nous a permis de procéder sans un certificat de recherche avec les êtres humains.

Pour réaliser ce travail l'auteur a bénéficié d'une bourse d'Affaires mondiales Canada dans le cadre du Programme canadien de bourse de la francophonie.

2.8 CONCLUSION DU CHAPITRE

Ce chapitre avait pour objectif de présenter et de justifier le design de notre recherche de mémoire de maîtrise. Dans un premier temps, nous avons expliqué clairement notre position épistémologique constructiviste. Ensuite, nous avons eu recours à une méthodologie qualitative, basée sur une stratégie de cas multiple et montré que les cas étudiés s'accordent parfaitement à notre objectif de se focaliser sur la spécificité des phénomènes. En troisième partie, nous avons justifié notre choix de stratégie de collecte de données, dont la synthèse descriptive des cas étudiés a été la source privilégiée, même si l'analyse de contenu est utilisée dans le troisième cas d'étude. En quatrième étape, nous avons procédé à la démonstration de la validité et de la fiabilité des connaissances produites. Enfin, nous avons procédé à la description générale de notre démarche de recherche.

Cependant, au regard de tous ces éléments retenus pour la méthodologie, la conception de notre démarche peut être résumé en fonction de la description ci-dessous.

Dans la première étape, un diagnostic du secteur maritime est fait à partir d'une série de contexte pour analyser l'incidence de ces politiques publiques sur le développement durable. Dans cette section, il s'agit, (1) de faire ressortir les problèmes ou les lacunes considérés comme des facteurs de blocage pour l'efficacité du transport maritime et (2) de voir les différentes solutions préconisées par les autorités selon les contextes. Sur ce, nous avons choisi une démarche qualitative selon l'expérience canadienne réalisée dans différents contextes pour résoudre des problèmes similaires. Il est considéré comme un choix naturel permettant la prise en compte des dimensions du développement durable dans les politiques publiques du transport maritime qui reste toujours à parfaire tout en favorisant une réflexion approfondie.

Ainsi, pour établir une base comparative solide, les cas étudiés retracent l'évolution historique des politiques du transport maritime canadien dans un sens large. D'abord, sur le plan national, nous avons décidé d'avoir l'ensemble du système portuaire. Néanmoins, seules les APC où la compétitivité et l'efficacité du secteur maritime posent problème ont été prises en compte, excluant ainsi les ports de dimension régionale ou locale. Ensuite, face au changement de l'ordre social, caractérisé par les forces productives et les rapports de production économiques, il est essentiel de traiter l'accès au marché. Un État est étroitement lié au système régional dans lequel il évolue. En effet, chaque État est influencé par les dynamiques et les interactions qui se produisent sur le plan régional. Par exemple un État peut être incité à adopter une politique d'ouverture économique s'il est confronté à une compétition régionale accrue. L'approche interprétative est motivée par la nature des documents examinés, qui sont en général des documents de recherche externe ou de synthèse de l'expérience canadienne. Ces documents contiennent déjà une analyse sémantique préliminaire que nous avons approfondie pour mieux comprendre l'importance relative accordée par les parties prenantes aux différents éléments factuels. Cette approche facilite ainsi le travail d'interprétation en mettant en lumière les points clés et en permettant de mieux comprendre les perspectives et les priorités des acteurs impliqués. Enfin, pour des raisons de cohérence et de fiabilité, nous avons décidé de prendre en compte les

initiatives les plus souvent mentionnées et débattues dans le domaine maritime canadien. Pour cette analyse, nous avons procédé à un codage ouvert. Ce choix est motivé par la présence d'un plus grand nombre de ressources documentaires qui sont liées à l'expression du point de vue d'une seule partie prenante. Dans ce cas, cette partie prenante exprime ses souhaits ou son analyse de la situation. L'option du codage ouvert permet de regrouper toutes ces informations dans un seul paragraphe, offrant ainsi une vision globale de la situation. Cela permet également de faciliter la lecture et la compréhension du document, en évitant les redondances et les répétitions. Il nous permet de valider les théories portant sur des politiques publiques à soutenir le développement durable du transport maritime. En réalité, il s'agit de procéder à un découpage des éléments significatifs contenus dans les sources documentaires pour mettre en lumière et expliquer les préoccupations des différentes parties prenantes dans l'action des politiques publiques du transport maritime.

Nous avons aussi choisi l'unité d'analyse sémantique pour explorer le sens des idées et thèmes mis en évidence. Cette revue systématique axée sur le croisement de données en fonction d'une multiplicité et d'une variété des sources documentaires est en réalité « une source d'informations à privilégier afin d'obtenir rapidement une réponse à une question particulière, que ce soit pour prendre une décision professionnelle, pour élaborer une politique ou pour planifier une étude » (Fortin & Gagnon, 2022, p.233). En d'autres termes, cette volonté d'utiliser seulement des données de sources écrites répond parfaitement à notre démarche qui consiste à placer les acteurs comme l'élément fondamental de cette analyse.

Le tableau ci-dessous résume les points essentiels du design de la recherche.

Tableau 8
Le design de la recherche

| Composants de la recherche | Explications |
|---------------------------------------|--|
| Positionnement épistémologique | Constructivisme reprenant six des huit propositions de Mucchielli (2004) : <i>principe de la construction de la connaissance, principe de la connaissance inachevée; principe de la convenance de la connaissance plausible et principe de la consonance et de la reliance, principe</i> |

| | |
|--------------------------------------|---|
| | <i>téléologique et principe de la récursivité de la connaissance.</i> |
| Méthodologie de recherche | Qualitative |
| Stratégie de recherche | Cas étudiés multiples avec perspective historique ou chronologique (gouvernance portuaire à travers le bilan du modèle canadien depuis la réforme de 1998; les portes et corridors commerciaux stratégiques et les projets de création des nouveaux terminaux à conteneurs des ports de Montréal et de Québec). |
| Collecte des données | Repose principalement sur les documents écrits. Premiers cas : Recherche documentaire, analyse des mémoires de réponses aux appels à commentaires et analyse des appels à commentaires. Deuxième cas : Recherche documentaire avec des documents internes et externes Pour le troisième cas : Recherche documentaire et une revue de presse en ligne |
| Méthode d'analyse des données | Synthèse descriptive appuyée dans le dernier cas étudié d'une analyse de contenu : Au-delà de l'approche interprétative utilisée pour analyser les cas d'études, le codage ouvert est ajouté pour le troisième cas d'étude. |
| Évaluation de la connaissance | Croisement de données en fonction d'une multiplicité et d'une variété des sources documentaires permettant de renforcer la validité du construit, interne et externe ainsi que la fiabilité. |

CHAPITRE 3

GOVERNANCE PORTUAIRE, BILAN DU MODÈLE CANADIEN DEPUIS LA RÉFORME DE 1998

INTRODUCTION

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, les pays ont cherché à renforcer la paix et à s'ouvrir au reste du monde en signant différents accords de partenariat, qu'ils soient bilatéraux ou multilatéraux. Parmi ces accords, on retrouve celui qui concerne le commerce international (GATT). L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce entrant en vigueur en 1948 et regroupant 23 États, dont le Canada, aboutira à la création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 1995. En effet, le GATT qui portait principalement sur le commerce des marchandises, avait pour objectif de favoriser une coopération internationale, axée sur un système de commerce ouvert entraînant une réduction tarifaire et l'élimination de toute discrimination commerciale (Ircha & Wood, 1999). Au cours des dernières décennies, l'économie mondiale a été marquée par d'importants bouleversements, principalement dus à la mondialisation et à la libéralisation des activités de services. Plusieurs restructurations sur le plan des sites de production des biens et services et du réseau de distribution sont enregistrées. Ces restructurations ont pour but de répondre aux exigences d'un marché devenu plus concurrentiel (en termes de flexibilité et d'efficacité) avec des consommateurs plus matures (Brooks & Cullinane, 2006; Notteboom, 2006). Les changements internationaux dans le domaine du transport, en particulier le transport maritime, forcent les États à réviser leur politique publique. La libéralisation et le développement technologique sont les principales raisons des réformes dans ce domaine d'activité (Dion et al., 2002). Les ports, autrefois considérés comme une souveraineté nationale avec une propriété publique, sont maintenant soumis à d'importantes réformes institutionnelles et organisationnelles (Comtois & Slack, 2003; Debrie et al., 2007). Dans ce contexte, les autorités publiques doivent relever les défis de la gouvernance portuaire en reconnaissant les transformations mondiales et en s'y adaptant (Fournis et al., 2015). Cela conduit les gouvernements à impliquer le secteur privé dans la

gestion portuaire à différents niveaux. Le transfert de responsabilité du secteur public au secteur privé fait passer les ports de la propriété et du contrôle de l'État à des régimes de gouvernance¹¹ plus flexibles (Debie et al., 2007). Les ports, qui étaient habituellement sous la tutelle du ministère des Transports, connaissent des changements dans leur mode de gouvernance avec l'investissement de capitaux de la part du secteur privé qui promet une plus grande compétitivité et une réduction de l'intervention de l'État dans la planification et la gestion des infrastructures portuaires (Notteboom, 2006).

C'est à partir des années 90, qu'une transformation majeure de la gouvernance portuaire va commencer à se propager dans les pays dotés de gouvernements centraux puissants, tels que le Royaume-Uni. Cette vague de changement spectaculaire a finalement atteint une échelle nationale dans les années 2000, grâce à travers des programmes de déconcentration et ou de décentralisation et de la transformation des autorités publiques en entités publiques locales (régionales ou municipales) ou en entités portuaires privées et ou commerciales (Brooks et al., 2017; Cullinane & Song, 2002).

Aujourd'hui, ce processus de transformation de la gestion portuaire continue d'attirer l'attention des organismes internationaux (la Banque Mondiale, l'OCDE, l'Union Européenne ou encore des Nations-Unies) et du monde universitaire (Baird, 2000; Baltasar & Brooks, 2001; Cullinane & Song, 2002; Comtois & Slack, 2003; Brooks, 2004; Tongzon & Heng, 2005; Olivier & Slack, 2006; Debie et al., 2007; Brooks & Pallis, 2008; Debie & Ruby, 2009; Ng & Pallis, 2010; Ferrari & Musso, 2011; Verhoeven & Vanoutrive, 2012, Notteboom et al., 2013; Ferrari et al., 2015; Brooks et al., 2017) qui ne cessent de faire l'état de la situation (Laxe, 2008).

¹¹ Le concept de gouvernance est de plus en plus utilisé pour décrire l'exercice du pouvoir, remplaçant ainsi les termes traditionnels tels que gouvernement ou gestion. Cette évolution témoigne d'un changement significatif dans la manière dont le pouvoir est exercé. En effet, la gouvernance se distingue du concept traditionnel de gouvernement, qui est associé à une forme organisée, rationnelle et cohérente du pouvoir. En revanche, la gouvernance renvoie à un processus de coordination qui permet à différents acteurs disposant de pouvoirs de décision variés d'exercer leurs pouvoirs politiques, économiques et administratifs à tous les niveaux de la structure du système national, régional et local. Ainsi, la gouvernance se traduit par une participation accrue de la société civile organisée dans l'élaboration des décisions et leur mise en œuvre. https://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8360459

Pour rappel, l'objectif général de ce mémoire est d'analyser dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ?

Dans ce chapitre, nous avons mandat d'apporter notre contribution dans ce sens en essayant de faire le diagnostic du modèle de gouvernance canadienne depuis sa réforme de 1998. Plusieurs chercheurs ont auparavant essayé de traiter ce sujet au fil des années (Ircha & Wood, 1999; Brooks, 2004, Brooks, 2006, Debie et al., 2007; Davis, 2012).

Notre défi est de faire le bilan de ce modèle de gouvernance après un quart de siècle. Une transition qu'on juge suffisante pour que les décideurs mettent en œuvre les ajustements structurels. Ainsi, une évaluation du programme de cession des ports sera faite en se basant sur la littérature déjà établie : articles; documents administratifs; informations des sites Web portuaire du gouvernemental fédéral et des administrations portuaires.

En effet, l'importance de ce travail est de combler les lacunes de la littérature existante en analysant le processus de réforme. Mais plus, ce travail nous permet de savoir si le programme de cession a été un exemple de réussite en termes de gestion efficace, de développement économique, de participation des communautés locales, de partenariat avec le secteur privé et d'implication des autochtones. Il nous permet ensuite, de formuler des recommandations politiques au besoin pour améliorer le modèle de gouvernance portuaire afin qu'il reste une référence dans un secteur en profonde mutation.

3.1 L'HISTORIQUE DE LA RÉFORME PORTUAIRE AU CANADA

Le Canada est un pays reconnu pour son importance dans le domaine du transport maritime. Avant même la réforme portuaire de 1998, qui a été largement médiatisée, le pays avait déjà mis en place d'autres réformes dans ce secteur. En 1936, le gouvernement a entrepris sa première réforme dans le domaine portuaire. Cette décision est intervenue cinq ans après que la Grande-Bretagne a pris la décision de ne plus exercer de contrôle sur les activités de navigation dans les eaux canadiennes (Brooks, 2017). Le gouvernement fédéral a pris la décision de regrouper les commissions portuaires existantes afin de créer

une société d'État appelée National Harbours Board (NHB) ou Conseil des ports nationaux, conformément à la Loi sur ledit Conseil (Brooks, 2006). Cette nouvelle entité, placée sous la tutelle du ministère des Transports, a été dotée du pouvoir de commander et de contrôler les commissions portuaires. Dans cette perspective, les administrations locales des cinq principaux ports maritimes du Canada (Montréal, Québec, Vancouver, Halifax et Saint-John) devaient toujours obtenir l'approbation du Conseil des ports nationaux basé à Ottawa. avant de prendre des décisions importantes.

Au fil du temps, le nombre de ports sous le contrôle de cet organisme a augmenté pour atteindre quinze, incluant des ports tels que Toronto, Fraser, Hamilton, Thunder Bay, Oshawa, Alberni, Nanaimo, Windsor et Hope (Brooks, 2017). Grâce à cette expansion, le Conseil des ports nationaux a pu gérer la moitié du commerce maritime canadien (Brooks, 2009). Entre-temps, Transports Canada était responsable de la gestion de plus de 500 petits ports et quais à travers le pays.

Dans les années 1970, le système bureaucratique et centralisé de la NHB est fortement critiqué. En effet, ce système s'est révélé incapable de faire face à un environnement concurrentiel en pleine mutation caractérisée par le début de la conteneurisation.

En 1982, l'administration portuaire a subi une deuxième réforme marquée par le partage des responsabilités entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Cette réforme a été mise en place à la suite de l'adoption de la *Loi sur la Société canadienne des ports* (ancien Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867).

En effet, le processus de décentralisation portuaire au Canada a débuté en 1973 avec le transfert de plus de 2 000 ports et quais au ministère de l'Environnement. Cependant, c'est en 1983, avec la publication du livre blanc du gouvernement libéral, que ce processus a pris une nouvelle ampleur, qui a conduit à une restructuration des ports commerciaux grâce à la ratification de la *Loi sur la Société canadienne des ports* (Brooks, 2006; Ircha, 2001).

L'objectif était d'accorder plus d'autonomie aux ports dans la gestion de leurs intérêts régionaux et locaux. Le modèle de gouvernance proposé consiste à transformer chaque port de la NHB en une société portuaire locale (LPC), tandis qu'un Conseil d'administration central sera établi à Ottawa pour superviser l'ensemble du système portuaire canadien. Les

conseils d'administration sont nommés par le ministre des Transports et pour financer les projets d'investissements le port pourrait recourir au pouvoir d'emprunt du fédéral ou solliciter des institutions privées après l'approbation du conseil (Brooks, 2009). De plus, les ports ont toujours la possibilité de recevoir un soutien financier de la part du gouvernement. Puis, les commissions portuaires ont une position semi-autonome dans la structure. Elles sont responsables du contrôle des sociétés portuaires, notamment dans des domaines tels que la location de propriétés ou l'établissement de règlements administratifs. Enfin, il existe également un groupe de petits ports administrés par Transports Canada.

Lorsque le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir en 1984, les acteurs portuaires pensaient que le processus de cession serait entièrement exécuté dans le secteur maritime, à l'instar de la commercialisation des aéroports (Brooks, 2006). Cependant, ils ont rapidement réalisé que cette réforme était impuissante et ne semblait pas être la bonne solution pour porter leurs objectifs commerciaux et se détacher du contrôle du gouvernement du Canada (Ircha, 1997).

Tableau 9

Configuration du système portuaire avant et après la réforme de 1998

| Système portuaire avant la réforme de 1998 | Société canadienne des ports | Commissions portuaires (semi-autonome) | Ports régionaux / locaux (contrôlés par Transports Canada) |
|---|--|--|---|
| Système portuaire après la réforme | Administrations portuaires canadiennes | Ports régionaux / locaux (ministères, provinces; entités locales ou privées) | Ports éloignés (contrôlés par Transports Canada) |

Durant les années 1990, les autorités publiques canadiennes ont adopté une approche nommée « déficit zéro » dans le but de rétablir la stabilité financière du pays et de prévenir une augmentation excessive de la dette publique (Debrie & Ruby, 2009). Ces réformes ont d'abord touché les aéroports régionaux et les réseaux de transport ferroviaire avant de s'intéresser aux infrastructures portuaires.

En 1994, le gouvernement fédéral dans sa volonté d'organiser les dépenses publiques a décidé d'introduire un budget comportant entre autres une réduction des dépenses fédérales dans l'industrie du transport maritime. La *loi C44* sur la Politique maritime nationale adoptée en 1995 sera approuvée en 1998 en tant que *loi C9* de la *Loi maritime*. Le gouvernement a entrepris une série de mesures visant à se désengager de sa responsabilité traditionnelle à l'égard des ports régionaux et locaux. Ces mesures comprennent la privatisation des entités publiques, la vente ou le transfert d'infrastructures portuaires à des acteurs privés, la gestion confiée à des corporations privées, ainsi que l'introduction ou l'augmentation des tarifs pour les services qui demeurent sous la responsabilité publique. Dans certains cas, cela a même conduit à la fermeture de certains ports. (Comtois, 2014; Lévêque, 2012). La loi en question vise essentiellement à mettre en place une politique maritime qui permettra au Canada de se doter de l'infrastructure nécessaire pour soutenir efficacement ses objectifs socioéconomiques, tant au niveau national, régional que local, ainsi que commerciaux, tout en contribuant à promouvoir et à préserver sa compétitivité. (MJC, 1998).

Cette politique, qui concerne 549 ports d'intérêt régionaux et locaux, a été divisée en trois groupes en fonction d'une hiérarchie établie : le premier niveau regroupe les ports caractérisés par des trafics diversifiés et qui sont financièrement autonomes. Ces ports ont un statut d'administration portuaire canadienne (APC). Pour la délivrance de la lettre patente, l'administration portuaire doit remplir les quatre principes directeurs de l'article 8 (1) de la *Loi maritime du Canada* :

- le port dispose d'une autonomie financière et continuera probablement à l'être;
- il revêt une importance déterminante pour le commerce du Canada;
- il est connecté à une ligne essentielle de chemins de fer ou à des axes routiers conséquents;

- il est un lieu d'activités diversifiées.

Le second groupe concerne les ports de dimension régionale ou locale devant être transférés aux autorités régionales ou locales et, enfin le dernier groupe est celui des « ports éloignés » (*remote ports*) constituant l'unique moyen d'accès aux zones insulaires que les communautés locales ont le choix de prendre ou de laisser sous la responsabilité de Transports Canada (Brooks, 2006; Debie & Ruby, 2009).

En ce qui concerne les ports ayant des intérêts régionaux ou locaux, le gouvernement fédéral a donné la priorité aux autres ministères tels que ceux de l'industrie et la pêche pour la gestion. En cas de désintéressement de leur part, la gestion est proposée aux provinces, aux municipalités, aux organismes communautaires ou aux acteurs privés.

Tableau 10

Évaluation du programme de cession après la réforme

| Types de ports | Année 2004 | Année 2006 | Année 2018 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Ports transférés aux ministères fédéraux | 65 | 65 | 68 |
| Ports transférés aux gouvernements provinciaux | 40 | 40 | 43 |
| Ports déclassés pour des intérêts locaux | 116 | 124 | 149 |
| Ports démolis ou fermés | 25 | 26 | 34 |

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Ports régionaux ou locaux exploités par Transports Canada | 66 | 57 | 23 |
| Ports éloignés sous la tutelle de Transports Canada | 26 | 26 | 21 |
| Total | 357 | 357 | 356 |
| Nombre de ports déclassés de 1996 à 2000 | 211 | | |

Face aux défis du commerce effectués dans la région de l'Asie-Pacifique marquée par un système de transport de plus en plus conteneurisé, trois administrations portuaires de Vancouver (Vancouver, fleuves Fraser et North Fraser) ont décidé de fusionner le premier janvier 2008 (Transports Canada, 2008). Cette fusion porte le nombre des administrations portuaires canadiennes à 18. En 2019, on a assisté à une nouvelle fusion qui a réduit le nombre d'APC à 17 APC. La fusion des administrations de Hamilton et d'Oshawa donne le nom de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa.

Ce processus actuel de fusion des APC est le fruit de la présence des investisseurs privés dans l'industrie du transport maritime. Cependant, même si les investisseurs privés assurent désormais les rôles d'opérations, le rôle de régulateur reste toujours du domaine de l'autorité publique.

3.2 LE SYSTÈME DE GOUVERNANCE DES APC

La *Loi maritime du Canada* accorde aux administrations portuaires le mandat de gouvernance portuaire, ce qui leur permet de gérer les ports du pays (Brooks, 2006; Ircha, 2001). Ces APC sont des organismes sans but lucratif et leur conseil d'administration est

composé de 7 à 11 membres provenant de la municipalité, du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral et de la société civile locale (Debrie & Ruby, 2009). La plupart des administrateurs, soit de 7 à 9 membres, sont nommés par l'autorité fédérale (Ircha, 2001). Chaque Autorité Portuaire Canadienne (APC) est gérée par un conseil d'administration indépendant qui a pour responsabilité de définir les stratégies et les plans d'investissement, ainsi que de superviser l'exploitation des ports. Les critères de nomination et d'admissibilité des candidats au conseil d'administration sont définis dans la lettre patente de chaque APC, qui précise également les limites de l'autorité portuaire en matière de gestion des contrats en tant que mandataire de sa Majesté, ainsi que sa capacité à emprunter de l'argent en mettant à profit son crédit.

Cependant, les lettres patentes de l'autorité portuaire peuvent faire l'objet de modifications dans l'un des cas conformément à l'article 9 (i) de la *Loi maritime* :

- Des activités typiques aux activités de l'administration portuaire (les lettres patentes supplémentaires sont délivrées par le ministre des Transports);
- Des activités indispensables aux opérations portuaires (les lettres patentes supplémentaires sont délivrées par le ministre des Transports, après l'accord du président du Conseil du Trésor et le ministre des Finances);
- La limite d'emprunt (les lettres patentes supplémentaires sont approuvées par le gouverneur en conseil sur instruction des ministres des Transports et des Finances).

Le mandat des administrateurs au sein du conseil d'administration a une durée de trois ans, et il peut être renouvelé pour trois mandats consécutifs. Le conseil d'administration est responsable de garantir que le mandat de la moitié, au maximum, des membres du conseil se termine au cours d'une année. Cette rotation permet d'assurer une certaine stabilité et continuité au sein de l'administration portuaire. De plus, pour le bon fonctionnement de l'administration portuaire, plusieurs mécanismes sont mis en place.

Parmi ceux-ci, nous pouvons énumérer :

- Les administrations portuaires sont dans l'obligation de soumettre au ministère des Transports un plan d'activités quinquennal. Ce plan doit inclure toutes les

informations demandées par le ministre, ainsi que tout changement majeur par rapport au plan d'activités précédent. Cette soumission doit être effectuée dans les trois mois suivant la fin de chaque mandat.

- Les administrations portuaires sont tenues de fournir chaque année un bilan financier détaillé qui comprend toutes les informations relatives aux activités portuaires, telles que mentionnées dans les alinéas 28 (2a et b).
- Les administrations portuaires ont l'obligation de publier leur documentation dans les deux langues officielles afin d'assurer un accès transparent et responsable à l'information pour les utilisateurs et le public notamment en ce qui concerne les décisions environnementales.

3.3 LA SITUATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES DU CANADA

3.3.1 Description de quelques APC

3.3.1.1 Le port de Vancouver-Fraser

Le port de Vancouver-Fraser est géré par l'administration portuaire de Vancouver-Fraser. Situé sur la côte du sud-ouest de la Colombie-Britannique, il couvre 16 municipalités avec des territoires traditionnels et des terres visées par un traité de plusieurs autochtones des Salish du littoral. Il s'étend de Robert Bank et du fleuve Fraser jusqu'à Burrard Inlet inclusivement. Ainsi, disposant d'une superficie de 1 600 hectares d'eau, de plus de 1 500 hectares de terres et de plusieurs centaines de kilomètres sur le littoral, le port de Vancouver-Fraser constitue le premier port canadien. Il compte 27 grands terminaux gérés par le secteur privé qui négocie directement avec les expéditeurs et les services de fret, comme les chemins de fer, les compagnies maritimes ou encore les sociétés de camionnage. Le port de Vancouver-Fraser détient trois vastes installations ferroviaires de marchandises de classe 1, notamment le *Canadian National Railway* (CNR) le *Canadian Pacific Railway* (CPR) et le BNSF (*Railway*). Le CNR assure le trafic de conteneurs et de fret de tous les terminaux de la Côte-Nord, tandis que le CPR couvre les terminaux de vrac de la Rive-Sud. La *Southern Railway* de Colombie-Britannique assure le trafic sur le plan local. Le port est spécialisé dans le trafic de plusieurs types de marchandises dont le plus important constitue le vrac (solide et liquide) suivi des

conteneurs, vient le *breakbulk* et, enfin, les automobiles. Le port de Vancouver-Fraser, classé premier port canadien, enregistre le plus grand nombre de quantité de fret manutentionné par les APC. En 2018, ce chiffre s'élevait à 147,1 millions de tonnes, soit près de 43 % de l'ensemble des administrations portuaires. Il est aussi le plus grand port à conteneurs du Canada. En 2018, plus de 3,39 millions d'EVP ont transité dans le port. Il joue un rôle majeur dans le développement économique local et régional en traitant plus d'un dollar sur trois du commerce de marchandises canadiennes en dehors de l'Amérique du Nord. De plus, près de quatre millions de dollars de taxes sont récoltés chaque jour dans ses activités portuaires à travers tout le pays. Il contribue également à la lutte contre le chômage avec 115 300 emplois, 7 milliards de dollars de salaires et 119 milliards de dollars de PIB au Canada.

3.3.1.2 Le port de Montréal

Le port de Montréal est gouverné par l'administration portuaire de Montréal (APM). Il est situé sur le Saint-Laurent, considéré comme l'une des plus grandes voies navigables du monde, à 1 600 km à l'intérieur des terres de l'Atlantique. Il est le deuxième plus grand port en termes de tonnage manutentionné après le port de Vancouver-Fraser. Le port compte 18 terminaux dont cinq terminaux à conteneurs qui assurent sa liaison maritime avec plus de 100 pays sur les cinq continents. Il est aussi connecté au réseau ferroviaire de Canada *National Railway* et de *Canadian Pacifique Railway* grâce à son propre système ferroviaire distant de 100 km avec quatre locomotives. Les terminaux à conteneurs ont la capacité d'accueillir à la fois deux navires post-Panamax, faisant de lui le deuxième plus grand port à conteneurs, après le port de Vancouver-Fraser, mais le premier dans l'Est du Canada et le cinquième sur la Côte-Est de l'Amérique du Nord.

Principale porte d'entrée vers l'Est du Canada, il constitue un point stratégique pour les compagnies maritimes. Il donne accès à court terme aux principaux centres de distribution et de marchés de consommation au Canada, dans le *Midwest* et le nord-est américain. Sur le plan international, le port est desservi par dix services réguliers exploités par six leaders dans le transport de conteneurs, dont CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, Maersk

Line, MSC et OOCL. D'autres lignes desservent également le port et parmi lesquelles on peut citer : Algoma, Atlantic Ro-Ro Carriers, CTMA Group, Canada States Africa Line, Oceanex, etc.

Le port de Montréal, en dehors des marchandises conteneurisées, est aussi un spécialiste des marchandises non conteneurisées, du vrac solide (céréales, engrais, minerai de fer, sel, sucre brut) et du vrac liquide (produits pétroliers). L'année 2018 est considérée comme l'année record du port. En effet, il a manutentionné 38,9 millions de tonnes de fret, soit une hausse de 2,3 % par rapport à l'année 2017. En ce qui concerne le transport à conteneurs, le port a enregistré une hausse de 9 %, soit 1,7 million d'EPV en 2018 par rapport à l'année 2017. Cela étant dit, un conteneur sur quatre au Canada transite par le port de Montréal, seul port à conteneurs dans la province du Québec et de l'Ontario. Aujourd'hui, le port contribue fortement au développement de l'économie avec une valeur ajoutée annuelle estimée à 2,1 milliards de dollars, et contribue au marché du travail avec plus de 19 000 emplois directs, indirects et induits dans les différents domaines du secteur maritime.

3.3.1.3 Le port de Prince Rupert

Le port de Prince Rupert est géré par l'Administration portuaire de Prince Rupert. Longtemps réputé pour sa proximité avec les marchés émergents d'Asie, le port est situé sur la Côte Nord-Ouest du Canada en Colombie-Britannique. Plus précisément, à l'Ouest par les îles Kinahan, à l'Est par le port de Porpoisie, au Nord par *Tuck Inlet* et au Sud par *Kitson Island*.

Le port de Prince Rupert, faisant ses débuts dans le transport en vrac est aujourd'hui un modèle de réussite dans le transport de marchandises conteneurisées. Ainsi, il a manutentionné 26,7 millions de tonnes de fret en 2018, lui permettant d'occuper la cinquième place derrière le Québec, Saint-John, Montréal et Vancouver-Fraser, mais aussi, la troisième place dans le transport de conteneurs avec 1, 036 million d'EVP après Vancouver-Fraser et Montréal, soit une hausse de 41 % en deux ans. La diversité de marchandises transitées au port (conteneurs, céréales, charbon, granulés de bois, etc.) lui a permis d'enregistrer un record de 10 % de hausse par rapport à l'année 2017. Selon Bud Smith, président de l'administration portuaire, cette croissance s'explique par l'expansion

du terminal et l'installation de nouveaux services logistiques. Le *Canadian National Railway* permet au port de desservir les marchés situés au cœur de l'Amérique du Nord.

Le port est considéré comme un véritable moteur de développement tant sur le plan local que national. Les revenus d'exploitation sont estimés à 62,4 millions de dollars au cours de l'année 2018, soit une augmentation annuelle de 16,6 % par an. Durant cette période indiquée, les taxes payées sur le plan provincial et fédéral sont estimées respectivement à 33 millions de dollars et à 83 millions de dollars. De plus, le port emploie plus de 8 000 personnes avec un PIB estimé à 1,3 milliard de dollars et une production économique totale évaluée à 2,4 milliards de dollars.

3.3.2 Le bilan du trafic maritime

Le Canada est toujours considéré comme un pays de commerce maritime en raison de sa position géographique, avec une superficie de près de 10 millions de kilomètres carrés, lui permettant une ouverture sur trois océans (l'océan Pacifique à l'ouest, l'océan Atlantique à l'est et l'océan Arctique au nord). Il a le plus long littoral avec des voies navigables intérieures praticables pendant une grande partie, voire toute l'année (Transports Canada, 2015a).

En effet, la *Loi maritime du Canada*, 1998 a permis aux ports, véritables atouts stratégiques pour le développement économique, de tendre vers un « commercialisme » après la création des APC comme des sociétés commerciales sans but lucratif (Ircha, 2001). L'objectif était de stabiliser l'économie portuaire défaillante par la modernisation du réseau portuaire pour accroître la compétitivité et l'efficacité, et renforcer la réglementation et la sécurité (Transports Canada, 2015a).

Les APC, dans un contexte de léger ralentissement du commerce maritime mondial en 2018, avec une hausse de 2,7 %, en deçà des moyennes historiques de 3%, présentent une moyenne de 2 % en 2018 (Transports Canada, 2018a; UNCTAD, 2019). Les ports canadiens, principaux points d'entrée des produits manufacturés en conteneurs, constituent des plaques tournantes essentielles reliant les lignes côtières canadiennes aux marchés intérieurs canadiens et américains. Au courant de l'année 2018, près de 342,1 millions de

tonnes de fret international et national ont été manutentionnées dans les 18 APC canadiens. Le port de Vancouver, situé sur la Côte Sud-Ouest de la Colombie-Britannique, se taille la part du lion. Il détient à lui seul près de la moitié du fret manutentionné, soit 43 % (147,1 millions). Le port de Montréal, classé deuxième plus grand port à conteneurs, a manutentionné près de 11,5 % de fret (38,9 millions de tonnes) dont la majorité vient d'Europe, et dessert principalement les régions du Québec, de l'Ontario et du *Midwest américain*. Le reste des APC se partage les 45,6 % du restant du fret manutentionné, soit 156,1 millions de tonnes. Les ports de St-John's, d'Alberni, Saguenay et d'Oshawa occupent le bas du tableau avec moins de deux millions de tonnes transitées dans ces ports.

Durant la dernière décennie, le port de Nanaimo présente le meilleur taux de croissance annuelle composée avec 14,8 % suivi du port de Prince Rupert (9,2 %), du port de Montréal (5,3 %), du port de Trois Rivières (4,4 %) et du port de Vancouver-Fraser avec un taux de 4,2 %. Cependant quatre ports affichent une baisse de leur trafic maritime durant la période indiquée (2009-2018), ce qui les ramène à un taux de croissance annuel négatif : Saint John (0,8), Halifax (0,8), Belledune (0,6) et Oshawa (3,6). Le port de Saguenay présentant la plus faible quantité de fret manutentionné en 2018, affiche un taux de croissance annuel composé de 3,6 % durant cette période. Dans l'ensemble, les administrations portuaires présentent un taux d'accroissement annuel de 3,6 % par rapport à l'intervalle indiqué.

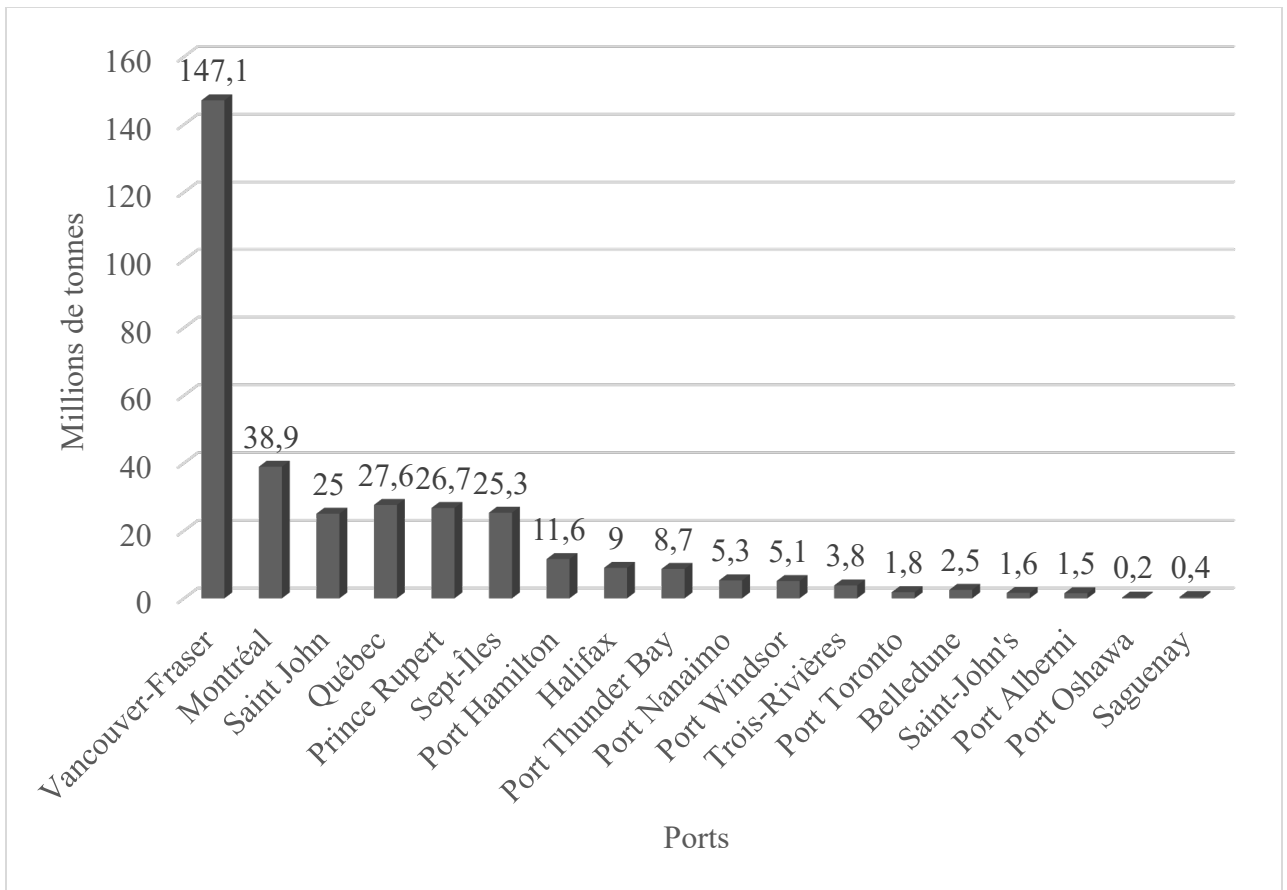


Figure 5: Trafic maritime manutentionné par les administrations portuaires canadiennes (APC) en 2018

D'après les études de *Canadian Sailings*, la quantité en tonnes de fret manutentionnée par les administrations portuaires va connaître une légère baisse en 2019. Les 17 APC ont manutentionné plus de 340 millions de tonnes de fret contre 342,1 millions de tonnes dans les 18 APC en 2018.

3.3.3 Le bilan financier

La forte croissance du fret manutentionné par les APC au cours des dernières décennies, passant de 246 millions de tonnes en 2008 à 342,1 millions de tonnes en 2018, fait que la plupart des ports ont pu résister financièrement au cours des années. Un groupe d'experts affirme que l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique a permis au port de Vancouver d'avoir une croissance de 35 % depuis 2006, mais aussi au port de

Prince Rupert d'être le second port sur la Côte Ouest et troisième sur le plan national en terme de manutention de fret conteneurisé (Transports Canada, 2015a). Cependant, si certains ports font de larges bénéfices, d'autres se distinguent par les pertes enregistrées (Gouvernal et al., 2006). Dans la dernière décennie, seuls les ports d'Alberni et de Nanaimo ont enregistré plusieurs années de déficits financiers (Brooks, 2017). L'année 2015 a été l'année où on constate le plus grand nombre d'APC qui ont enregistré une perte, à savoir les ports d'Alberni, de Nanaimo, de Sept-Îles et d'Oshawa. En 2017, les APC ont présenté des actifs totaux s'élevant à plus de 4,160 milliards de dollars. Malgré la forte concurrence observée sur la Côte Nord-américaine avec leurs voisins des États-Unis, la plupart des APC montrent des arguments leur permettant d'avoir des ratios d'exploitation durables, des sources de revenus stables capables de maintenir leur situation financière positive (Brooks, 2017). En 2017, les APC ont généré un taux de rendement actif de 7,8 %, soit une hausse de 2,1 % par rapport à l'année 2016. Les ports de Vancouver, d'Oshawa, d'Alberni et de Windsor présentent les meilleurs taux de ratio d'exploitation en 2017. Alors que le port de Toronto avec un ratio d'exploitation de 84,8 % détient le meilleur pourcentage de rendement de l'actif avec 28,2 % (Transports Canada, 2018a).

Durant la période 2009-2017, les recettes d'exploitation annuelles ont augmenté en moyenne de près de 7 %, passant de 389,8 millions de dollars en 2009 à 664,9 millions de dollars. Le bénéfice net annuel des ports est de 22 % durant cette période indiquée. Le port de Vancouver, premier port canadien, a un taux de recettes d'exploitation annuel de 6,6 %, soit un bénéfice net annuel de 17,7 %. En revanche, le port de Saguenay, le plus petit port en termes de tonnage en 2018, affiche une recette d'exploitation annuelle de 5,8 %, même si dans l'ensemble son taux de bénéfice net annuel est négatif de 3% dans l'intervalle 2009-2017.

Selon *Canadian Sailings*, à l'exception du port de Toronto, les revenus globaux des ports ont connu une hausse de 8,8 %, soit 657,9 millions de tonnes en 2018 en comparaison à l'année 2017 qui est de 609,5 millions de dollars. Les ports de Vancouver, de Sept-Îles, de Montréal, de Prince Rupert et de Halifax présentent les meilleures performances en matière de rendement des capitaux propres et de rendement des actifs. Toujours d'après les études de *Canadian Sailings* en 2018, le port de Saguenay, avec un revenu de 10,36 \$ par tonne

de fret, affiche le plus grand bénéfice d'exploitation par tonne de fret pour un bénéfice net « global » de 1 134 200 \$. La commercialisation a sensiblement amélioré le rendement des opérations et l'état des installations des ports fédéraux affichant des performances généralement adaptées à l'économie canadienne en termes de transbordement (Transports Canada, 2015a).

Tableau 11

Bilan financier des administrations portuaires canadiennes (APC) en 2017

| APC | En milliers de dollars | | | | Ratio d'exploitation | Rendement de l'actif (perte) |
|--------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------|-------------------------|------------------------------------|
| | Recette d'exploitation | Bénéfice d'exploitation (perte) | Bénéfice net (perte) | Actifs totaux | | |
| Vancouver | 246 452 | 112 955 | 146 053 | 1 776 708 | 50,1 % | 8,2 % |
| Montréal | 112 677 | 26 585 | 20 076 | 433 608 | 76,4 % | 4,6 % |
| Halifax | 41 831 | 9 952 | 8 450 | 220 436 | 76,2 % | 3,8 % |
| Québec | 35 359 | 7 318 | 5 419 | 162 997 | 79,3 % | 3,3 % |
| Saint John | 22 578 | 4 852 | 4 008 | 102 295 | 78,5 % | 3,9 % |
| St. John's | 7 917 | 2 518 | 1 914 | 46 272 | 68,2 % | 4,1 % |
| Prince Rupert | 62 411 | 27 512 | 24 189 | 259 047 | 55,9 % | 9,3 % |
| Port Alberni | 5 048 | 236 | 176 | 16 350 | 95,3 % | 1,1 % |
| Hamilton | 26 372 | 6 137 | 3 646 | 145 426 | 76,7 % | 2,5 % |
| Nanaimo | 9 526 | (238) | (379) | 32 464 | 102,5 % | (1,2 %) |
| Thunder Bay | 3 321 | 415 | 514 | 43 391 | 87,5 % | 1,2 % |
| Toronto | 60 792 | 9 251 | 96 817 | 343 140 | 84,4 % | 28,2 % |
| Windsor | 1 491 | 36 | 82 | 14 012 | 97,6 % | 0,6 % |
| Saguenay | 3 180 | 786 | 764 | 29 482 | 75,3 % | 2,6 % |
| Sept-Îles | 8 857 | 2 300 | 7 390 | 339 722 | 74,0 % | 2,2 % |

| | | | | | | |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------|--------------|
| Trois-Rivières | 7 098 | 1 447 | 1 312 | 110 470 | 79,6 % | 1,2 % |
| Belledune | 8 415 | 3 080 | 2 685 | 74 468 | 63,4 % | 3,6 % |
| Oshawa | 1 642 | 11 | (231) | 9 910 | 99,3 % | (2,3 %) |
| Total | 664 967 | 225 153 | 322 885 | 4 160 198 | 66,1 % | 7,8 % |

Source : Transports Canada, 2018a

3.4 EN FONCTION DE LA SITUATION ACTUELLE, LES APC ONT-ELLES ATTEINT LEURS OBJECTIFS INITIAUX DE LA RÉFORME DE 1998?

En se référant aux objectifs initiaux des autorités gouvernementales, on peut dire que la réforme portuaire à travers la *Loi maritime du Canada*, 1998, peut être considérée comme un succès sous plusieurs angles. Les autorités fédérales, dans un souci d’apporter une solution définitive aux différentes charges portuaires que le budget ne pouvait plus couvrir, avaient bien mentionné dans l’article 8(1) de la *Loi maritime*:

L’administration portuaire doit :

- Être financièrement autonome;
- Présenter une importance stratégique;
- Se connecter à une ligne essentielle de chemin de fer ou à des axes routiers décisifs;
- Avoir des activités diversifiées.

Le bilan des APC fait dans la section précédente confirme notre position. En effet, la plupart des administrations sont financièrement autonomes, limitant la fonction des autorités fédérales à de simples superviseurs dans la gestion des activités portuaires (Brooks, 2017). Le transport maritime, un pilier de l’économie mondiale, est le principal fournisseur de services dans le commerce international, représentant 90 % des échanges internationaux (Selkou, 2004). Le Canada, réputé comme un grand pays commerçant, les APC ont beaucoup contribué à la croissance, à la compétitivité et à la prospérité économique du pays. En 2018, les échanges maritimes (exportations et importations) ont été chiffrés à 38 095 millions de dollars avec les États-Unis contre 212 692 millions de

dollars avec le reste du monde (Transports Canada, 2018a). Ces chiffres peuvent rapidement évoluer avec l'entrée en vigueur de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) en décembre 2018. Cet accord donne au Canada plus d'opportunités sur les marchés d'Asie et d'Amérique latine. Selon l'Association des chemins de fer, les administrations portuaires canadiennes (APC) sont parfaitement intégrées au réseau multimodal. En effet, sur les 18 administrations portuaires du pays, 16 d'entre elles disposent d'un accès ferroviaire directement sur leur terre. Cette connexion ferroviaire permet aux ports de faciliter le transport de marchandises en reliant directement les installations portuaires aux réseaux ferroviaires nationaux. En 2017, les APC ont manutentionné un total de 329 millions de tonnes de fret (ACFC, 2018).

Malgré tout, la réforme en question est perçue différemment par les autorités fédérales et les APC. D'un côté, les autorités fédérales la considèrent comme un succès, mais de l'autre côté, les APC ont des réserves quant à la réussite de ce modèle de gouvernance. La mondialisation économique, l'innovation et l'émergence de nouveaux acteurs caractérisées par une concurrence Nord-américaine et mondiale ont établi les lacunes du modèle canadien. Ces manquements touchent plusieurs points notamment la gouvernance du port, où des problèmes sont identifiés. De plus, il est souligné que les activités portuaires sont soumises à des limitations et des contraintes qui peuvent entraver leur développement. Les restrictions financières ainsi que les coûts administratifs additionnels sont également mentionnées comme un obstacle potentiel à la croissance du port (Ircha, 2001). Le modèle canadien fondamentalement solide doit faire l'objet de modifications supplémentaires pour permettre aux ports de faire face à des pressions à long terme en raison de la concurrence et des attentes sur plan de la compétence et des équipements (Transports Canada, 2015b). Les administrations portuaires ont besoin de plus d'autonomie dans leur gestion pour disposer d'un modèle puissant et entièrement commercial (Ircha, 2001). Aujourd'hui, seul un modèle davantage axé plus sur la commercialisation peut permettre aux administrations portuaires de continuer à être plus compétitifs et efficaces en disposant de nouvelles infrastructures au bon moment et au bon endroit ainsi que d'une bonne connaissance des structures commerciales. Ainsi, il s'avère important que les autorités fédérales apportent à la *Loi maritime* de 1998 certaines modifications qui concernent en grande partie son article 8 (2). (voir 3.4.1, 3.4.2 et 3.4.3).

3.4.1 Le mode de fonctionnement du conseil d'administration portuaire

Le fonctionnement du conseil d'administration portuaire est remis en question en raison de ses limites. En premier lieu, nous pouvons énumérer le système de nominations des membres du conseil qui pose un problème. Le gouvernement fédéral a un contrôle total sur la composition du conseil des administrations portuaires. Seuls deux membres peuvent être nommés sans l'accord du gouvernement ou de l'autorité fédérale, comme le déclarent les alinéas f (ii) et f (iii) de l'article 8 (2) de la *Loi maritime*. Les autres membres du conseil, soit 7 à 9 membres, sont nommés par l'autorité fédérale sur instruction du ministre des Transports, après consultation avec les utilisateurs du port (Ircha, 2001).

En second lieu, nous avons un problème important dans le processus de nomination des membres du conseil des administrations portuaires qui est la lourdeur administrative. Cette situation a entraîné une diminution du nombre de membres dans de nombreuses administrations portuaires, selon l'Association des administrations portuaires (AAPC, 2018). L'absence de cadre légal clair concernant la durée des mandats au sein des Administrations portuaires du Canada (APC) soulève des questions sur la légitimité de certains mandats, qu'ils soient plus courts ou plus longs que ce qui est prévu par la loi (Ircha, 2001).

En dernier, l'exclusion d'individus chevronnés dans la liste de candidature a des répercussions significatives sur le bon déroulement des activités portuaires.

3.4.2 Acquisition et cessation des terres

Pour suivre le rythme effréné de la croissance maritime, les ports canadiens ont besoin de plus en plus d'espace pour la manutention et l'entreposage du fret. En 2017, le commerce mondial avait enregistré son taux de croissance le plus élevé depuis 2011 (OMC, 2018). Selon le *Canadian Sailings*, les administrations portuaires ont en croissance de 7,3 % de volumes portuaires en 2017 par rapport à l'année 2010. Le processus d'acquisition et de cessation des terres pour l'expansion des activités portuaires se présente comme une dure épreuve. Il nécessite toujours des lettres patentes supplémentaires avec une durée de délivrance parfois longue. L'association des APC indique que, même des cas ne présentant

aucune contrainte peuvent prendre plusieurs années avant délibération suscitant l'accord de trois ministères fédéraux minimum (AAPC, 2018). Du coup, les administrations portuaires se trouvent parfois dans l'incapacité de répondre aux demandes du marché.

Le projet des silos du port de Québec en est un exemple (Fournis et al., 2015). Le port, réputé dans le transport de vrac liquide, voulait augmenter sa capacité avec la construction de six méga réservoirs. Malheureusement, ce projet fera l'objet de polémiques entre plusieurs acteurs ayant des intérêts divers sur le site de Limoilou. Parmi lesquels on peut citer : les acteurs institutionnels (Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP), Ville de Québec et Administration portuaire de Québec), les acteurs privés (Arrimage Québec, IMTT-Québec et Carterm), les organismes citoyens (Amis de Saint-Laurent, Conseil régional de l'Environnement / Nature Québec et Conseils quartiers) et le Comité mixte (Comité des relations avec le Québec et le Comité pour l'intégration des silos de Québec). Il a fallu près d'un an pour que l'administration portuaire puisse convaincre les différents acteurs de l'importance du projet et l'autorisation finale de construction. En septembre 2014, un an après la publication de la décision du projet, les silos sont livrés à l'administration portuaire dans la grande satisfaction des autorités municipales, provinciales et fédérales.

Aujourd'hui, dans un contexte de plein essor du trafic de conteneurs, le port de Montréal connaît la même situation avec son projet d'agrandissement à Contrecoeur. Le port se trouvant confronté à un problème d'espace dans les prochaines années, l'administration portuaire a octroyé une enveloppe de 750 millions pour la construction d'infrastructures portuaires sur une superficie de 120 hectares. L'objectif consiste à acquérir un nouveau quai de 675 m avec deux postes d'arrimage, un espace de manutention et d'entreposage des conteneurs, une cour ferroviaire intermodale ainsi qu'un domaine réservé aux camions directement relié aux principaux réseaux de transport.

Malheureusement, ce projet fait l'objet de plusieurs controverses avec certains ministères provinciaux ou encore Pêches et Océans Canada, ce qui retarde sa réalisation. Les études environnementales révèlent que les travaux nécessaires en mer et en terre auront d'énormes impacts négatifs sur les écosystèmes marin et terrestre. En effet, l'agrandissement du site de Contrecoeur provoque la destruction de la forêt, l'érosion de la berge et la perte de milieux humides. Le dragage quant à lui aussi entraîne la disparition de plusieurs espèces

halieutiques et la destruction de l'habitat marin. Le chevalier cuivré et la rainette faux-grillon sont considérés comme les espèces les plus impactées par le projet. Or le chevalier cuivré, poisson trouvé uniquement au Québec, est protégé par la *Loi fédérale* sur les espèces en voie de disparition. La rainette faux-grillon, petite grenouille, est défendue par les environmentalistes de la Montérégie. Actuellement, le projet est en arrêt dans le cadre d'une évaluation de la part de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE). Rappelons que l'Administration portuaire de Montréal a une capacité de manutention de 2,1 millions par an et la concrétisation de ce projet d'agrandissement de Contrecoeur lui permettrait d'augmenter sa capacité de 1,15 million de conteneurs EVP par an.

3.4.3 Les limites d'emprunt

La recherche d'économie d'échelle pousse les administrations portuaires à faire certains investissements nécessitant des prêts auprès des institutions financières. Cependant, les barrières de ces prêts, plus connues sous le nom de limites d'emprunt, freinent leur développement. En 2007, un projet de modifications de la *Loi maritime* du Canada avait été piloté par l'ex-ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités, M. Cannon, pour augmenter la limite du pouvoir d'emprunt. En fait, cette réforme était sélective, car elle ne concerne pas toutes les administrations portuaires, même si elles sont toutes limitées par rapport à leurs activités et à leurs sources de revenus. En effet, seuls les grands APC présentant des recettes d'exploitation de 25 millions de dollars depuis trois ans sont autorisés à faire des demandes de contributions destinées à l'infrastructure, à la durabilité de l'environnement et à l'insertion des normes de sécurité (Debie & Ruby, 2009). Certes le nombre d'administrations portuaires pouvant bénéficier de cette augmentation de la limite du pouvoir d'emprunt est en hausse, passant de trois (Vancouver, Montréal et Halifax) à six (Prince Rupert, Toronto et Québec), mais cette hausse n'est plus suffisante. Les APC ont besoin de plus d'indépendance financière pour faire face à la concurrence nord-américaine et aux contraintes de la révolution 4.0 (Jugie, 2018).

3.5 PROCESSUS DE RÉVISION DU MODÈLE DE GOUVERNANCE

3.5.1 Justifications

Dans une perspective de soutien à l'industrie du transport maritime pour qu'elle soit conforme aux besoins canadiens et pour consolider les intérêts commerciaux, Transports Canada a décidé d'examiner les APC. L'objectif est d'améliorer la capacité des APC à soutenir un développement économique durable et inclusif à travers des actions innovatrices et une gouvernance plus performante.

En effet, au cours des dernières décennies, le secteur du transport maritime canadien a connu de profonds changements et la situation risque d'évoluer à un rythme beaucoup plus rapide. Ces changements soulèvent de nouveaux défis et des possibilités que les différentes parties prenantes du transport maritime devront faire face. Ainsi, l'examen de modernisation des ports arrive dans un contexte où plusieurs recommandations et objectifs concernant les administrations portuaires ont été établis. En premier, le groupe d'experts, dans son rapport intitulé : *Examen de la Loi sur les transports au Canada*, a mentionné la nécessité de réformer le modèle de gestion des administrations portuaires :

Le cadre stratégique canadien post-commercialisation dans le secteur maritime est approprié dans le contexte actuel. Toutefois, à mesure que le modèle prend de l'âge, les limites de la gouvernance du système maritime seront de plus en plus apparentes; il pourrait s'avérer trop inflexible pour répondre aux besoins de l'économie de l'avenir (Transports Canada., 2015a, p.215).

Ensuite, Transports 2030, qui est un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada, propose des objectifs qui s'alignent avec la nécessité d'une modernisation des APC. Grâce à ce plan en cinq points et affiché au grand public en 2016, Transports Canada travaille pour la réalisation d'un réseau de transport national capable de soutenir le développement économique, de créer des emplois et de répondre aux besoins de la classe moyenne du Canada.

Enfin, on peut aussi citer *La loi maritime* qui avait mis en place des mécanismes favorables à une modernisation des ports avec les amendements apportés en 2008 sur le projet de loi C-23.

3.5.2 Mise en forme

Pour l'examen de modernisation des administrations portuaires, Transports Canada a identifié cinq thèmes devant lui permettre d'avoir un modèle à jour capable de soutenir le développement économique durable et inclusif. Les principaux thèmes choisis sont :

- Innovation et logistique commerciale;
- Partenariat avec les peuples autochtones;
- Viabilité et collectivités portuaires;
- Sûreté et sécurité portuaires;
- Gouvernance.

Après l'identification des différents thèmes, une consultation est entamée à l'échelle nationale avec toutes les parties prenantes de l'industrie du transport maritime. Ainsi, la phase de consultations à travers une série de tables rondes, de réunions et de partages a duré plus d'une année, plus précisément de mars 2018 à décembre 2019. En mai 2018 s'est tenue la première table ronde, présidée par le ministre des Transports Canada, M. Garneau, avec les APC à Ottawa. D'autres tables rondes et de réunions sont organisées avec les gouvernements provinciaux, les municipalités, les peuples autochtones, les acteurs du secteur maritime ou encore la population canadienne dans son ensemble.

Cependant, lors des consultations, Transports Canada a invité les principales parties prenantes à apporter des commentaires sur des questions précises concernant chacun des thèmes définis. Au total 14 questions sont posées et sont réparties comme suit :

Volet 1 : Innovation et logistique commerciale

- *Quelles tendances affecteront les opérations portuaires et les chaînes d'approvisionnement et qui seront les partenaires principaux des ports pour s'adapter à celles-ci?*
- *Les ports ont-ils l'infrastructure et l'approche d'intégration à la chaîne d'approvisionnement appropriée permettant de soutenir la demande future en services de transport?*

- *Quelles stratégies pourraient permettre de relier le monde des affaires à la recherche universitaire, et la recherche universitaire aux apprenants afin de favoriser des solutions innovatrices et une plus grande compétitivité?*

Volet 2 : Partenariat avec les peuples autochtones

- *Comment les administrations portuaires canadiennes peuvent-elles s'assurer que leurs activités reconnaissent les points de vue et les valeurs autochtones?*
- *Comment le Canada et les administrations portuaires canadiennes peuvent-elles mieux cerner les occasions de développer des partenariats mutuellement profitables avec les groupes autochtones?*
- *Quelles pratiques actuelles des administrations portuaires canadiennes correspondent à l'engagement du gouvernement envers la réconciliation avec les peuples autochtones et quelles autres mesures peuvent être prises?*

Volet 3 : Viabilité et collectivités portuaires

- *Comment les ports peuvent-ils s'assurer que leurs opérations et leur développement futur demeureront viables sur le plan environnemental et adaptés aux risques climatiques?*
- *Comment les administrations portuaires canadiennes peuvent-elles contribuer à créer des collectivités plus saines?*
- *Quels mécanismes pourraient être instaurés afin de rehausser la transparence des administrations portuaires canadiennes quant à leur rendement environnemental?*

Volet 4 : Sûreté et sécurité portuaires

- *Quels sont les défis actuels et émergents quant à la sécurité que doivent affronter les ports canadiens?*
- *Quels sont les nouveaux efforts de collaboration public-privé et les actions qui pourraient être entreprises pour rehausser la sûreté et la sécurité des ports canadiens?*

Volet 5 : Gouvernance

- *Le modèle de gouvernance actuel permet-il aux administrations portuaires canadiennes de gérer efficacement leurs actifs, de soutenir le développement économique et de s'acquitter de leurs obligations réglementaires?*
- *Quels sont les modèles ou les démarches qui pourraient être adoptés en vue de s'assurer que les administrations portuaires canadiennes soient plus réactives aux points de vue locaux et des usagers?*
- *Les administrations portuaires canadiennes ont-elles les outils et les partenariats nécessaires pour réagir à l'évolution du secteur maritime?*

3.5.3 Les intervenants ayant manifesté leur intérêt

À la date de clôture des consultations, le 3 décembre 2019, 94 fichiers en format PDF avaient été déposés sur le site Internet du ministère de Transports Canada. Ces mémoires soumis constituent les avis des différentes parties prenantes sur les questions clés de l'examen de la modernisation des ports. Parmi ces parties prenantes, nous pouvons citer :

- les fournisseurs de services portuaires;
- les utilisateurs de services portuaires;
- les gouvernements provinciaux et municipaux;
- les autochtones;
- les chercheurs universitaires;
- les leaders d'opinion;
- les organisations de riverains.

Rappelons que dans le cadre de ce mémoire, nous avons décidé de retenir certains éléments pour définir ce qu'est une partie prenante, en nous basant sur les travaux des auteurs mentionnés précédemment nommer dans la section 1.2 sur les politiques publiques. Le terme « partie prenante » fait référence à tout acteur impliqué dans un projet, une décision ou une action, qu'il s'agisse d'un individu, d'une organisation ou d'un groupe. Ces parties prenantes sont celles dont les intérêts sont directement ou indirectement affectés par la mise en place de ce projet, cette décision ou cette action. De manière directe, il s'agit des acteurs qui investissent du capital, qu'il soit humain ou financier, et qui prennent donc un certain

risque. Ils sont donc directement concernés par les résultats et les performances de l'entreprise. De manière indirecte, on retrouve les acteurs qui se retrouvent en situation de vulnérabilité à cause des activités de l'entreprise. Il peut s'agir par exemple des communautés locales, des populations environnantes ou des groupes qui dépendent des ressources naturelles exploitées par l'entreprise. Ces parties prenantes indirectes peuvent être affectées par les conséquences négatives des activités de l'entreprise, comme la pollution, la destruction de l'environnement (Freeman, 1984; Clarkson, 1995).

Tableau 12

Liste des différents intervenants ayant répondu à l'examen de modernisation

| Parties prenantes | Documents | Nbre de pages | Date de dépôt |
|---|--|----------------------|----------------------|
| Fournisseur de services portuaires | Association des administrations portuaires du Canada | 49 | 03-12-2018 |
| | BC Marine Terminal Operators Association | 14 | 26-10-2018 |
| | BC Maritime Employers Association (BCMEA) | 09 | 29-11-2018 |
| | Canadian national Railway | 08 | 30-11-2018 |
| | Calgary Logistics Council | 21 | 26-07-2018 |
| | Gabrielans Against Freighter Anchorages Society | 05 | 03-12-2018 |
| | Global container terminals | 13 | 03-12-2018 |
| | Greater Vancouver Board of Trade | 04 | 27-11-2018 |
| | International longshore & warehouse | 09 | 30-11-2018 |
| | Manitoba Infrastructure | 07 | 00-12-2018 |
| | Administration portuaire d'Oshawa | 37 | 03-12-20148 |
| | Administration portuaire de Windsor | 08 | 30-11-2018 |
| | Ports Toronto | 11 | 21-11-2018 |
| | Administration portuaire de Prince Rupert | 18 | 01-12-2018 |
| | Association des chemins de fer du Canada | 82 | 03-12-2018 |
| Shipping Federation of Canada | 10 | 03-12-2018 | |

| | | | |
|---|--|----------------|------------|
| | Strait of Canso Superport Corporation Limited | 04 | n. d |
| | Port of Vancouver | 59 | 03-12-2018 |
| Utilisateur de services portuaires | Business Council of BC | 06 | 03-12-2018 |
| | Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal | 13 | 00-11-2018 |
| | Chambre de commerce du Montréal métropolitain | 10 | 03-12-2018 |
| | Canadian Canola Growers Association | 02 | 30-11-2018 |
| | Association canadienne de la distribution de fruits et légumes | 07 | 30-11-2018 |
| | Forest Products Association of Canada | 06 | 17-07-2018 |
| | Supply Chain Management Association | 03 | 13-12-2018 |
| | Unite Here Local 40 | 03 | 03-12-2018 |
| | West Coast Reduction Limited | 11 | 30-11-2018 |
| | Western Grain Elevator Association | 02 | 04-10-2018 |
| | Gouvernements provinciaux et municipaux | City of Oshawa | 61 |
| City of Richmond BC | | 50 | 03-12-2018 |
| City of Vancouver | | 09 | 03-12-2018 |
| Fédération canadienne des municipalités | | 03 | 03-12-2018 |
| Gouvernement of BC | | 14 | 00-12-2018 |
| Mercier-Hochelaga-Maisonneuve | | 04 | 03-12-2018 |
| Autochtones | Grand Conseil de la Nation Waban-Aki | 03 | n. d |
| Universitaires | Centre de recherche sur les innovations sociales | 06 | n. d |
| | Claude Comtois & Brian Slack | 04 | 16-12-2018 |
| | Jeanne-Hélène Jugie | 11 | 25-11-2018 |
| | Léonce Naud | 20 | 03-12-2018 |
| | Mary R. Brooks | 05 | 10-10-2018 |
| | Peter Audretsch | 03 | 16-10-2018 |
| | Daniel H. Phelps | 01 | n. d |
| | David Gibson | 01 | 00-00-2018 |
| | David Jones | 06 | 00-12-2018 |
| | Dennis Bartels | 01 | n. d |

| | | | |
|-------------------------------------|--|------------|-------------|
| Individus | Diana leung | 01 | 03-12-2018 |
| | Dianne Sanford | 01 | n. d |
| | Don Paulsen | 02 | n. d |
| | Don Young | 04 | 17-11-2018 |
| | Doug J Eastman | 01 | n. d |
| | Frank Harris | 02 | n. d |
| | Glen | 01 | 29-11-2018 |
| | Hal Beck | 35 | 03-12-2018 |
| | Ian Robertson | 01 | n. d |
| | Jim Wright | 01 | 29-11-2018 |
| | John ter Borg | 01 | 02-12-2018 |
| | Kathryn k | 01 | n. d |
| | Larry Colero | 01 | 02-12-2018 |
| | Louis Bellemare | 05 | 07-10-2018 |
| | Michael Bomford | 01 | 03-12-2018 |
| | Otto E. Langer | 05 | 02-12-2018 |
| | Paul Magnus | 01 | 03-12-2018 |
| | Quan Lee | 02 | 00-00-2018 |
| | Roger Emsley | 02 | 30-11-2018 |
| | Sharon MacGougan | 01 | 01-11-2018 |
| | Steve Bridger | 01 | 24-11-2018 |
| | Terry Slack | 01 | n. d |
| | Tony walker | 01 | n. d |
| | Valerie Fuller | 02 | n. d |
| Emily Charry Tissier | 01 | n.d | |
| Élus | Adam Vaughan | 05 | 17-11-2018 |
| | Joe Peschisolido | 02 | n. d |
| | Sol Zanetti | 02 | 03-12-2018 |
| | Accès St-Laurent 1 | 13 | 26-10- 2018 |
| | Accès St-Laurent 2 | 02 | 27- 05-2018 |
| | Bathurst Quay Neighbourhood Association (BQNA) | 149 | n-d |
| | BC Great Blue Heron Society | 21 | 26-10-2018 |
| | Boundary Bay Conservation Committee | 12 | 29-11-2018 |
| | Community Air | 22 | 00-11-2018 |
| | Conseil régional de l'environnement de Montréal | 08 | 03-12-2018 |
| | Fraser River Coalition | 04 | 03-12-2018 |
| | Fraser Voices Association | 146 | 03-12-2018 |
| Garden City Conservation Society | 01 | 30-11-2018 | |

| | | | | |
|--------------------------------|-----------|---|----|------------|
| Organisations riverains | de | Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu | 20 | 00-09-2018 |
| | | Harbourfront Community Association | 02 | 18-11-2018 |
| | | Islands Trust | 04 | 03-12-2018 |
| | | King's Landing Condominiums Noise Committee 1 | 21 | 00-08-2018 |
| | | King's Landing Condominiums Noise Committee 2 | 20 | 02-12-2018 |
| | | North Coast Regional District | 02 | 15-10-2018 |
| | | Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec | 14 | 00-12-2018 |
| | | Stratégies St-Laurent | 32 | 00-12-2018 |
| | | Strathcona Residents Association | 13 | 03-12-2018 |
| | | Toronto Island Community Association | 06 | 30-10-2018 |
| | | Waterfront for All | 02 | 05-06-2018 |

Remarque : n. d. signifie absence de dates de publication

Ainsi, il se trouve que les individus sont les plus représentés avec 30 mémoires, soit un taux de 32 %, suivis des organisations riveraines avec 21 mémoires, soit 22,4 %, viennent ensuite les fournisseurs de services portuaires avec 19 %, les utilisateurs de services portuaires avec 10,7 %, les gouvernements provinciaux et municipaux avec 6,3 %, les universitaires avec 5,3 %, les élus avec 3,2 % et en dernière position les autochtones avec 1 %. Le comité du Ndakinna du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki constitué des Premières Nations d'Odanak et de Wôlinak est la seule représentation autochtone à avoir soumis un mémoire. En ce qui concerne les universitaires, ils ont présenté cinq mémoires dont les auteurs sont les suivants : Claude Comtois et Brian Slack; Jeanne-Hélène Jugie; Léonce Naud; Mary R. Brooks et le Centre de recherche sur les innovations sociales.

Sur les 94 mémoires, 78 sont soumis avec une date de publication et les 16 autres ne présentent aucune information concernant leur date de publication. Il faut aussi souligner que les 78 mémoires ont été présentés avant même la fin de l'année 2018, ce qui prouve l'engagement des parties prenantes dans l'examen de modernisation des ports.

En ce qui concerne les fournisseurs de services portuaires, si certaines administrations portuaires ont jugé suffisant le mémoire soumis par l'Association des administrations portuaires du Canada, d'autres ont jugé nécessaire de soumettre un mémoire qui traite principalement de leur situation. Parmi elles, se trouvent les mémoires de l'administration portuaire d'Oshawa; de l'administration portuaire de Windsor; de l'administration portuaire de Prince Rupert, du port de Vancouver et du port de Toronto.

3.5.4 Le contenu des mémoires soumis

L'analyse des mémoires soumis montre que la majorité des parties prenantes ont préféré soumettre leurs mémoires sans tenir compte du plan de questionnement défini par Transports Canada. En effet, seuls 16 % des mémoires soumis ont respecté cette démarche contre 84 % présentées de manière générale. Les 16 % sont constitués en grande partie de fournisseurs et d'utilisateurs de services portuaires. Parmi eux se trouvent : Association des administrations portuaires du Canada; *BC Marine Terminal Operators Association*; *BC Maritime Employers Association*; *Calgary Logistics Council*; *Gabriolans Against Freighter Anchorages Society*; Association Canadienne de la distribution de fruits et légumes; *Prince Rupert Port Authority* ou encore *Port of Vancouver*, etc.

Plusieurs types d'arguments ont été répertoriés dans les mémoires soumis par les différentes parties prenantes. Parmi eux, certains sont considérés plus fréquents et font référence à des points tels que le conseil d'administration portuaire, la limite d'emprunt, les lettres patentes, les corridors commerciaux, la gestion des données, l'impact environnemental, l'évaluation environnementale, les taxes de redevances.

Tableau 13

Liste des catégories d'arguments les plus représentatifs

| Arguments | Situation actuelle | Propositions |
|---------------------------------|--|---|
| Conseil d'administration | <p>Lourdeur et longueur dans le processus de nomination aux conseils d'administration; mauvaise structure de gouvernance; manque de contrôle démocratique; mauvais conseil d'administration, etc.</p> | <p>Abolir la démarche actuelle de sélection des conseils d'administration, mettre en place un système rationnel et rapide pour les nominations aux conseils des APC; disposer des démarches publiques et transparentes les nominations aux conseils d'administration; augmenter considérablement la représentation municipale au sein des conseils; administrer des perspectives autochtones marquantes, etc.</p> |
| Limite d'emprunt | <p>Processus coûteux et long pour la modification des limites d'emprunt; frein à l'accès au financement nécessaire des projets d'infrastructures; diminution des opportunités de croissance économique, etc.</p> | <p>Modifier les conditions de détermination des limites d'emprunt en utilisant des critères de risques bancaires; obtenir plus de transparence et de mérite par rapport à l'accès aux fonds; autoriser les APC à emprunter le montant nécessaire pour maintenir une notation de qualité supérieure satisfaisante; permettre aux APC d'avoir accès à un financement proportionné à leur solidarité financière et aux conditions de marchés existantes; augmenter le fonds national des corridors commerciaux; etc.</p> |
| Lettres patentes | <p>Processus actuel de modification des lettres patentes est long, onéreux et obscur ce qui occasionne des pertes de possibilités ou encore une hausse des coûts.</p> | <p>Mettre en place une procédure de modification des lettres patentes plus rapide et plus transparente; avoir un représentant de Transports Canada qui protège les intérêts des APC; renforcer le mandat des APC;</p> |

| | | |
|------------------------------|---|---|
| | | accorder plus de pouvoir décisionnel par rapport à l'acquisition et à la cession de terrains, traiter les lettres patentes cas par cas en fonction des APC; etc. |
| Corridors commerciaux | Perte de terrains sur les conditions d'accès et de performance des couloirs de transport; manque d'infrastructures pour répondre aux défis des nouveaux modèles commerciaux; insuffisance de moyens pour le FNCC; aggravation de la cogestion des corridors terrestres, routiers et ferroviaires; tarifs peu compétitifs en comparaison aux tarifs nord-américains; présence d'une législation protectionniste; | Identifier les corridors commerciaux avantageés et les principales portes d'entrée; mettre en place un système logistique performant; diminuer le coût du commerce international pour les exportations; soutenir la circulation des marchandises et des passagers; intensifier les investissements pour la réalisation d'un système multimodal intégré d'information voyageurs-marchandises; mettre en place une stratégie nationale de transport avec la participation des provinces, des municipalités, des autochtones et les industries; construire des corridors maritimes performants, productifs et résilients avec de nouvelles infrastructures au bon endroit et au bon moment; mettre en place un système capable d'assurer la coordination et la collaboration entre les secteurs maritime, ferroviaire, routier, les terminaux et les autres intervenants directs; etc. |
| Gestion des données | Insuffisance de la disponibilité des données et absence de coopération entre les organisations sur le plan international; forte utilisation de papiers physiques, des documents tels que les manifestes | Élaborer un système national de collecte et de partage des données liées aux chaînes d'approvisionnement; instaurer un langage commun autour des données pour améliorer la communication; moderniser et normaliser l'échange |

| | | |
|------------------------------------|--|--|
| | d'exportation devant être envoyés par courriels; etc. | des données officielles au Canada; créer des centres d'information dotés de techniques et d'outils sophistiqués pour la gestion des données; etc. |
| Impact environnemental | Changement climatique, pollution sonore et atmosphérique; destruction d'une grande partie des terres humides; perte de la biodiversité; dégradation des sources d'eau potable; risque d'envahissement par des espèces exotiques; présence de sédiments contaminés liés aux activités de dragage; problèmes de gestion des matières toxiques et résiduelles; affaissement des glaces marines; accentuation de l'intensité et de l'occurrence des ondes de tempêtes; progression de l'érosion côtière et hausse des niveaux marins; etc. | Prévenir toute forme de pollution; mettre en place une politique environnementale ambitieuse avec de grands efforts d'innovation; investir dans les projets communautaires pour minimiser ou éliminer les impacts environnementaux négatifs; ralentir la croissance pour réduire les émissions de gaz à effet de serre; mettre en place un système précoce d'information en temps exact du trafic de camions; définir une législation complète pour préserver la santé des zones marines; etc. |
| Évaluation environnementale | Les ports sont à la fois les promoteurs et les autorités de délivrance de permis concernant les grands projets ayant des impacts économiques, environnementaux et sociaux négatifs; absence de crédibilité aux évaluations et programmes environnementaux dirigés par les ports; manque de consultation publique appropriée; longue durée des procédures d'audience ou d'examen, etc. | Annulation du pouvoir des ports de faire des évaluations environnementales et des programmes d'atténuation et de compensation; désigner des consultants indépendants et impartiaux pour réaliser les évaluations environnementales; soumission des rapports au grand public; faire des études environnementales locales pour tous projets d'agrandissements portuaires; renforcer la transparence du processus d'évaluation environnementale lorsque les APC |

| | | |
|----------------------------|--|---|
| | | <p>sont la seule autorité environnementale; remplacer la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012 par le projet de Loi sur l'analyse d'impact, etc.</p> |
| Taxes de redevances | <p>Exonération du paiement des taxes municipales et des impôts sur le revenu pour les ports; jouissance des approbations de projets sans procédure régulière; utilisation des deniers publics pour financer les infrastructures des opérations portuaires; fonctionnement des ports comme des sociétés non réglementées en exploitant les actifs publics, etc.</p> | <p>Permettre aux municipalités de recevoir des impôts pour payer les mises à niveau des infrastructures; maintenir et moderniser les paiements d'impôts; élaborer des procédures plus consistantes pour l'évaluation de la valeur des lits de ports louables ou des zones couvertes d'eaux navigables; autoriser et encourager les APC à nuancer les sources de revenus pour empêcher la hausse des taux de location et des frais d'utilisation; appliquer le principe de pollueur-payeur, etc.</p> |

Le recensement des types d'arguments les plus représentés indique que certains arguments sont associés à des catégories de parties prenantes. En fait, les fournisseurs de services portuaires ont surtout axé leur raisonnement sur des points tels que les lettres patentes dont ils sont les seuls à avoir parlé, ensuite vient la question des limites d'emprunt : 87,5 % des parties prenantes ont relaté ce point dans leur mémoire, suivi des corridors de commerces (48,1 %), de la gestion de données (45,6 %), puis du fonctionnement des conseils d'administration portuaires (35 %). Pour les organisations de riverains, elles ont plus axé leurs arguments sur des questions liées à l'impact environnemental et les examens environnementaux représentant 31,6 % et 29,4 % respectivement de l'ensemble des parties prenantes. En ce qui concerne les gouvernements provinciaux et municipaux, leurs arguments sont plus liés à la gestion des données (18,2 %), aux questions environnementales (19,7 %), aux taxes et aux redevances (10 %) et au fonctionnement des conseils d'administration (10%). Quant aux individus, ils sont la plus forte catégorie de

parties prenantes à avoir parlé des taxes et redevances (60 %), 42 % des parties prenantes ont traité des questions environnementales (impacts environnementaux et examens environnementaux), et 21 % des parties prenantes à avoir parlé du fonctionnement des conseils d'administration portuaires dans les mémoires.

Tableau 14

Pourcentage des parties prenantes associé à ces catégories d'arguments

| Parties prenantes | F.S.P | U.S.P | G.P.M | Universitaires | Individus | Élus | Org. riverains |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|------------------|-------------|-----------------------|
| Types d'arguments | | | | | | | |
| Conseil d'administration | 35 % | 10 % | 10 % | 3,4 % | 21 % | 3,4 % | 17,2 % |
| Limite d'emprunt | 100 % | - | - | - | - | - | - |
| Corridors commerciaux | 48,1 % | 33,3 % | 11 % | 3,8 % | 3,8 % | - | - |
| Gestion des données | 45,6 % | 18,2 % | 18,2 % | 9 % | 9 % | - | - |
| Impact Environnemental | 23,7 % | 5,2 % | 7,9 % | 7,9 % | 18,5 % | 5,2 % | 31,6 % |
| Évaluation Environnementale | 23,5 % | 5,9 % | 11,8 % | - | 23,5 % | 5,9 % | 29,4 % |
| Taxes et redevances | 30,1 % | - | 10 % | - | 60 % | - | - |
| Lettre patente | 87,5 % | - | - | - | - | - | 12,5 % |

3.5.5 Résultats des consultations

Pour l'analyse des résultats, nous avons choisi de travailler sur la base des documents soumis. La démarche consiste à faire une classification des stratégies argumentatives constatées dans ces mémoires pour déterminer comment les changements suggérés par les différentes parties prenantes peuvent aboutir à une modernisation des ports capable de faire face aux défis de l'avenir. Les documents sont présentés en version française ou anglaise. Cette méthodologie d'analyse utilisée dans le chapitre présent est en accord avec l'approche

générale décrite dans les sections 2.4 (technique de collecte des données), 2.5.1 (la méthode interprétative), 2.5.3 (traitement des données dans le cadre de l'analyse sémantique de données textuelles) et 2.5.4 (croisement des données) du chapitre 2.

3.5.5.1 Volet 1 : Innovation et logistique commerciale

Au cours des dernières décennies, le transport maritime et la logistique de la chaîne d'approvisionnement mondiale ont connu de profonds bouleversements marqués par l'apparition de conteneurs. Les compagnies maritimes, avec le développement de la conteneurisation, sont lancées dans une concurrence en investissant sur des navires de plus en plus grands, des « méga-navires ». Cette situation, marquée par des accords de libre-échange commercial, des modifications des tarifs et des réglementations, provoque des mutations dans les réseaux de distribution des biens et services, qui devraient se poursuivre dans l'avenir. « Des besoins en capacités plus importants et une intégration technologique accrue seront les principales tendances des opérations portuaires et des chaînes d'approvisionnement » (CLC, 2018). Ainsi, il devient important de soutenir la compétitivité de l'économie canadienne par la mise en place de stratégies nationales des transports pour simplifier la circulation des marchandises et des passagers.

Le secteur maritime est l'épine dorsale de l'économie mondiale. Avec environ 70 % du commerce en valeur transporté par mer et traité par les ports, les autorités portuaires canadiennes, et plus particulièrement leurs locataires, font partie intégrante du succès du secteur maritime, servant de passerelle pour faciliter les activités nationales et internationales et, par conséquent, la compétitivité de l'économie canadienne (GCT, 2018, p.4).

« Selon plusieurs rapports, notamment du Van Horne Institute et de la Canada West Foundation, le Canada accuse un retard dans l'élaboration de sa stratégie commerciale et de l'infrastructure connexe, ce qui restreint et continuera de restreindre la capacité du pays à commercialiser des marchandises » (VFPA, 2018). En effet, il existe un certain nombre d'obstacles observés dans les couloirs commerciaux et les infrastructures qui condamnent le développement et la compétitivité dans l'avenir, au moment où d'importants progrès dans l'autonomisation des terminaux et la technologie sans conducteur sont notés aux États-Unis et dans le continent européen.

Ailleurs en Amérique du Nord, nous observons des progrès technologiques importants et des projets de grande envergure en déploiement visant à répondre aux demandes d'une industrie en constante évolution. Nos concurrents sont également en voie de transformation, dont à New York-New Jersey (rehaussement d'un pont), à Savannah (dragage et connexions ferroviaires) et à Philadelphie (dragage et amélioration d'un terminal) (CCMM, 2018, p.7-8).

Dans un contexte où les ports d'escale sont choisis en fonction du temps de séjour à quai, il est important d'avoir des corridors commerciaux intégrés et complémentaires sur le plan national pour maintenir notre position stratégique. « Une stratégie nationale des transports bien conçue permettrait aux APC et à leurs partenaires des chaînes d'approvisionnement de mettre au point un système logistique performant » (AAPC, 2018). Des efforts sont en train d'être faits dans ce sens par le gouvernement fédéral avec l'instauration du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) en 2016. « Toutefois, nous tenons à souligner que les initiatives dans les infrastructures nécessaires pour répondre à la croissance attendue dépassent de loin les fonds actuellement alloués au FNCC » (Miller, 2018). Selon Jeanne-Hélène Jugie, docteur en Géographie des transports, « les ports doivent se moderniser sans cesse pour rester compétitifs et attirer du cargo, au risque de la surcapacité et du surendettement. La hiérarchisation des ports va s'accroître et nécessiter des investissements massifs » (Jugie, 2018). De plus, il s'avère important d'avoir une bonne coordination des communications entre les fédéraux, les provinciaux, les municipalités, les autochtones et les APC afin d'aligner les projets d'infrastructures consolidant les échanges internationaux et le développement économique tant sur le plan national que provincial. « La nécessité de développer de manière proactive la résilience et la redondance des corridors est un aspect important de la réduction des risques pour les industries exposées au commerce, et appelle les gouvernements supérieurs à jouer un rôle plus actif dans cette capacité » (PRPA, 2018). Avec la transformation du monde en village planétaire, les consommateurs achètent partout des produits en espérant les recevoir dans des délais de plus en plus courts. Ainsi, le développement de l'industrie 4.0, d'une part, et l'installation de nouvelles technologies dans l'industrie du transport maritime dont l'utilisation de blockchains, de l'autonomisation des terminaux et de véhicules autonomes d'autre part, risquent de compromettre à court terme l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. L'Association des administrations portuaires du Canada (AAPC) affirme que « les chaînes d'approvisionnement capables de faire facilement circuler à travers le système les données

pertinentes et les données associées en même temps que les marchandises, tout en les rendant accessibles aux intervenants en temps réel, connaîtront une réussite commerciale très importante » (AAPC, 2018). Pour les autorités de l'administration portuaire de Prince Rupert, « la disponibilité des données dans un format commun à travers un corridor de bout en bout fournit les indicateurs de performance clés qui seront nécessaires pour développer les chaînes d'approvisionnement les plus réactives et les plus efficaces dans le cadre du corridor stratégique » (PRPA, 2018). L'amélioration des conditions d'accès aux données est indispensable à la compétitivité des corridors commerciaux. Les initiatives de numérisation dont le « *TradeLens* » adoptées par les administrations portuaires de Montréal et d'Halifax sont des exemples à encourager. En effet, le gouvernement fédéral doit travailler avec tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement pour une modernisation de la législation portuaire permettant la normalisation de l'échange des données entre les APC, les terminaux et les opérateurs de transports (maritime, ferroviaire et routier), à l'image du système de communauté portuaire opéré dans certains ports européens dont Rotterdam, Hambourg, Anvers ou encore Le Havre. En réalité,

le modèle repose sur le développement d'une plateforme numérique pour faciliter la transmission d'informations commerciales et logistiques entre les différents partenaires de la chaîne de transport multimodal. L'intention n'est pas de construire un nouveau système, mais de connecter les multiples systèmes de transmission de données qui sont déjà exploités par les différentes parties prenantes dans un seul centre d'information, éliminant ainsi la nécessité pour les parties prenantes de maintenir des canaux de transmission de données bilatéraux entre eux (SFC, 2018, p.8).

Il permettra l'élimination des goulots d'étranglement avec une plus grande transparence dans les délais de prise de décisions qui peut aboutir par la mise en place d'un guichet unique sur le territoire canadien. C'est le souhait de l'Association des employeurs maritime de la Colombie Britannique (AEMCB), car pour eux « le gouvernement fédéral doit s'orienter vers moins de points, voire envisager un guichet unique » (BCMEA, 2018). La création de guichets uniques au Canada pourrait garantir la collaboration collective entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement (les terminaux et les opérateurs de transports) et les autorités publiques (Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments, etc.) en faveur d'une amélioration de la compétitivité. Cependant, la modernisation des ports repose aussi sur la

disponibilité de main d'œuvre qualifiée et compétente. *The City of Richmond* affirme dans son mémoire que « les entreprises de transport et de logistique ont toujours signalé des difficultés à conserver suffisamment de travailleurs qualifiés à tous les niveaux. Ce problème pourrait affaiblir le développement économique régional et le commerce si nous ne le faisons pas passer à l'action » (Richmond, 2018). Ainsi, il devient important de faire la promotion de l'importance du secteur en mettant en place des programmes d'attraction, de formation et de maintien des travailleurs au profil du virage technologique et innovant du secteur maritime canadien. Pour l'Association des administrations portuaires du Canada,

nombre d'administrations portuaires tentent activement de motiver les étudiants à rejoindre le secteur portuaire et de la logistique. Elles offrent des bourses d'études, organisent des visites d'installations portuaires pour des élèves du primaire et du secondaire, fournissent du matériel didactique destiné à informer les étudiants sur les activités portuaires dans leur collectivité, et proposent des cours d'apprentissage et des stages (AAPC, 2018, p.22).

Des chercheurs universitaires comme Claude Comtois et Brian Slack pensent que ces actions auront une plus grande réussite avec l'engagement du ministère des Transports : « TC doit se lancer dans le financement d'un programme de recherche scientifique et d'innovation en transport maritime et portuaire offert aux APC et aux universités canadiennes » (Comtois & Slack, 2018). En effet, il faut établir une bonne collaboration entre le gouvernement fédéral, les APC, les organisations non gouvernementales, les établissements d'éducation et de recherche. Cette approche rejoint l'idée du groupe industriel *The Calgary Logistics Council*, à savoir la mise en place d'un « modèle intégrant les partenariats public-privé (PPP) entre les instituts postsecondaires, les gouvernements et les chefs de file de l'industrie encouragerait et soutiendrait la recherche active avec les instituts publics et privés » (CLC, 2018). Cette démarche participative et inclusive devrait garantir les besoins de main d'œuvre capable de s'adapter au besoin d'un marché en constante évolution, mais aussi de faciliter les prises de décision dans le domaine de la politique, de l'innovation ou encore de l'investissement.

3.5.5.2 Volet 2 : Partenariat avec les peuples autochtones

Au Canada, il existe une grande diversité de peuples autochtones, comprenant 634 groupes parlant plus de 50 langues différentes. Parmi eux, on trouve les Premières nations, les Inuits et les Métis. Dans le cadre des efforts du gouvernement pour renouveler ses relations avec les Autochtones, fondées sur la reconnaissance, le respect, la coopération et le partenariat, il est essentiel de mener des consultations et de reconnaître leurs droits. En effet, la consultation et la reconnaissance sont essentielles pour parvenir à une réconciliation respectueuse des cultures autochtones et des protestations territoriales (ILWU Canada, 2018). D'après l'Association des administrations portuaires, les ports canadiens se trouvent à proximité de plus d'une centaine de communautés autochtones, qui vivent et exercent leurs droits constitutionnels dans ces régions. Ces communautés sont très diverses et leurs interactions avec les ports sont très variables (AAPC, 2018). Par conséquent, les Administrations portuaires sont tenues de contacter et d'établir une communication avec tous les peuples autochtones concernés afin de prévenir toute atteinte à leurs intérêts, droits ou titres autochtones établis ou potentiels. Cette démarche vise à assurer une prise de décision équitable et respectueuse des droits des peuples autochtones. Le bureau du Ndakinna du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki, chargé des affaires de consultations territoriales estime que

la façon la plus efficace pour les administrations portuaires canadiennes de s'assurer que leurs activités reconnaissent les points de vue et les valeurs des communautés autochtones est d'instaurer un processus qui permette aux communautés autochtones d'être informées et impliquées sur une base continue et à long terme. Il serait plus avantageux d'établir une relation pérenne que de consulter les communautés de façon ponctuelle, notamment dans le cadre du processus d'évaluation environnementale (GCNWA, n.d., p.1).

Ainsi, pour résoudre les problèmes actuels liés aux relations avec les peuples autochtones, le gouvernement fédéral doit établir des lignes directrices claires. Ces directives permettraient aux peuples autochtones de s'engager de manière respectueuse de leur culture, de leurs valeurs et de leurs objectifs. Actuellement, l'absence de directives et de principes pour les relations entre les APC et les peuples autochtones est considérée comme la principale cause des nombreux problèmes auxquels nous nous sommes confrontés. *Global Container Terminal* soutient qu'il est nécessaire de clarifier le rôle et les

responsabilités des Autorités portuaires canadiennes (APC) en ce qui concerne leurs relations avec les Autochtones. En effet, il est important que les Premières nations locales et les Canadiens autochtones puissent participer de manière impartiale aux décisions concernant les investissements et la gestion des terres des APC. (GCT, 2018).

Une meilleure définition des lignes directrices dans la *Loi maritime du Canada* permettrait selon *Manitoba Infrastructure* de « refléter l'importance pour les APC de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sensibilisation auprès des peuples autochtones, mais d'une manière qui procure un sentiment de certitude quant aux résultats du point de vue de la planification, de l'attrait des investisseurs et du développement de l'APC » (MI, 2018). Ainsi, dans une perspective de garantir la bonne gouvernance axée sur une collaboration et des relations solides, le gouvernement de la Colombie-Britannique pense qu'« une option serait d'avoir une liaison communautaire avec chaque conseil d'administration de l'APC. L'agent de liaison communautaire pourrait communiquer avec le Conseil au nom d'un groupe de travail composé des Premières nations ayant un territoire traditionnel qui chevauche chaque APC » (GBC, 2018). Pour le Grand Conseil de la Nation Waban-Aki, la formation de ce comité mixte est importante dans la mesure où elle permet « de discuter des projets à venir, des suivis réalisés, des enjeux et des préoccupations des communautés autochtones, des opportunités, etc. » (GCNWA, n.d.).

L'Association des administrations portuaires propose d'aller au-delà de la formation d'un comité mixte. Selon elle,

le meilleur moyen d'y parvenir est d'incorporer le savoir autochtone dans les grilles des compétences qui informent le processus de planification des conseils, et de fournir des orientations aux comités de mise en candidature des conseils pour la sélection de bons candidats. Cela permet de respecter les règles de bonne gouvernance, tout en favorisant l'apport de compétences et de connaissances indispensables au processus de planification des APC (AAPC, 2018, p.25).

Le gouvernement fédéral dans sa volonté de réconciliation et d'établir des partenariats avec les autochtones doit poser des actes forts allant dans ce sens. Une nouvelle définition dans le mandat de la *Loi maritime de 1998*, permettant un représentant des autochtones dans chaque APC, est indispensable. C'est la proposition du groupe industriel the *Calgary*

Logistics Council qui affirme que « pour aller de l'avant, assurer une forte représentation des communautés autochtones au sein des conseils d'administration des administrations portuaires fera entendre leur voix dans les décisions stratégiques portuaires » (CLC, 2018), ou encore de M. Adam Vaughan, député de Spadina-Fort York, qui soutient que « si le gouvernement canadien tente de réaliser une véritable réconciliation, il devrait nommer un membre *du Mississauga's of New Credit* au conseil d'administration portuaire de Toronto » (Vaughan, 2018). Mieux encore, il doit offrir des possibilités de travailler avec les autochtones à travers des programmes d'emploi et / ou de formation. Comme le mentionne l'Association Canadienne de la distribution de fruits et légumes dans son mémoire, il est nécessaire « d'envisager des approches novatrices en matière d'emploi et de prestation de services qui offrent des opportunités aux peuples autochtones » (ACDFL, 2018). Pour l'Association des opérateurs de terminaux maritimes de la Colombie-Britannique, « les APC ont un rôle important à jouer pour identifier les opportunités de développement de partenariats mutuellement bénéfiques avec les Premières nations et les groupes autochtones » (BCMTOA, 2018). En effet, les APC doivent être plus clairvoyantes et flexibles dans leur démarche afin de mettre en place « un programme de recrutement adapté au contexte des communautés autochtones; des appels d'offres et contrats accessibles aux communautés autochtones selon leurs expertises; des programmes de formation modulés au contexte des communautés autochtones » (GCNWA, n.d.).

Les accords de partenariats fixés par quelques APC (Autorités Portuaires Canadiennes) permettent aux communautés autochtones de bénéficier d'opportunités économiques et d'engagement. Vous pouvez consulter le mémoire de l'AAPC, 03 décembre 2018 pour plus de détails. Ils ont permis d'impliquer les autochtones de tous les domaines de compétences et d'éducation dans les activités portuaires, mais aussi la croissance des ports. Comme le mentionne l'administration portuaire de Prince Rupert: « il est important de noter que la structure de ces accords harmonise l'intérêt économique des Premières nations avec la croissance future des ports » (PRPA, 2018). Pour les autorités portuaires du port de Vancouver-Fraser, le gouvernement fédéral doit changer les lettres patentes permettant aux APC de verser directement les redevances brutes aux autochtones qui sont les premiers impactés de l'activité du transport maritime. Selon eux, « ce partage des revenus est également conforme à la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples

autochtones et aux principes concernant les relations du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones » (VFPA, 2018). Cependant, pour une plus grande réussite de ces accords de partenariats, l'association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique, *The Calgary Logistics Council* ou encore *the International Longshore & Warehouse* estiment que les APC doivent collaborer avec toutes les parties prenantes dont les opérateurs de terminaux, les compagnies de transport maritime et les syndicats. De plus, le groupe industriel *The Calgary Logistics Council* affirme que « l'alignement et la clarté des rôles entre les APC et leurs exploitants de terminaux sont essentiels pour renforcer les relations avec les peuples autochtones et les communautés locales » (CLC, 2018).

3.5.5.3 Volet 3 : Viabilité et collectivités portuaires

Après un demi-siècle d'industrialisation massive et rapide du secteur maritime, caractérisé par une certaine négligence des préoccupations environnementales, les ports et leurs usagers exercent de grandes responsabilités face aux changements climatiques. À l'heure actuelle, le phénomène des changements climatiques est manifeste dans tous les secteurs d'activités au Canada avec des impacts néfastes. Dans le secteur du transport maritime, les conséquences les plus préoccupantes sont associées à la fonte des glaces marines, à la hausse du niveau de la mer, à l'accentuation de l'intensité et de la fréquence des ondes de tempêtes, à l'accélération de la vulnérabilité des infrastructures, à l'avancée de la mer, etc. Selon Comtois et Slack, « l'avenir portuaire du Canada risque d'être compromis sans une adaptation complète et résolue de ses industries maritimes et portuaires aux changements climatiques et environnementaux. » (Comtois & Slack, 2018). Ainsi, il s'avère nécessaire de mettre en place un plan d'adaptation au climat axé sur la science climatique locale pour mieux faire face à l'accélération du rythme des changements climatiques (City of Oshawa, 2018). Pour l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, « cela nécessite des ressources consacrées à la surveillance des ports, des avancées technologiques qui soutiennent la durabilité et de meilleurs programmes/pratiques environnementales » (ACDFL, 2018). En effet, les autorités portuaires doivent mettre l'accent sur la minimisation structurelle de l'impact environnemental contrairement à l'atténuation après leur apparition par une réduction des

distances des camions et des retards en intégrant les opérations logistiques dans une communauté portuaire (PRPA, 2018) c'est-à-dire de « produire des percées sur l'adaptabilité au changement climatique grâce aux progrès scientifiques dans l'ingénierie des processus de logistique verte » (Comtois & Slack, 2018). Pour y parvenir, les administrations portuaires doivent assumer un rôle de leadership dans la fondation de communautés durables (City of Vancouver, 2018). Elles doivent mettre en place une Politique de développement durable comme le port de Montréal. Cette démarche lui a permis de se doter d'un système d'information avancé en temps réel du trafic de camions capable de maximiser les opportunités de programmes d'efficacité en boucle fermée et de minimiser l'intensité énergétique, ce qui se traduit par une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 11 % entre 2011 et 2015 (RNCREQ, 2018).

Les APC doivent aussi œuvrer à bâtir des communautés plus saines dans la mesure où elles sont conscientes que leurs activités peuvent avoir des effets négatifs sur les collectivités riveraines sur le plan économique, socio-environnemental et sanitaire. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal, « les activités portuaires qui ont cours à proximité de quartiers résidentiels génèrent diverses nuisances pour les populations, qui nécessitent des mesures pour y remédier ou au moins les atténuer » (CREM, 2018). Ainsi, elles doivent tenir compte de plus en plus des impacts sociaux environnementaux en développant une vision d'aménagement concerté. Les collectivités riveraines doivent être consultées lors des projets d'investissements afin de s'assurer qu'il y a des contributions plus saines (CLC, 2018). Cela va empêcher que les opérations et installations portuaires nuisent à l'environnement, à la qualité de vie des habitants, encore moins à leur privée l'accès au fleuve ou à l'océan. Pour Tony Walker, « Les administrations portuaires canadiennes ont l'obligation de se conformer aux organismes de réglementation environnementale et socialement aux collectivités portuaires pour protéger et assurer la sécurité de l'environnement naturel où elles opèrent » (Walker, n.d.). Une meilleure implication dans la lutte contre la défavorisation environnementale est attendue de leur part. Au cours des cinq dernières années, le montant de 22 millions de dollars versé aux collectivités doit être revu à la hausse pour plus d'investissements dans les projets d'aménagement communautaires (AAPC, 2018). Le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement affirme que seule une participation sur le plan socio-

économique, culturel et écologique permettra aux APC de jouer pleinement leur rôle dans la création d'interfaces entre le port et les environnements de vie, en veillant à ce qu'elles soient sécuritaires, conviviales et respectueuses de l'environnement. (RNCREQ, 2018).

Cependant, si l'organisme Stratégies Saint-Laurent affirme que l'application du principe pollueur-payeur permettra aux collectivités de se doter suffisamment de moyens pour investir dans des projets communautaires désirant développer les conditions environnementales et à réduire les impacts sur la santé et la qualité de vie (SSL, 2018), l'Association des APC, quant à elle, prône le reversement des redevances sur le revenu annuel brut aux collectivités et la création d'un Fonds d'aide au financement des programmes d'infrastructures portuaires capable de soutenir la transition vers une économie en faible teneur de carbone (AAPC, 2018). En plus, la *Loi canadienne sur l'environnement* doit être améliorée pour une plus grande autonomie par rapport à l'ingérence politique. Pour l'Association canadienne de la distribution de fruits et de légumes, les projets proposés doivent faire l'objet d'une étude de faisabilité par rapport aux exigences de durabilité écologique et aux objectifs de réductions de gaz à effet de serre. Mieux encore, ces études doivent être pilotées par des scientifiques indépendants et des citoyens autorisés dont les conclusions ne pourront pas être ignorées, modifiées ou infirmées par les autorités gouvernementales (ACDFL, 2018). Cela permettra de réduire d'importants effets négatifs lors du développement de prochains terminaux et infrastructures portuaires tout en gagnant la confiance du public (PRPA, 2018). Pour le député Sol Zanetti, les projets portuaires doivent faire l'objet d'une acceptabilité sociale, car elle est le ciment de la démocratie (Zanetti, 2018). Ainsi, pour une plus grande responsabilisation et plus de transparence, il serait important d'avoir un environnementaliste ou un scientifique spécialisé dans la réduction de gaz à effet de serre dans les conseils d'administration portuaires. De plus, il est également important d'établir des portails de données ouvertes et des tableaux de bord publics pour une large diffusion des données des performances environnementales au public de manière transparente et accessible (CLC, 2018).

3.5.5.4 Volet 4 : Sûreté et la sécurité portuaires

Les administrations portuaires incarnent un rôle de leaders dans la gestion du territoire de navigation pour faciliter davantage le commerce maritime dans le respect de l'environnement et des communautés riveraines. Dans leur vision de politique maritime, la sûreté et sécurité occupent une place importante. Cependant, il faut constater qu'à mesure que le volume du fret augmente les risques d'incidents deviennent énormes. Actuellement, les APC sont confrontées à plusieurs défis dans diverses activités et règlements maritimes commerciaux et récréatifs. Par conséquent, une résolution des défis permettra de prévenir et d'atténuer les risques environnementaux ainsi que d'éliminer les dangers pour la sécurité de la navigation. Parmi eux, on peut citer : le transport de matières et de marchandises dangereuses, le contrôle de produits et de marchandises illicites, la cybersécurité, le dragage, etc. Pour l'administration portuaire de Prince Rupert, la meilleure démarche consiste à avoir une meilleure planification et un développement proactif afin de focaliser sur l'évitement des problèmes plutôt que d'essayer des solutions après leur apparition (PRPA, 2018). En effet, certains programmes et règlements destinés à ces questions méritent d'être examinés et d'y apporter des corrections. D'ailleurs, c'est la position du *Calgary logistics Council* qui suggère une analyse plus approfondie de l'ampleur du mouvement des produits illicites et de la manière de les contenir (CLC, 2018). L'administration portuaire de Prince Rupert soutient que bien que le « Plan de protection des océans (PPO) ait fait une différence significative dans les ressources disponibles pour la sécurité maritime, sa mise en œuvre peut être améliorée » (PRPA, 2018). Pour les autorités portuaires de Toronto, la mise en place d'un cadre de risque des entreprises (CRE) va faciliter l'atteinte des objectifs avec une meilleure intégration de la gestion des risques dans le cadre de la stratégie et de la planification commerciales (Ports Toronto, 2018). En ce qui concerne la cybersécurité, les ports relèvent d'une souveraineté nationale polarisant d'importantes données commerciales qu'il faut davantage sécuriser. Par conséquent, les APC doivent mettre continuellement leur système de cybersécurité à jour au fur et à mesure que de nouveaux progrès sont enregistrés dans le domaine de l'informatique. Mieux encore, elles doivent avoir des mesures définies par un organe gouvernemental, avec un audit réalisé par un tiers pour garantir le respect de ces mesures

de cybersécurité (CLC, 2018). Le nombre important de personnes vivant à proximité de la mer a fini de créer aussi d'éventuels risques pour la sécurité publique en ce qui concerne le transport de matières et ou de marchandises dangereuses depuis et vers les ports. Ainsi, au-delà des solides réglementations qui ont été définies pour l'atténuation de possibles risques pouvant découler de leur trafic, une collaboration entre les autorités portuaires et les fournisseurs de services d'urgence locaux est nécessaire pour une intervention rapide et efficace en cas de déversement de matières et / ou de produits dangereux (City of Vancouver, 2018). C'est le cas du port de Prince Rupert qui est l'un des ports les plus sûrs de la côte ouest de l'Amérique du Nord grâce à sa collaboration avec des partenaires tels que l'Administration de pilotage du Pacifique, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique et la Garde côtière canadienne (PRPA, 2018). En effet, il apparaît que « les partenaires du secteur privé sont souvent aussi les mieux placés pour informer une compréhension partagée des risques à travers le paysage portuaire » (City of Vancouver, 2018). Ainsi, le gouvernement du Canada doit envisager un engagement plus officiel avec les autorités portuaires pour la création d'une agence de sécurité maritime unique. Pour l'Administration portuaire de Vancouver Fraser, cela permettra d'avoir une intervention plus rapide et efficace avec l'élimination de possibles confusions, du retard et d'une prise de décision inefficace avant l'établissement du commandement des incidents entre Transports Canada et la Garde côtière canadienne (VFPA, 2018). En outre, la prise de décision en temps opportun passe aussi par une réforme des relations entre l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et les participants (BCMEA, 2018). En effet, l'utilisation des technologies de partage d'informations permettra une meilleure intégration des informations dans le réseau de la chaîne d'approvisionnement (CLC, 2018).

3.5.5.5 Volet 5 : Gouvernance

L'examen de modernisation des ports, qui intervient après plus de vingt ans, offre une opportunité aux acteurs de l'industrie du transport maritime de repenser le modèle de gouvernance portuaire. Il est en effet essentiel de revoir la *Loi maritime* afin de clarifier les rôles et les compétences des Autorités portuaires canadiennes (APC). Elle permettrait aux conseils d'administrations d'être plus efficaces dans le mandat qui leur est assigné à travers

une réduction des conflits de compétences et le bon déroulement des activités portuaires au Canada (BCMEA, 2018). En effet, les longs délais de nomination sont la cause principale du découragement des conseils, du déficit de candidats et de la hausse de postes vacants dans les conseils d'APC (AAPC, 2018). Comme le soutiennent les autorités portuaires de Vancouver Fraser « les longs délais de nomination des membres des conseils d'administration des administrations portuaires ont pour effet de créer des taux de roulement et des mandats de contre nature beaucoup plus courts ou plus longs que ceux prévus dans la Loi maritime du Canada » (VFPA, 2018). Ainsi, une accélération du processus de candidature et de nomination des conseils disposant suffisamment d'expérience et de connaissances garantirait le bon déroulement des activités portuaires (GBC, 2018). En plus, il serait aussi préférable d'étendre la sphère géographique de sélection des candidatures et des nominations pour une meilleure prise en compte des différents paramètres du port tels que facilitateur du commerce, gestionnaire de données et intégrateur dans les chaînes d'approvisionnement (AAPC, 2018).

Les actifs étant considérés comme une importante composante de la chaîne d'approvisionnement, les administrations portuaires doivent être financièrement autonomes pour soutenir la croissance nationale et le commerce inclusif. Une plus grande flexibilité dans l'utilisation des actifs permettrait aux APC d'avoir accès à une meilleure planification stratégique des ressources financières mettant en place de nouvelles possibilités à des fins de facilitation de commerce (VFPA, 2018). Selon le *Manitoba Infrastructures*, le gouvernement fédéral doit changer le processus actuel des « modèles » de lettres patentes généralement « calqué » sur une dynamique de port unique en tenant compte des différences entre les APC. Pour eux, « lorsqu'un CPA peut démontrer comment la transparence, la gestion des risques et la responsabilisation peuvent être maintenues aux normes les plus élevées, le gouvernement fédéral devrait être disposé à autoriser des flexibilités en matière financière, d'emprunt, d'aliénation des terres, de gestion environnementale et d'autres exigences de gestion que les APC pourraient identifier » (MI, 2018). Cela permettra d'assurer la maintenance des infrastructures existantes, de garantir la fiabilité à long terme et le développement du corridor commercial (GBC, 2018). Dans ce cadre, il devient nécessaire de changer les normes actuelles en matière de transactions financières qui ne cessent de limiter la possibilité des APC d'acquérir de nouveaux terrains

pour l'expansion des différentes activités portuaires. Mieux encore les autorités portuaires ne doivent plus être soumises à des demandes de lettres patentes supplémentaires lorsqu'il s'agit de louer des terres à des tiers, en particulier dans le secteur privé à des fins portuaires (VFPA, 2018).

La question des relations de travail collaboratives avec les communautés locales doit aussi être traitée. En effet, l'absence de démarche claire des APC dans ce domaine a fini par créer un manque de confiance du public dans l'accomplissement de ses fonctions, entraînant des conflits de compétences avec d'autres ordres venant parfois de gouvernements, d'organismes de réglementation ou encore de ses locataires (GCT, 2018). Cette situation s'explique, d'une part, par le processus antidémocratique de nomination des membres du conseil d'administration où les gouvernements locaux, les gouvernements provinciaux, les organismes environnementaux et les autochtones sont faiblement représentés, voire absents. D'autre part, l'absence de données fiables et de mesures concernant les impacts des ports nuit à la relation entre les acteurs portuaires et le public.

Ainsi, pour l'amélioration des relations de travail collaboratif avec les communautés locales, un changement du processus de nomination est nécessaire. En effet, une démarche transparente et publique permettrait une meilleure prise en compte des mémoires de tous les groupes (Paulsen, n.d.). Les membres des conseils doivent être composés de représentants des différentes parties de la communauté et des organisations. De plus, pour le député Adam Vaughan, « de meilleures données et une mesure régulière des impacts des ports (bruit, qualité de l'air, etc.) devraient être intégrées dans les spécifications d'exploitation » (Vaughan, 2018).

L'acceptabilité sociale et durable au sein de la société passe nécessairement par un partage rapide des informations, une sensibilisation massive et des attentes élevées en matière de transparence dans les opérations portuaires et dans les accomplissements de l'organisation (City of Vancouver, 2018). Les parties prenantes locales doivent être plus impliquées dans l'élaboration des projets portuaires, ce qui facilitera les relations communautaires et la compréhension entre les acteurs portuaires. Le public, de son côté, doit avoir accès aux ordres du jour du conseil, aux procès-verbaux, aux rapports annuels et aux décisions prises

par le conseil d'administration, seul moyen d'établir la confiance souhaitée avec la population.

En ce qui concerne les outils et les partenaires nécessaires pour répondre à un secteur en évolution, « les autorités portuaires canadiennes doivent s'assurer que des partenariats sont créés et maintenus avec tous les principaux intervenants, y compris les syndicats et les groupes autochtones » (ILWU Canada, 2018). À cela s'ajoute l'exploitation des ports intérieurs de manière plus efficace pour en tirer pleinement profit. Pour le *Calgary Logistics Council*, une meilleure prise en compte des ports intérieurs dans le réseau portuaire, à l'image de la démarche américaine « collaborer pour rivaliser », permettrait d'avoir des ports (maritimes et intérieurs) efficaces, compétitifs et efficaces pour le développement économique et la croissance future du Canada (CLC, 2018).

3.6 CONCLUSION DU CHAPITRE

L'analyse du modèle canadien de gouvernance portuaire, à travers la réforme de 1998, révèle une nécessité de modifications supplémentaires pour permettre aux ports de faire face aux nouveaux défis et aux nouvelles possibilités d'affaires. En réalité, l'objectif final de cette réforme portuaire était de relever les défis auxquels sont confrontés de nombreux pays en lien avec le développement de la conteneurisation. De ce fait, le modèle actuel a été aligné sur le besoin des autorités fédérales de soutenir les intérêts commerciaux des ports lorsqu'il s'agit de desservir des « méga-navires », de gérer un afflux de conteneurs et de faire face à la pression constante de modernisation des installations pour répondre aux tendances émergentes (Brooks, 2017).

Dans leur démarche, les critères commerciaux et financiers autres que celui de posséder des réseaux intermodaux étaient les aspects fondamentaux qui permettaient aux ports de postuler au statut d'administration portuaire canadienne. L'absence de cadre permettant de structurer et de définir clairement les responsabilités de chacun montre que ce modèle de commercialisation fondamentalement solide n'était pas suffisamment flexible et réactif (Brooks, 2017; Debie & Ruby, 2009).

En fait, cette doctrine de « déficit zéro » imposée par le fédéral à toutes les instances gouvernementales et paragouvernementales n'échappe pas aux APC, cela dans le seul but de continuer à contrôler leur autonomie financière. En conséquence, ces restrictions ont fini d'affaiblir le modèle de gouvernance devant favoriser une gestion efficace ainsi que le développement des activités portuaires.

Malgré les améliorations apportées pour permettre aux APC de bénéficier de plus de capitaux, l'analyse annonce que les APC ont besoin plus d'autonomie et de liberté dans la planification et la gestion des infrastructures portuaires. Ainsi, l'examen de modernisation des ports est une occasion d'offrir davantage de libertés commerciales aux autorités portuaires en limitant l'implication du gouvernement fédéral dans la gestion des APC.

À cela s'ajoute la nécessité de faire évoluer les dispositifs institutionnels de gouvernance afin de garantir une meilleure implication et d'assurer une coopération avec les différentes parties prenantes du transport maritime. La relation de gouvernance doit se construire en fonction d'une base locale forte et diversifiée pour une meilleure réponse aux forces centripètes et centrifuges auxquelles les autorités sont confrontées en cette période de forts bouleversements (Comtois & Slack, 2003).

CHAPITRE 4

LES CORRIDORS COMMERCIAUX DU CANADA

INTRODUCTION

Dans un contexte de mondialisation et de libre-échange, on assiste à de plus en plus de changements de doctrines des États pour favoriser l'intégration des économies nationales au sein de l'économie mondiale. Le temps des pensées politiques telles que le socialisme ou le communisme¹², où les États préféraient mettre en avant leur idéologie politique dans le cadre des relations internationales, est révolu. Désormais, les frontières entre les nations sont devenues une réalité qui ne figure que sur les cartes géographiques. De ce fait, les séparations sont de plus en plus interdépendantes, à tel point que des ennemis d'hier sont aujourd'hui devenus de vrais amis en termes d'échanges commerciaux, à l'image des États-Unis et du Japon, ou de la France et de l'Allemagne. Ainsi, chaque État doit sa stabilité politique ou sa prospérité économique à l'autre. En conséquence, au cours des trois dernières décennies, la hausse du commerce international a profondément changé la géographie maritime avec une augmentation de la courbe des échanges des biens et services deux fois plus rapide que le produit national brut (PNB) mondial (Comtois, 2012).

La Conférence des Nations Unies sur le commerce maritime et le développement (CNUCED) affirme que le commerce maritime représente 90 % du commerce mondial, soit près de 11 milliards de tonnes de marchandises transportées en mer contre seulement 550 millions de tonnes en 1950 (Transports Canada, 2019b). L'expansion rapide du commerce maritime doit son succès à l'apparition de la conteneurisation, qui continue de façonner le commerce mondial avec de profonds changements dans les nouvelles configurations des chaînes d'approvisionnement sur le plan national ou continental

¹² Il s'agit d'un ensemble de doctrines politiques s'opposant au capitalisme et visant la réalisation d'une société sans classes sociales, sans salariat et avec une mise en place d'une parfaite socialisation économique et démocratique des moyens de production.

(McMillan, 2011). Cette situation est à l'origine de la concurrence entre les différentes compagnies maritimes qui investissent dans des navires de plus en plus grands, pouvant atteindre 22 000 EPV, cela afin de réaliser des économies d'échelle (Harding et al., 2007). Plus encore, pour répondre aux besoins des producteurs et des consommateurs, elle a provoqué le déplacement et l'intensification du trafic maritime sur trois grands axes maritimes dominés par les États-Unis, la Chine et l'Union européenne, à savoir l'axe transpacifique (Asie-Amérique), l'axe transatlantique (Europe-Amérique) et l'axe Asie-Europe.

Cependant, la fréquence des mouvements du commerce international s'introduisant dans les politiques nationales a transformé la structure et la productivité économique des ports, différenciées des perspectives du passé (Comtois, 2012). Aujourd'hui, l'un des principaux enjeux de cette concurrence internationale consiste à créer des positions stratégiques, tout en assurant le développement de leur compétitivité à l'échelle internationale (Dihissou, 2017). Selon Emmanuel Guy et Frédéric Lapointe, « la compétitivité de tout le pays dépend du bon fonctionnement de ces chaînes d'approvisionnement dans le contexte où tant les économies régionales et nationales s'internationalisent de plus en plus » (Guy & Lapointe, 2010, p.34). Dans ce cadre, les gouvernements œuvrent de plus en plus pour des politiques de développement des chaînes d'approvisionnement en mettant en place des corridors de transport intermodal capables de répondre à la demande actuelle des commerciaux (Regmi & Hanaoka, 2012). Avec l'évolution de l'économie mondiale, les corridors constituent de plus en plus des canevas essentiels au besoin de progrès spatial en raison de leur caractéristique à exprimer, à exécuter, à mettre en œuvre des « futurs souhaitables » (Müller-Mahn, 2020). Ainsi, le Canada, grande nation du commerce où les transports jouent un rôle capital dans toutes les activités sociales et économiques, a décidé de réorganiser son espace de transports en mettant en place un Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.

Le gouvernement fédéral reconnaît l'importance de collaborer avec les provinces, les entreprises et les organisations de la société civile pour mettre en place des politiques à long terme, planifier stratégiquement et investir de manière ciblée dans le réseau de transport. Cette collaboration vise à relever le défi de l'augmentation des flux de commerce

international et à améliorer la compétitivité du réseau de transport pour favoriser une croissance économique plus soutenue au Canada. Le Cadre de politique nationale proposé sera un outil d'investissement dans la prochaine génération de routes, de chemins de fer, de ports et d'aéroports, visant à développer des réseaux commerciaux et financiers mondiaux capables de relier les producteurs et les clients à travers des frontières internationales.

Pour rappel, ce mémoire a pour objectif principal d'analyser dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ? Le cas du Canada est particulièrement intéressant à étudier, car ce pays possède une importante façade maritime et une économie fortement dépendante du transport maritime. De plus, le Canada a développé plusieurs politiques d'encadrement du transport maritime.

Ce chapitre a pour mandat de faire l'état de la situation des portes et des corridors du Canada, à savoir la porte et le corridor de l'Asie-Pacifique, la porte et le corridor de l'Atlantique et la porte continentale Ontario-Québec. Dans ce chapitre, la méthodologie d'analyse utilisée est identique à celle du chapitre précédent et est en accord avec l'approche générale décrite dans les sections 2.4 (technique de collecte des données), 2.5.1 (la méthode interprétative), 2.5.3 (traitement des données dans le cadre de l'analyse sémantique de données textuelles) et 2.5.4 (croisement des données) du chapitre 2. Cela signifie que les méthodes et les techniques utilisées pour analyser les données sont les mêmes que celles qui ont été utilisées précédemment. Cette cohérence dans la méthodologie permet d'assurer une comparabilité des résultats et une rigueur dans l'analyse. Ainsi, notre défi est de faire le bilan du Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. Il s'agit de voir s'il a été un modèle de réussite par rapport aux multiples objectifs fixés par le gouvernement fédéral, les provinces, d'autres intervenants du secteur public et privé tels que la mise en place des réseaux de transports plus sûrs et efficaces, le renforcement de la compétitivité et de la croissance des entreprises canadiennes ainsi que la création des emplois pour la classe moyenne.

4.1 DÉFINITION ET TYPOLOGIE DE CORRIDORS COMMERCIAUX

La notion de corridor commercial offre une multitude de définitions en raison de la complexité de son champ d'étude miné par plusieurs réalités. Dans sa littérature, plusieurs chercheurs ont tenté de la définir en se basant sur des aspects particuliers. En premier, nous avons l'aspect spatial et topologique (Kansky, 1963, Cole & King, 1968; Haggett et Chorley, 1969), en second, celui des axes de transport (Luiz et Paulo, 1996), suivi des hinterlands (Prentice, 1996), ensuite l'accès à des ressources (Neudorf et Hassan, 1996) et enfin le réseau de carrefours urbains interdépendants (Gottmann, 1961, 1987; Whebell, 1969; Yeates, 1975; McGee, 1991) (Comtois, 2012).

Ainsi, à travers ces différents aspects, Jean Debie et Claude Comtois dans leur article dénommé « *une relecture du concept de corridors de transport* » ont essayé de nous proposer une définition plus complète en faisant une revue de la littérature du large éventail de définitions. Selon eux, « le corridor, dans son acception géographique, émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie. Le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques » (Debie & Comtois, 2010, p. 128).

En fait, le concept de corridor, dès son apparition dans les années 1950, faisait état de l'analyse spatiale et des réseaux de carrefours, avant de se spécialiser dans l'étude des processus spatiaux particulièrement urbains dans les années 1990 et 2000 en raison de la densification des mouvements le long des axes de transport structurants (Libourel & Schorung, 2016). Aujourd'hui, les corridors commerciaux se présentent comme étant le résultat de processus de décisions décentralisés édités par les forces du marché (l'offre et la demande) (Comtois, 2012). Ce sont des couloirs de transport soutenus par des corridors multimodaux, impliquant des efforts additionnels pour favoriser le commerce international. Le couloir de transport est défini comme « un couloir domestique, international ou de transit. Un mouvement de transport intermodal international implique au moins un passage frontalier d'un pays à un autre, ce qui peut accélérer les mouvements

de marchandises et de personnes à travers les frontières internationales » (Hanaoka & Regmi, 2011).

Dans ce cadre, les corridors de commerce, concept de planification et d'élaboration des politiques de transport devenu inéluctable, ont une dimension à la fois matérielle et organisationnelle (Arnold, 2006; Beziat et al., 2014). La dimension matérielle est constituée par l'ensemble des infrastructures de transport assurant la liaison entre différents centres d'activités économiques d'un ou de plusieurs pays ou donnant accès à la mer aux pays enclavés. Elle permet de stimuler la croissance des exportations et des importations. Sur le plan organisationnel, les corridors commerciaux requièrent un ensemble de dispositifs visant à la suppression des obstacles pouvant causer un blocage ou un ralentissement de la circulation des biens et services. Il s'agit, par exemple : de l'harmonisation des politiques, des lois et règlements douaniers, du capital, de la technologie de l'information, du système d'entretien des infrastructures et de l'amélioration de la qualité des services de transport et de la logistique.

Dans la littérature sur la typologie des corridors, on note plusieurs formes (Banomyong & Faust, 2010; Hope & Cox, 2015; Comtois, 2012; Arnold, 2006). Cependant, dans leur classification, ce sont les composants physiques et fonctionnels qui caractérisent le type de corridors. En d'autres termes, le niveau d'intégration des infrastructures de transport et des procédés de logistique permet de déterminer le type de corridor. Cependant, si la majorité des chercheurs est parvenue à classer les corridors en quatre groupes, comme le souligne John Arnold, une différenciation du rôle des corridors dans la desserte du trafic intérieur, étranger et de transit permet d'identifier quatre types de corridors (Arnold, 2006). Claude Comtois dans *Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime*, fait une classification des corridors en trois groupes (Comtois, 2012).

En premier lieu, nous avons le corridor commercial national ou corridor de pénétration. Une seule route nationale traverse les centres de production et de consommation. Elle a pour rôle d'acheminer des équipements et de la main d'œuvre dans les zones de production et de favoriser l'expédition des produits dans les zones de transformation ou de consommation. Il assure le flux des mouvements entre eux depuis et vers une porte d'entrée internationale avec un seul passage frontalier. L'accès à la mer permet de desservir des

pays enclavés dans le cadre de conventions internationales, d'accords bilatéraux ou politiques. Cependant, même si l'objectif est de réduire les coûts de transport, ce type de corridor est source d'inégalités territoriales favorisant l'absence de politique de transport dans les zones délaissées (Fau, 2019).

En deuxième groupe, les corridors commerciaux bilatéraux permettent la desserte du trafic entre deux pays avec un ou plusieurs passages frontaliers et sont reliés aussi à une ou plusieurs passerelles internationales. Ensuite, nous avons les corridors multilatéraux. Ils assurent la desserte du trafic entre trois pays dont l'un est considéré comme une zone de transit. Dans ce type de corridors, les passages frontaliers sont au nombre de deux et plus avec une adhésion d'une ou de plusieurs passerelles internationales. La qualité des équipements et des services de transport impacte largement le niveau d'accessibilité des itinéraires. Ainsi, les corridors commerciaux bilatéraux et multilatéraux peuvent être classés dans la catégorie de « corridor chaîne ».

Enfin, le corridor multimodal et intermodal regroupe plusieurs corridors avec différents modes de transport qui assurent le trafic de fret, de passagers et de l'information. Ces corridors sont plus difficiles à administrer en raison de la densité du trafic et des connexions intermodales. Ces modes de transport issues de divers corridors convergent vers quelques points d'entrées et de sorties situés dans un axe stratégique. Ainsi, le succès de ces corridors (croissance économique et harmonisation des lois et règlements) repose sur une bonne coordination entre les agences modales lorsqu'il s'agit de corridors multimodaux. Dans le cas d'un corridor intermodal, une bonne coordination entre les ministères ou les agences des différents modes est impératif. Les corridors multimodal et intermodal peuvent être aussi appelés « corridors centrifuges ».

4.1.1 Modèle de gestion des corridors

Les modèles de gestion des corridors commerciaux requièrent de plus en plus une bonne coordination entre les agences publiques chargées du développement des infrastructures de transport, de la législation sur le commerce et de l'application des normes et règlements concernant le corridor. Jean Arnold dans *Best practices in management of international trade corridors* a identifié quatre modèles de gestion des corridors (Arnold,

2006). Chaque modèle de gestion correspond aux objectifs fixés par les différentes parties prenantes que le corridor commercial doit atteindre, en fonction du degré d'intégration et du transfert des responsabilités à une institution dédiée.

- Le premier modèle correspond à la planification de projets dans l'approche d'un plan général de développement de corridors. Les agences gouvernementales sont responsables de l'élargissement et de l'amélioration des corridors. La direction du corridor se charge de la coordination de ces activités en traitant directement avec les agences ou bien en jouant le rôle de superviseur dans le cadre d'un ministère supérieur ou du cabinet du Premier ministre.
- Le deuxième cas correspond au modèle législatif. La gestion des corridors relève des comités exécutifs chargés de définir les politiques et règlements devant stimuler le développement du corridor. Ce modèle est pratique lorsqu'il s'agit de faire des réformes ayant pour but d'unifier les normes, de faciliter les flux transfrontaliers ou encore de réduire les obstacles réglementaires des différents services de corridor. Cependant, ce modèle a peu d'influence sur les composantes physiques et fonctionnelles du corridor.
- Le troisième modèle de gestion répond à un organisme de recherche de consensus. Son objectif est de mobiliser le soutien des partenariats publics-privés capables de rendre le fonctionnement des installations et des services dans le corridor plus efficace et d'assurer des réformes de réglementations et de procédures dont celles de passages frontaliers. Ainsi, le degré d'implication des partenariats public-privé et sa capacité à maintenir un personnel professionnel capable d'apporter des solutions face aux problèmes liés à la planification, à la réglementation et à la performance détermine son niveau d'efficacité.
- Enfin, le quatrième modèle de gestion consiste à mettre en place une structure chargée de développer des partenariats public-privé pour l'amélioration du fonctionnement des installations et des services dans le corridor. Ainsi, la direction définit certains compromis tels que des concessions et des accords d'exploitation pour favoriser la participation du secteur privé dans la gestion de l'infrastructure et des installations du corridor mais aussi pour la collecte de fonds nécessaire à son développement. Le modèle est pratique sur le plan national mais présente un certain

nombre de limites en ce qui concerne les problèmes liés aux améliorations transfrontalières.

De ce fait, en suivant la logique de Jean Arnold, le modèle de gestion des corridors canadiens peut être situé entre les deux derniers modèles décrits. D'abord, il faut souligner qu'au Canada réputé « nation de commerce », le gouvernement fédéral a très tôt compris que la prospérité économique réside dans un partenariat public/privé du système de transport. Ainsi, des compromis de cessions et des accords d'exploitation avec des acteurs du privé existaient bien avant la création des portes et corridors commerciaux. Cependant, avec la mise en place du *Cadre de politique nationale sur les portes et corridors commerciaux stratégique*, le gouvernement canadien a initié des programmes tels que l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* pour des réformes sur la gouvernance, les réglementations et les procédures douanières. Ce programme est considéré comme un moyen de consultation et d'intégration des acteurs publics et privés dans la gestion des corridors afin de moderniser le système de transport national. Cette démarche sera consolidée dans son plan stratégique pour l'avenir des Transports au Canada (Transports 2030) en consacrant l'un des thèmes aux marchés mondiaux. Ainsi, un Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) est créé pour renforcer le partenariat public-privé, à savoir la participation des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, des groupes autochtones, des structures sans but lucratif et à but lucratif du domaine privé, des entreprises d'État fédérales, des administrations portuaires canadiennes ainsi que des administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports dans la gestion des corridors. Le FNCC est un outil d'investissement pour la réalisation d'un réseau de transport moderne capable de relier les producteurs et les clients à travers des frontières internationales.

4.2 L'ÉVOLUTION DES GRANDES TENDANCES DANS LE COMMERCE MONDIAL

4.2.1 État des exportations

Sur la base des rapports de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les statistiques du commerce international montrent que, durant ces dernières décennies, la

valeur des exportations mondiales a connu une croissance fulgurante. Estimée à 6 364 milliards de dollars en 2010, elle atteint 18 889 milliards de dollars en 2019, si on ajoute la valeur des marchandises importées destinées à la réexportation, soit un taux de croissance annuelle estimé à près de 6%.

Tableau 15

Les 15 premiers pays exportateurs de marchandises en 2000 et en 2019 (en milliards de dollars US)

| Rang en 2000 | Exportateur en 2000 | Valeur en 2000 | Rang en 2019 | Exportateur en 2019 | Valeur en 2019 |
|---------------------|--|------------------------|---------------------|---|-----------------------|
| 1 | États-Unis | 781,1 | 1 | Chine | 2499 |
| 2 | Allemagne | 551,5 | 2 | États-Unis | 1646 |
| 3 | Japon | 479,2 | 3 | Allemagne | 1489 |
| 4 | France | 298,1 | 4 | Pays-Bas | 709 |
| 5 | Royaume-Uni | 284,1 | 5 | Japon | 706 |
| 6 | Canada | 276,6 | 6 | France | 570 |
| 7 | Chine | 249,3 | 7 | République de Corée (Sud) | 542 |
| 8 | Italie | 237,8 | 8 | Hong-Kong, Chine -origine locale -réexportation | 535 15 517 |
| 9 | Pays-Bas | 212,5 | 9 | Italie | 533 |
| 10 | Hong-Kong, Chine -origine locale -réexportation | 202,4 23,7 178,8 | 10 | Royaume-Uni | 469 |
| 11 | Belgique | 186,1 | 11 | Mexique | 461 |
| 12 | République de Corée (Sud) | 172,3 | 12 | Canada | 447 |
| 13 | Mexique | 166,4 | 13 | Belgique | 445 |
| 14 | Taipei chinois | 148,3 | 14 | Fédération de Russie | 419 |

| | | | | | |
|----|-----------------|-------|----|-----------------|-----|
| 15 | Singapour | 137,9 | 15 | Singapour | 391 |
| | -origine locale | 78,9 | | -origine locale | 184 |
| | -réexportation | 59,1 | | -réexportation | 206 |

Source : Organisation mondiale du commerce- Statistiques du commerce international (OMC, 2001, 2020).

Le tableau, qui regroupe les 15 premiers pays exportateurs en 2010 et en 2019, nous donne une idée des profonds changements de la balance commerciale. Sur les 15 premiers pays, la valeur des exportations est passée de 4 383,5 milliards de dollars en 2010 à 11 861 milliards de dollars, soit une hausse de 171 %. Dans ce groupe, la Chine sort largement du lot en quittant la septième place en 2010 pour occuper la première place en 2019. Durant cette période, elle a enregistré un taux de croissance annuelle de 13 %, soit une augmentation de 900 %. Elle est suivie par les États-Unis et l'Allemagne qui ont perdu chacun une place dans le classement des premiers exportateurs avec une augmentation respective de 111 % et de 170 %. Le Japon et la France ont rétrocedé de deux places avec une augmentation de respectivement 47 % et 91 %. Cependant, les Pays-Bas et la Fédération de la Russie ont gagné cinq places dans le classement avec un taux de croissance annuelle de 6,54 % et de 6,2 %, soit une augmentation de 234 % et de 215 %. En ce qui concerne le Canada, le tableau indique qu'il a chuté de six places même si on note une augmentation de 62 %.

4.2.2 État des importations

En ce qui concerne les importations, les statistiques de l'Organisation mondiale du commerce révèlent qu'en 2000, la valeur du commerce mondial des marchandises était estimée à 6 669 milliards de dollars. Près de deux décennies plus tard, ce chiffre a augmenté d'un facteur de près de 3 par rapport à la valeur atteinte en 2000, soit 19 867 milliards de dollars, ce qui inclut la valeur de marchandises exportées et destinées encore à la réexportation. Ainsi, ces valeurs montrent un taux de croissance annuelle de 6 %.

Tableau 16

Les premiers importateurs de marchandises en 2000 et en 2019 (en milliards de dollars US)

| Rang en 2000 | Importation en 2000 | Valeur en 2000 | Rang en 2019 | Importateur en 2019 | Valeur en 2019 |
|--------------|--|----------------|--------------|--|----------------|
| 1 | États-Unis | 1257,6 | 1 | États-Unis | 2568 |
| 2 | Allemagne | 502,8 | 2 | Chine | 2077 |
| 3 | Japon | 379,5 | 3 | Allemagne | 1234 |
| 4 | Royaume-Uni | 337,0 | 4 | Japon | 721 |
| 5 | France | 305,4 | 5 | Royaume-Uni | 692 |
| 6 | Canada | 244,8 | 6 | France | 651 |
| 7 | Italie | 236,5 | 7 | Pays-Bas | 636 |
| 8 | Chine | 225,1 | 8 | Hong-Kong, Chine et -Importations conservées. | 578 138 |
| 9 | Hong-Kong, Chine inclus -Importations définitives | 214,2 | 9 | République de Corée (Sud) | 503 |
| 10 | Pays-Bas | 198 | 10 | Inde | 484 |
| 11 | Mexique | 182,6 | 11 | Italie | 474 |
| 12 | Belgique | 173 | 12 | Mexique | 467 |
| 13 | République de Corée (Sud) | 160,5 | 13 | Canada | 464 |
| 14 | Espagne | 153,5 | 14 | Belgique | 426 |
| 15 | Taipei chinois | 140 | 15 | Espagne | 372 |

Remarque : Le commerce intra-UE n'est pas inclus dans les données de 2019.

Source : Organisation mondiale du commerce- Statistiques du commerce international (OMC, 2001, 2020).

Les données du tableau 16 laissent voir la montée fulgurante de l'Inde, absente dans le top 15 des pays importateurs en 2000 avec seulement 220 milliards de dollars. En 2019, elle se place à la douzième place dans le classement avec 484 milliards de dollars, soit une augmentation de 120 %. L'autre surprise est la Chine qui a fortement bouleversé la hiérarchie. De la huitième place en 2000 avec une valeur de 225,1 milliards de dollars, elle occupe la deuxième place avec 2077 milliards de dollars en 2019, soit une augmentation de 823 %. Les importations des Pays-Bas ont connu une hausse, ce qui leur a permis de gagner trois places durant cet intervalle. L'Allemagne, le Japon, le Royaume-Uni et la France ont perdu une place dans le classement, mais restent encore parmi les premiers. Cependant, le Canada a drastiquement chuté dans la classification, quittant la sixième place en 2000 avec 224,8 milliards de dollars, il occupe la treizième place en 2019 avec une valeur de 464 milliards de dollars, soit une augmentation de 106 %. À part Taipei chinois qui a perdu sa place en 2019, tous les pays étaient également dans le top 15 des pays importateurs en 2000.

Les tableaux 15 et 16 nous permettent de voir plus clairement la situation de la balance commerciale des plus grands pays exportateurs et importateurs durant les années 2000 et 2019. La première remarque, c'est la forte évolution de la valeur commerciale caractérisée par de grandes disparités (déficitaire ou excédentaire) entre les pays. En 2000, six pays avaient une balance commerciale déficitaire si on ajoute l'Espagne qui ne figurait pas dans le top 15 des pays exportateurs. Les États-Unis avaient le plus grand déséquilibre avec un déficit de 476,5 milliards de dollars, suivi du Royaume-Uni et de l'Espagne avec un déficit de respectivement 52,9 et 39,8 milliards de dollars. La France a le plus petit déficit avec seulement 7,3 milliards de dollars.

En revanche, l'Allemagne, le Japon, le Canada, la Chine, l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, la République de Corée, le Taipei Chinois ont tous une balance commerciale excédentaire. Le Japon présente la meilleure balance commerciale avec un excédent de 99,7 milliards de dollars, suivi de l'Allemagne et du Canada avec un excédent de respectivement 48,7 et 31,8 milliards de dollars.

En 2019, le nombre de pays présentant une balance commerciale déficitaire a légèrement augmenté passant de six à huit. Les États-Unis et le Royaume-Uni occupent toujours la tête

du classement des pays déficitaires avec une plus grande détérioration de leur balance commerciale, soit respectivement 922 et 223 milliards de dollars. La France, qui occupe la troisième place, connaît la même situation avec un déficit de 81 milliards de dollars.

Cependant, la balance commerciale de la Chine a connu une forte amélioration avec un excédent de 24,2 milliards de dollars en 2000. Elle surpasse le Japon en 2019 avec un excédent de 422 milliards de dollars. L'Allemagne et la Fédération de la Russie occupent la deuxième et la troisième place, soit respectivement 255 et 165 milliards de dollars. Le Japon, qui occupait la première place en 2000 avec un excédent de 99,7 milliards, a vu la situation de sa balance commerciale se détériorer avec un déficit de 15 milliards de dollars en 2019. La percée de certains comme la République de la Russie et l'Inde se justifie par l'émergence des pays du BRIICS (Brésil, Russie, Inde, Indonésie, Chine et Afrique du Sud).

Ainsi, une exploitation plus approfondie des données du commerce mondial de marchandises par régions, nous permet de faire le constat sur la densité du trafic par rapport aux différentes régions, tel qu'attesté dans le tableau 17.

Tableau 17

Proportion des chiffres de commerce par régions en milliards de dollars US et en pourcentage

| Région d'origine | Exportation 2000 | Exportation 2019 | Importation 2000 | Importation 2019 |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Monde | 6 186 | 18 372 | 6 490 | 18 798 |
| Amérique du Nord | 17,1 | 13,9 | 23,2 | 18,6 |
| Amérique latine | 5,8 | 3,2 | 6,0 | 3,3 |
| Europe | 42,2 | 37,7 | 42,5 | 36,5 |
| Afrique | 2,3 | 2,5 | 2,1 | 3,0 |
| Moyen-Orient | 4,2 | 5,3 | 2,6 | 4,0 |

| | | | | |
|-------------|------|------|------|------|
| Asie | 26,7 | 34,0 | 22,8 | 32,2 |
|-------------|------|------|------|------|

Remarque : Les données de l'Europe concernent celles de l'UE sans le Royaume-Uni.

Source : Organisation mondiale du commerce- Statistiques du commerce international (OMC, 2001, 2020).

Pour les exportations, les régions enregistrant une forte densité de commerce sont l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique avec des taux de croissance annuelle de l'ordre de 7,26 %, de 7,13 % et de 6,25 %. En Asie, cela s'explique par la forte production de produits manufacturés et de semi-facturés, Plus particulièrement, la Chine occupe la première place mondiale dans le domaine des équipements de bureau et de télécommunication, des textiles et des vêtements. Au Moyen-Orient, les exportations de pétrole et de gaz naturel ont atteint des quantités importantes. En Afrique, des pays comme l'Angola, le Nigeria ou encore le Soudan deviennent de plus en plus de grands producteurs de pétrole et de minéraux non combustibles.

En ce qui concerne les importations, la densité du trafic se situe toujours dans les régions de l'Asie, du Moyen-Orient et de l'Afrique. Le Moyen-Orient occupe la première place mondiale avec un taux de croissance annuel de 8,1 %, suivi de l'Afrique avec 7,7 % et de l'Asie avec 7,69 %.

Cependant, les tendances montrent que les trois grandes régions à la fois premiers exportateurs et premiers importateurs mondiaux restent la Chine, l'Union européenne et les États-Unis. La fréquence des flux de marchandises a créé une grande route est-ouest interconnectée par trois chemins dont celui du transpacifique (Asie-Amérique), de l'Asie-Europe et du transatlantique (Europe-Amérique).

4.3 L'ÉVOLUTION DU COMMERCE DE MARCHANDISES DU CANADA

4.3.1 Les exportations de marchandises

Selon les chiffres de Transports Canada sur le commerce, les exportations canadiennes ont connu une forte hausse durant la période de 2010 à 2019. En 2010, la valeur commerciale était estimée à 398 512 millions de dollars. En 2019, cette valeur est

passée à 584 915 millions de dollars, soit plus de 146 %. Cette croissance est également notée à l'importation. En 2010, la valeur commerciale était de 402 754 millions de dollars, tandis qu'en 2019 ce chiffre a atteint 601 478 millions de dollars, soit plus de 149 %. Ainsi, durant la période 2010-2019, le Canada a connu un taux de croissance moyen annuel de 4,3% à l'exportation et de 4,5 % à l'importation. Le tableau 18 montre les principaux partenaires du Canada en termes d'exportation en millions de dollars en 2010 et en 2019.

Tableau 18

Exportation du Canada selon les principaux pays en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage)

| 2010 | | | | 2019 | | | |
|------|--------------|--------------|-------------|------|-----------------|--------------|-------------|
| Rang | Pays | Exportations | Pourcentage | Rang | Pays | Exportations | Pourcentage |
| 1 | États-Unis | 298 450 | 75 | 1 | États-Unis | 437 673 | 75 |
| 2 | Royaume-Uni | 16 219 | 4,0 | 2 | Chine | 27 638 | 4,7 |
| 3 | Chine | 13 219 | 3,3 | 3 | Royaume-Uni | 16 328 | 2,8 |
| 4 | Japon | 9 193 | 2,3 | 4 | Japon | 12 948 | 2,2 |
| 5 | Mexique | 5 007 | 1,2 | 5 | Mexique | 8 215 | 1,4 |
| 6 | Allemagne | 3 936 | 1 | 6 | Allemagne | 4825 | 0,8 |
| 7 | Corée du Sud | 3 709 | 0,9 | 7 | Corée du Sud | 5 864 | 1,0 |
| 8 | Pays-Bas | 3 218 | 0,8 | 8 | Pays-Bas | 4 742 | 0,8 |
| 9 | Brésil | 2 566 | 0,7 | 9 | Inde | 4 168 | 0,7 |
| 10 | Norvège | 2 529 | 0,6 | 10 | Hong-Kong | 3 905 | 0,7 |
| 11 | France | 2 352 | 0,6 | 11 | France | 3 422 | 0,6 |
| 12 | Inde | 2 082 | 0,5 | 12 | Italie | 3 044 | 0,5 |
| 13 | Belgique | 2 075 | 0,5 | 13 | Belgique | 3 627 | 0,6 |
| 14 | Italie | 1 924 | 0,5 | 14 | Arabie saoudite | 1 882 | 0,3 |
| 15 | Hong-Kong | 1 897 | 0,5 | 15 | Australie | 779 | 0,1 |

| | | | | | |
|--------|--------|-----|--------|--------|-----|
| Autres | 3 0134 | 7,6 | Autres | 45 857 | 7,8 |
|--------|--------|-----|--------|--------|-----|

Source : Transports Canada-Addenda Statistique (Transports Canada, 2010, 2019a).

Le tableau énumère la concentration de la balance des exportations canadiennes par rapport à ces 15 premiers partenaires. Les données montrent que les États-Unis sont les principaux partenaires du Canada. En 2010 comme en 2019, ils ont représenté près de 75 % de la valeur commerciale des exportations canadiennes. Durant cette période, la valeur des exportations est passée de 298 450 millions de dollars à 437 673 millions de dollars, soit une augmentation de 46,6 %. La Chine, qui occupait la troisième place derrière le Royaume-Uni en 2010, se place en deuxième position avec une augmentation de 109 % en 2019. Les pays comme le Japon, le Mexique, l'Allemagne, la Corée du Sud, les Pays-Bas, la France et la Belgique ont maintenu leur position dans le classement avec une augmentation de respectivement 40,8 %, 64 %, 22,5 %, 58,1 %, 47,3 %, 45,5 % et 74,7 %. Durant cette période, Hong Kong a gagné cinq places dans le classement avec une augmentation de près de 106 % et l'Inde trois places. L'Arabie saoudite et l'Australie ont pris la place du Brésil et de la Norvège dans le classement des 15 meilleurs partenaires d'exportations canadiennes.

Le tableau révèle aussi, qu'au-delà des États-Unis qui reçoivent près des ¾ des exportations canadiennes, seuls 15 pays concentrent plus de 92 % des exportations canadiennes. Le Mexique, son partenaire dans l'ALENA avec les États-Unis, reçoit moins de 1,5 % de la valeur des exportations canadiennes.

4.3.2 Les importations de marchandises

Tout comme les exportations, les États-Unis constituent le principal partenaire du Canada en termes d'importation. Durant la période 2010 - 2019, plus de 50% de la valeur des importations canadiennes proviennent des États-Unis avec une augmentation de 50,2 %. La Chine et le Mexique occupent la deuxième et troisième place avec une augmentation respective de 69 % et de 67,2%. L'Allemagne, la Corée du Sud et le Brésil ont gagné une place avec une augmentation de respectivement 71 %, 57,4 % et 65 %, tandis que l'Italie a

gagné deux places dans le classement. Les importations en provenance du Japon, de la France, de Taïwan et de la Suisse rétrogradent d'une place avec une augmentation de respectivement 23,4 %, 60,3 %, 49,8 % et 68,6 %. Cependant, celles du Royaume-Uni ont chuté de deux places. Des pays comme le Pérou, l'Algérie et la Norvège ont cédé leur place dans le classement des 15 meilleurs pays partenaires du Canada en termes d'importation au profit du Vietnam, de l'Inde et de la Belgique occupant respectivement la dixième, la treizième et la quatorzième place en 2019. Plus des $\frac{3}{4}$ de l'importation du Canada proviennent de ces partenaires de l'ALÉNA en 2019.

Tableau 19

Importation du Canada selon les principaux pays en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage)

| 2010 | | | | 2019 | | | |
|------|--------------|--------------|-------------|------|--------------|--------------|-------------|
| Rang | Pays | Importations | Pourcentage | Rang | Pays | Importations | Pourcentage |
| 1 | États-Unis | 202 935 | 50,4 | 1 | États-Unis | 304 910 | 50,7 |
| 2 | Chine | 44 405 | 11 | 2 | Chine | 75 032 | 12,5 |
| 3 | Mexique | 22 094 | 5,5 | 3 | Mexique | 36 950 | 6,2 |
| 4 | Japon | 13 394 | 3,3 | 4 | Allemagne | 19 287 | 3,2 |
| 5 | Allemagne | 11 273 | 2,8 | 5 | Japon | 16 529 | 2,7 |
| 6 | Royaume-Uni | 10 685 | 2,7 | 6 | Corée du Sud | 9 671 | 1,6 |
| 7 | Corée du Sud | 6 143 | 1,5 | 7 | Italie | 9 469 | 1,6 |
| 8 | France | 5 421 | 1,4 | 8 | Royaume-Uni | 9 241 | 1,5 |
| 9 | Italie | 4 642 | 1,2 | 9 | France | 8 693 | 1,5 |
| 10 | Taïwan | 3 985 | 1 | 10 | Vietnam | 6 987 | 1,1 |
| 11 | Pérou | 3 642 | 0,9 | 11 | Taïwan | 5 971 | 1 |
| 12 | Algérie | 3 547 | 0,8 | 12 | Brésil | 5 399 | 0,9 |
| 13 | Brésil | 3 271 | 0,8 | 13 | Inde | 5 284 | 0,9 |
| 14 | Suisse | 2 933 | 0,7 | 14 | Belgique | 4 963 | 0,8 |
| 15 | Norvège | 2 773 | 0,7 | 15 | Suisse | 4 947 | 0,8 |
| | Autres | 61 612 | 15,3 | | Autres | 78 147 | 13 |

Source : Transports Canada-Addenda Statistique (Transports Canada, 2010, 2019a).

Les tableaux 18 et 19 montrent les principaux partenaires, les destinations et les provenances des flux commerciaux canadiens sur le plan international. La première conclusion à tirer de ces tableaux est la forte croissance de la valeur commerciale avec un déficit qui a augmenté d'un facteur de près de 4 par rapport à celle atteinte en 2010. La zone ALENA polarise la forte densité du trafic de commerce canadien et plus particulièrement les États-Unis. Près de $\frac{3}{4}$ du trafic commercial se situe entre les États-Unis et le Canada. Aussi, le Canada devient de plus en plus ouvert avec les pays du BRICS à l'image de la Chine, du Brésil, de l'Inde. Son trafic avec le continent européen a diminué de manière considérable au profit des pays asiatiques dont son principal partenaire dans ce continent reste la Chine.

4.3.3 Le commerce selon le mode de transport

4.3.3.1 Les exportations du Canada

En se basant sur le rapport de Transports Canada de 2019, la valeur des exportations vers le monde selon le mode de transport a suivi la tendance qui se dessine sur le plan international. Avec un montant de 399 300 millions de dollars en 2010, elle atteint 593 224 millions de dollars, si on ajoute la valeur des marchandises destinées à la réexportation, soit une augmentation de 48,5 %. En effet, plus d'un tiers des exportations sont expédiées via le mode routier et les États-Unis sont la destination de la quasi-totalité des exportations par camion. Durant la période 2010-2019, la valeur des exportations par camion a connu une augmentation de 60,6 %. La voie maritime occupe la deuxième place en termes de mode de transport des exportations vers le monde. Estimée à 81 603 millions de dollars en 2010, elle atteint 109 709 millions de dollars en 2019. Les exportations par voie maritime connaissent la plus faible augmentation soit 34,4 %. Le continent asiatique, plus particulièrement la Chine, et les États-Unis sont les principales destinations des exportations transportées par voie maritime. Suivie par les autres modes de transport tels que le pipeline et la ligne de transport d'électricité. Naturellement, les États-Unis constituent leurs principales destinations. Le réseau ferroviaire placé en quatrième position,

assure les exportations vers des destinations nord-américaines (États-Unis et Mexique). Enfin, la voie aérienne est le mode de transport le moins utilisé pour l'expédition de marchandises, même si elle a connu la plus grande augmentation entre 2010 et 2019 avec 61,2 %. Les provinces de l'Ontario et du Québec sont les plus grands expéditeurs de marchandises par voie aérienne.

Tableau 20

Exportation vers le monde selon le mode de transport en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage)

| Exportations totales ¹ | | | | | | |
|--|----------------|---------|-------------|----------|--------|--------|
| Données en 2010 | Tous les modes | Routier | Ferroviaire | Maritime | Aérien | Autres |
| | 399 300 | 145 641 | 61 664 | 81 603 | 43 309 | 67 083 |
| | 100 | 36,5 | 15,5 | 20,4 | 10,8 | 16,8 |
| Données en 2019 | Tous les modes | Routier | Ferroviaire | Maritime | Aérien | Autres |
| | 593 224 | 233 922 | 87 852 | 109 709 | 69 814 | 91 926 |
| | 100 | 39,4 | 14,8 | 18,5 | 11,8 | 15,5 |

Note : ¹ Les données d'exportations correspondent seulement au mode utilisé pour franchir la frontière internationale. Elles englobent les exportations nationales et les réexportations. Source : (Transports Canada, 2019a), d'après les données de Statistiques Canada sur le commerce international.

4.3.3.2 Les importations du Canada

Comme dans les exportations de marchandises, le mode de transport routier est le plus utilisé pour les importations de marchandises en provenance du monde. Durant la période 2010 – 2019, un peu plus de la moitié des importations de marchandises arrive au Canada par camion, avec une augmentation de 49,5 %. La grande majorité provient des États-Unis et entre en général par l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique. Ensuite, nous avons la voie maritime. Les importations qui arrivent par voie maritime ont passé de

88 500 millions de dollars en 2010 pour atteindre 136 794 millions de dollars, soit une augmentation de 54,5 %. La majorité de ces marchandises par voie maritime est composée de produits pétroliers, agricoles et alimentaires, ou encore de machines et équipements électriques. Le secteur aérien arrive en troisième position avec une augmentation de 39 %. Les machines et les équipements électriques, les produits manufacturés et chimiques, le plastique et le caoutchouc, les automobiles et d'autres équipements de transport sont les plus importés par voie aérienne. La voie ferroviaire se place en quatrième position en ce qui concerne le mode de transport utilisé pour les importations. Elle a atteint 52 455 millions de dollars, soit une augmentation de 67,5 % par rapport à sa valeur de 2010. C'est le mode de transport qui a connu la plus forte croissance par rapport aux importations de marchandises vers le Canada. Presque la totalité des importations arrivant par train au Canada proviennent des États-Unis et du Mexique. Les autres modes de transport tels que le pipeline ou la ligne de transport d'électricité, viennent en dernière position pour les importations de marchandises. Les États-Unis constituent la principale provenance de ces marchandises avec une légère augmentation de 6,2 % entre 2010 et 2019.

Tableau 21

Importation en provenance du monde selon le mode de transport en 2010 et en 2019 (en millions de dollars et en pourcentage)

| Importations totales ² | | | | | | |
|--|----------------|---------|-------------|----------|--------|--------|
| Données en 2010 | Tous les modes | Routier | Ferroviaire | Maritime | Aérien | Autres |
| | 403 750 | 212 364 | 31 317 | 88 500 | 57 447 | 14 122 |
| | 100 | 52,6 | 7,8 | 21,9 | 14,2 | 3,5 |
| Données en 2019 | Tous les modes | Routier | Ferroviaire | Maritime | Aérien | Autres |
| | 601 478 | 317 424 | 52 455 | 136 794 | 79 800 | 15 005 |
| | 100 | 52,8 | 8,7 | 22,7 | 13,3 | 2,5 |

Note : ² Les données d'importations correspondent seulement au dernier mode utilisé pour transporter la marchandise jusqu'au port de dédouanement au Canada. Elles proviennent des documents douaniers de contrôle de marchandises.

Source : (Transports Canada, 2019a), d'après les données de statistiques Canada sur le commerce international.

4.4 PORTES ET CORRIDORS COMMERCIAUX STRATÉGIQUES

La forte évolution du commerce mondial caractérisée par les avancées technologiques dans le transport et les accords de libre-échange nord-américain (ALENA), de l'UE (ALE) et des pays de l'Asie de l'Est (ANASE) a profondément transformé la configuration des chaînes d'approvisionnement mondiales. On assiste à de nouveaux blocs commerciaux façonnés par de nouvelles chaînes d'approvisionnement, séparées des perspectives nationales ou continentales connues jusqu'ici (McMillan, 2011). Ainsi, le Canada, réputé grande nation de commerce avec une ouverture sur trois océans (Atlantique, Arctique et Pacifique) et frontalier avec les États-Unis, se trouve dans une situation de développer une nouvelle stratégie de politique de transport international pour faire face à la nouvelle réalité du commerce international avec des clients de plus en plus exigeants sur le délai de livraison des commandes. En fait, la composante temps devient de plus en plus l'élément central dans les systèmes de transport intégrés, exerçant une pression sur les opérateurs pour maintenir et améliorer la vitesse de circulation du fret (Rodrigue, 2008). Les chaînes d'approvisionnement sur le plan provincial, régional et national doivent adopter une politique d'approvisionnement, de marketing et de transport capable d'assurer la relation entre fournisseurs et clients à travers les frontières internationales (McMillan, 2011). Cette stratégie lui permettra d'assurer un service de qualité, d'accroître la compétitivité et d'améliorer la fluidité des mouvements de marchandises et de personnes afin de maintenir sa position sur l'échiquier international. Comme le souligne le *Conference Board du Canada*, « le secteur privé et tous les ordres de gouvernement doivent poursuivre sans relâche la modernisation et la coordination du transport commercial et des infrastructures frontalières, y compris la sécurité, à titre de priorité nationale » (Transports Canada, 2009b, p.2). De plus, les manufacturiers et exportateurs du Canada affirment que

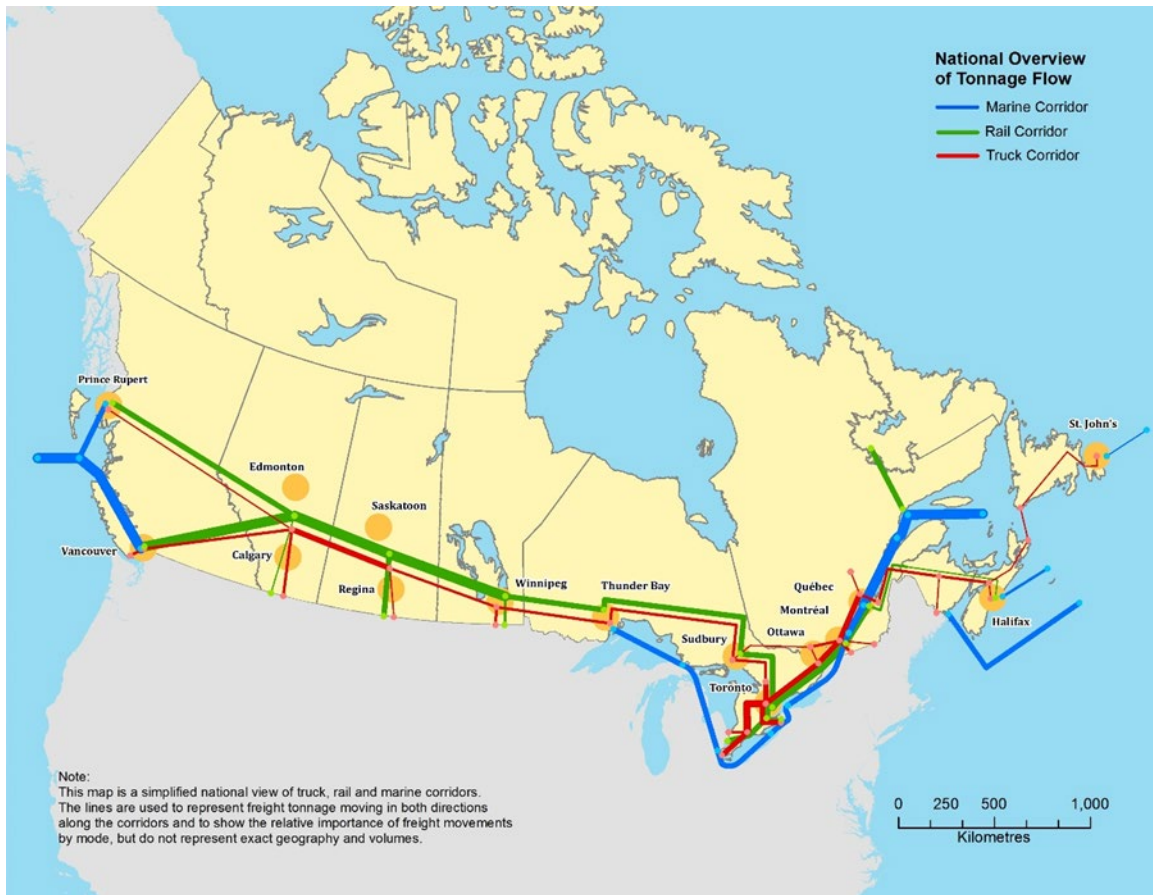
l'infrastructure canadienne des transports doit acquérir la capacité nécessaire pour accueillir les volumes croissants de marchandises expédiées en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. Dans ces circonstances, il importe de mettre en place l'infrastructure et les systèmes de logistique qui permettront au Canada de véritablement jouer un rôle de plaque tournante nord-américaine comme point

privilegié d'entrée et de sortie des échanges commerciaux entre l'Amérique du Nord et le marché asiatique croissant (Transports Canada, 2009b, p.3)

En réalité, la prospérité économique et la compétitivité de toute nation de commerce dépendent du bon fonctionnement de ces chaînes d'approvisionnement au moment où les économies régionales et nationales s'internationalisent de plus en plus (Parsons et al., 2007). La suppression des goulots d'étranglement avec une modernisation des infrastructures d'interconnexions entraînera une réduction des coûts et une amélioration de l'efficacité et de la fiabilité de la logistique du fret le long des couloirs intégrés du transport.

Le gouvernement canadien conscient de l'enjeu et en collaboration avec les provinces et d'autres partenaires publics et privés, a mis en place le *Cadre de politique nationale sur les portes et corridors commerciaux stratégiques* en 2007. Le Cadre permet de développer une approche stratégique partagée afin de garantir le développement et l'efficacité d'un système de transport intégré, jugé crucial pour la prospérité du Canada sur la scène du commerce mondial. En outre, les portes d'entrée sont considérées comme « un point d'entrée et de sortie multimodal par lequel passent des marchandises et des passagers internationaux dont l'origine ou la destination se trouve au-delà des marchés locaux, et même régionaux » (Transports Canada, 2009b, p.5). En d'autres mots, l'objectif consiste à assurer la liaison entre les centres de production aux marchés devant permettre aux hommes d'affaires canadiens de transporter leurs produits et leurs services à destination et en provenance des marchés mondiaux, et à stimuler le développement bien-aimé et l'exploitation idéale des réseaux de transport, qui se présentent à la fois comme source de défis et de possibilités (Transports Canada, 2009b). Ainsi, en raison du Cadre de politique nationale, les portes du Canada sont classées en trois portes et corridors de commerces stratégiques nationaux.

- Porte et corridor de l'Asie-Pacifique;
- Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec;
- Porte canadienne de l'Atlantique.



1. Téléchargement : Télécharger l'image en taille réelle

Figure 6 : Corridors de transport de marchandises

Source : Transports Canada, 2009a

4.4.1 Porte et corridor de l'Asie-Pacifique

La porte et le corridor de l'Asie-Pacifique sont un carrefour stratégique caractérisé par une vaste organisation d'infrastructures : les ports du *Lower Mainland* et de Prince Rupert en Colombie-Britannique, les liaisons entre les réseaux routier et ferroviaire traversant l'Ouest du Canada pour rejoindre les grands centres économiques des États-Unis. Ils disposent également de plusieurs grands aéroports et de passages frontaliers (Transports Canada, 2009a). En effet, la position géographique de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique constitue une opportunité pour faciliter le commerce entre le Canada et l'Asie. Ils offrent un système intégré d'infrastructures maritimes, aériennes, routières et

ferroviaires de classe mondiale permettant de relier l'Asie et l'Amérique du Nord par le chemin le plus court contrairement à ses concurrents. Au cours du 21^e siècle, le développement de la croissance économique sur le plan mondial a provoqué une montée fulgurante des économies asiatiques. Le centre de gravité économique est en train de se déplacer, passant du marché atlantique de l'Europe et de l'Amérique du Nord vers les marchés de l'Asie qui ont été dominés par le Japon il y a une génération, puis par l'Asie du Sud-Est et les Tigres d'Asie. La Chine et l'Inde sont maintenant loin devant (McMillan, 2011). D'ici 2050, la Chine, qui a supplanté le Japon à la deuxième place, sera la plus grande économie mondiale, suivie des États-Unis et de l'Inde qui a l'une des croissances économiques les plus rapides au monde (Parsons et al., 2007). Face à cette situation, les gouvernements fédéral et provinciaux ont mis en place l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Cette démarche est constituée d'un ensemble d'initiatives d'infrastructures et de politiques qui vise à renforcer la capacité concurrentielle du Canada sur le marché international en ce qui concerne les échanges commerciaux situés sur l'axe Asie-Amérique du Nord. Les objectifs spécifiques de l'IPCAP sont définis en ces termes :

Développer le commerce entre le Canada et l'Asie-Pacifique;

Accroître le flux des importations par conteneurs sur l'axe Asie-Amérique du Nord;

Améliorer la compétitivité du réseau en faveur des exportations canadiennes et nord-américaines.

4.4.2 Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec

Lancé en 2006 par le Premier Ministre Stephen Harper, un protocole d'entente sera signé en juillet 2007, après plusieurs concertations, entre les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario. Ce partenariat fédéral-provincial vise à créer et à développer une porte continentale et un corridor de commerce entre les deux provinces en collaboration avec les acteurs du secteur privé et public (Lévesque, 2009). L'objectif de cette collaboration fédéral-provincial consiste à faire de la porte continentale « un réseau de transport multimodal durable, sûr et efficace » capable d'assurer la prospérité économique de la région en étant un moteur clé pour le développement du commerce international ainsi que la croissance économique. En fait, l'emplacement de la porte continentale jouit d'une position stratégique favorisant une ouverture sur le commerce international et les échanges

commerciaux à destination des États-Unis ou en provenance des côtes du Pacifique et de l'Atlantique.

Le corridor Ontario-Québec, long de près de 1 100 km, va de la ville de Québec jusqu'à la ville de Windsor en Ontario, frontière avec les États-Unis, en traversant le fleuve Saint-Laurent et la région des Grands Lacs (Beziat et al., 2014). Les deux provinces (Québec et Ontario) comptent plus de 60 % de la population canadienne et représentent près de 60 % des exportations et du produit intérieur brut du pays (Transports Canada, 2009b). Ainsi, la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec disposent d'un ensemble de systèmes de transport multimodal, dont des ports, des aéroports, des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes.

En ce qui concerne les ports, celui de Montréal constitue le plus grand port de la région et le deuxième à l'échelle nationale en termes de trafic de conteneurs. Il assure le rôle de *gateway* sur l'axe Saint-Laurent avec une voie navigable de 3 700 kilomètres. Il constitue le chemin le plus court entre l'Europe et le continent nord-américain.

Le réseau aérien de la porte continentale est réputé par la présence des deux plus grands aéroports canadiens à savoir l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal et l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto.

Les réseaux routiers du Corridor disposent d'un système de transport assez développé et intégré qui assure la connexion entre les centres de production et les grands marchés urbains du Canada et des États-Unis. D'ailleurs, les cinq principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis (Windsor, Niagara / Fort Erie, Sarnia, Lacolle et Lansdowne) se situent sur le long de ce corridor.

Le réseau ferroviaire du port de Montréal est constitué des deux principaux chemins de fer nationaux (Canadien National et Canadien Pacifique) et de plusieurs chemins de fer de type local. Ce dispositif ferroviaire est raccordé aux États-Unis par deux chemins de fer américains de catégorie 1. Cela justifie son long maillage, de la côte Ouest à la côte Est avant de se prolonger vers les États-Unis pour aller jusqu'au golfe du Mexique.

4.4.3 Porte canadienne de l'Atlantique

À l'image de la démarche élaborée dans l'Ouest du Canada, la porte d'entrée de l'Atlantique est le résultat d'une collaboration signée en 2007 entre le gouvernement fédéral, les quatre provinces de l'Atlantique et le secteur privé (Guy & Urli, 2009). Ces provinces sont composées de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador. Elle est constituée d'un vaste réseau de transport composé de principaux ports, d'aéroports internationaux, de routes, de chemins de fer et plusieurs postes frontaliers. Grâce à son énorme réseau d'infrastructures, la porte canadienne de l'Atlantique assure la connexion entre l'Amérique du Nord, le continent européen, l'Amérique latine et les Caraïbes ainsi que l'Asie à travers le Canal de Suez. Comme décrit par Charles McMillan, dans *Innovation in Canada's trade gateways and corridors*, elle a pour objectif de faire du Canada atlantique une autre porte d'entrée de l'économie mondiale (McMillan, 2011). En d'autres termes :

D'augmenter la compétitivité des infrastructures de transport canadien pour avoir un accès plus important au marché mondial à destinations et en provenance des marchés traditionnels et ceux des pays du BRIICS;

De mettre en place un réseau de transport intermodal répondant aux exigences de sécurité, d'efficacité et de durabilité afin de stimuler la prospérité économique des provinces canadiennes et en particulier celles de l'Atlantique;

De faire des campagnes de sensibilisation sur les différents atouts qu'offre le réseau de transport de la Porte canadienne de l'Atlantique auprès des hommes d'affaires tant sur le plan national qu'international.

4.5 LES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS

Avec la mondialisation et les accords de libre-échange, les régions à forte hausse du trafic sont de plus en plus confrontées à un fort besoin de capacités infrastructurelles et à un développement de la capacité des corridors existants afin de maintenir leur position stratégique sur l'échiquier du commerce mondial (Notteboom, 2010). Le Canada, à l'image de certains pays ou de son concurrent direct voulant être l'un des piliers du commerce

mondial, lance un plan d'investissement capable de faire face aux défis à long terme en ce qui concerne les infrastructures de transport. Par exemple :

- la Chine, dans sa volonté de moderniser à long terme les paysages politiques et économiques de l'Asie Pacifique, décide de mettre en place une « ceinture économique de la route de la soie » et une « route maritime de la soie du 21^e siècle » à travers l'initiative *Belt and Road*¹³ (B&R) en 2013 (Yang et al., 2018).
- Les pays de l'Union européenne lancent des initiatives allant dans le sens de renforcer les capacités infrastructurelles dans les régions multi-portuaires (Notteboom, 2010).
- Les États-Unis lancent le programme TIGER¹⁴ (*Transport Investment Generating Economic Recovery*), axé sur cinq principaux objectifs : la compétitivité économique, la sécurité, l'état de bon fonctionnement, l'habitabilité et la durabilité environnementale, avec un budget de 1,5 milliard de dollars (Monios & Lambert, 2013).

Le plan *Investir dans le Canada* permettra de réaliser des investissements dans le domaine des infrastructures pour combler les besoins à long terme du Canada en tant que nation commerçante. Cette stratégie de 180 G \$ adoptée par le gouvernement intervient dans cinq principaux volets d'investissements, à savoir : les infrastructures sociales 25,3 G \$, l'infrastructure verte 26,9 G \$, le transport en commun 28,7 G \$, les infrastructures rurales et nordiques 2 G \$ et enfin l'infrastructure de commerce et de transport 10,1 G \$.

Dans le volet de l'infrastructure de commerce et de transport, le gouvernement a mis en place un fonds de 1,9 G \$ sur une période de 11 ans pour les corridors commerciaux. Ainsi, ce fonds plus connu sous le nom de Fonds national des corridors commerciaux est

¹³ Il s'agit de la création de deux corridors commerciaux émergents reliant l'Extrême-Orient au continent européen. Le premier est la ligne China-Europe Sea-Lead Express (CESEL) et le second est le nouveau pont terrestre eurasiatique (NELB).

¹⁴ Cette initiative vise une réconciliation entre les approches de « planification descendante » et le développement du secteur privé axé sur le marché. Les projets multi-États basés sur des partenariats public-privé et un financement fédéral faciliteront potentiellement le développement de corridors nationaux capables de soutenir de nouveaux marchés.

entièrement dédié aux corridors commerciaux afin qu'ils puissent être de véritables moteurs de développement économique et social. Le Fonds national des corridors commerciaux est aussi une vision de l'initiative Transports 2030, à la suite d'une vaste campagne de consultations auprès de la population ainsi que la prise en compte des observations faites dans le rapport d'examen de la *Loi sur le transport au Canada* de 2015.

4.5.1 Fonds national des corridors commerciaux

Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) est un programme basé sur le mérite dont l'ambition est de rendre les corridors de transport plus robustes et plus compétitifs. Pour le gouvernement, ce programme est un moyen de transformer les corridors de transport en de véritables moteurs du développement économique et social dans la mesure où il nous permettra de faire face à certains défis importants liés à la fluidité tels que :

- ✓ la congestion du trafic de marchandises et de personnes qui retarde et perturbe les échanges commerciaux en diminuant les goulots d'étranglement ainsi que les vulnérabilités et en abordant les problèmes de capacités le long du réseau de transport;
- ✓ les aléas du système de transport liés aux effets des changements climatiques et aux nouvelles technologies et de l'innovation;
- ✓ les besoins en matière de transport unique dans les territoires Nord canadiens en améliorant la sécurité et en soutenant les progrès socio-économiques;
- ✓ le partenariat entre les parties prenantes du secteur public/privé pour la réalisation des investissements à grande échelle.

Le FNCC initialement créé en 2017 avec un budget de 1,9 G \$ sur 11 ans, le gouvernement fédéral a fait appel à tous les acteurs concernés par le système de transport afin qu'ils déposent leurs propositions. Transports Canada se charge de l'évaluation en fonction des critères d'admissibilité au programme. Les acteurs sont composés, entre autres, des gouvernements provinciaux, territoriaux, et municipaux, des sociétés d'État fédérales, des organisations à but lucratif et sans but lucratif du secteur privé, des administrations

portuaires canadiennes, des administrations aéroportuaires du réseau national des aéroports et des gouvernements autochtones et des université et collèges (Transports Canada, 2018b). Selon Transports Canada, depuis sa création à nos jours, trois appels de propositions ont été lancés par le gouvernement (Transports Canada, 2019b).

1. Le premier appel de propositions a été lancé entre juillet 2017 et 2018. Il avait pour objectif de résoudre les problèmes urgents de capacité et de façonner la chaîne d'approvisionnement de manière à ce qu'elle soit plus compétitive. Ainsi, après validation de Transports Canada, 39 projets ont bénéficié d'un financement de plus de 800 millions répartis dans tout le Canada.
2. Le deuxième appel s'étend sur la période du 19 novembre 2018 au 29 mars 2019. Cet appel était essentiellement réservé aux territoires du Nord canadien. Il avait pour but de réaliser des investissements infrastructurels de transport dans les territoires du Nord-Ouest, au Yukon et au Nunavut. Ainsi, 11 projets ont reçu l'accord de Transports Canada pour une enveloppe fédérale de plus de 230 millions de dollars.
3. Le troisième appel a été lancé le 15 janvier 2019. Cet appel qui concerne la diversification des échanges commerciaux du Canada reste toujours ouvert. Les acteurs peuvent encore déposer des projets de diversification commerciale tant qu'il y aura des fonds disponibles. À ce jour, le gouvernement fédéral s'est engagé à déboursier une enveloppe de plus de 660 millions pour financer les 31 projets déjà approuvés.

Grâce à ces trois appels de propositions, le gouvernement fédéral a financé 81 projets capables de stimuler le développement socio-économique, soit 95 % du montant initial avec une optimisation des investissements de plus de 3,6 G \$. Un apport de 400 millions de dollars a été prévu dans le budget de 2019 pour les territoires du Nord, ce qui porte l'enveloppe du FNCC à 2,3 G \$ sur 11 ans.

Tableau 22
Répartition des projets financés en fonction des régions

| Régions | Nombre de projets | Financement du FNCC (millions de dollars) | Financement mobilisé (millions de dollars) | Objectifs |
|--------------------|--------------------------|--|---|--|
| Zone Ouest | 32 | 794 | 1900 | <p>Rendre le trafic des portes d'entrée dans les ports de la Côte Ouest plus fluide;</p> <p>Stimuler les liaisons du système de transport intérieur;</p> <p>Favoriser l'accès des hommes d'affaires aux marchés internationaux;</p> <p>Promouvoir les corridors routiers nord-sud.</p> |
| Zone Est | 14 | 278 | 627 | <p>Résoudre les problèmes de congestion et de capacité de manière à améliorer la fluidité dans les ports de la côte Est;</p> <p>Augmenter la capacité de fret dans les aéroports de la Côte Est;</p> <p>Étudier toutes les éventualités visant à protéger et à maintenir le corridor commercial critique de l'isthme de Chignecto.</p> |
| Zone Centre | 20 | 253 | 619 | <p>Diminuer les retards du trafic frontalier en Ontario;</p> <p>Développer la fluidité dans les ports du Québec et de l'Ontario.</p> |

| | | | | |
|------------------|----|-----|-----|--|
| Zone Nord | 15 | 379 | 528 | <p>Avoir des corridors de transport solides capables d'assurer la connexion entre les collectivités de l'Arctique;</p> <p>Permettre au Nord de tirer avantage des futures occasions commerciales;</p> <p>Consolider le trafic aérien et les autoroutes;</p> <p>Aménager un corridor routier en permanence entre les territoires du Nord-Ouest et le Nunavut avec un prolongement jusqu'à l'océan Arctique.</p> |
|------------------|----|-----|-----|--|

Source: Auteur, adapté aux données du rapport (Transports Canada, 2019b)

4.6 LA COMPÉTITIVITÉ DES CORRIDORS COMMERCIAUX

Les organismes internationaux, les institutions universitaires et les organisations non gouvernementales disposent de plusieurs indicateurs leur permettant de déterminer le degré de compétitivité des corridors commerciaux. Par exemple, la Banque mondiale publie le rapport sur l'indice de performance logistique (LPI) depuis 2007. Selon ces experts, le LPI est l'indicateur le plus complet pour comparer les performances nationales parmi tous les indicateurs sur la logistique et le transport (Arvis et al., 2018). Dans leur comparaison, le LPI se base sur six points, à savoir :

- L'efficacité des services douaniers dans le processus de dédouanement et les autres services connexes;
- La qualité des infrastructures de transport destinées aux échanges commerciaux;
- L'aptitude à avoir des services d'expéditions internationales à des prix compétitifs;
- La capacité et l'essence des services logistiques locaux;
- La compétence de suivre et de retracer les expéditions internationales;
- La fréquence des délais de livraison des commandes à leur destinataire.

Les trois premiers indicateurs (douanes, infrastructures et services) sont définis comme les intrants de la chaîne d’approvisionnement. L’intervention des autorités publiques et des partenaires du secteur public/privé est toujours nécessaire, ce sont des domaines de réglementation politique. Cependant, les trois derniers indicateurs (temps, coût et fiabilité, rapidité, suivi et traçage, délais) sont le résultat de performances de la chaîne d’approvisionnement.

De l’autre côté, le Forum économique mondial (FEM) présente la situation des corridors commerciaux à travers ses rapports sur l’*Enabling Trade Index (ETI)* et le *Global Competitiveness Index (GCI)*. En effet, l’ETI est un indicateur permettant de statuer sur la capacité des économies à mettre en place des institutions, des politiques, des infrastructures et des services facilitant la fluidité des échanges commerciaux à travers les frontières et vers leur destination finale (Geiger et al., 2016). Il est constitué de neuf piliers qui sont à leur tour classés en quatre sous-indices pour mesurer les divers facteurs bénéfiques au commerce tels que :

➤ Accès au marché

Ce sous-indice permet de déterminer l’importance et la difficulté du régime tarifaire d’un pays, la présence des barrières tarifaires et les préférences dont profitent les exportateurs d’un pays sur les marchés internationaux. Il est composé de deux piliers : accès au marché intérieur et accès au marché étranger.

➤ Administration des frontières

Il est composé d’un seul pilier dont celui de l’efficacité et de la transparence des administrations frontalières. Son objectif est de faire la situation sur l’efficacité et la transparence de l’administration frontalière. En d’autres termes, établir le portait de l’efficacité des services douaniers et les autres services connexes, la transparence de l’administration, les coûts de charges associés au trafic de marchandises et la prévalence de la corruption.

➤ Infrastructure

Ce sous-indice mesure l’efficacité et la qualité des infrastructures de transport, des services associés au transport et à la technologie de la communication. Il est constitué de trois

piliers : disponibilité et qualité de l'infrastructure des transports, ensuite disponibilité et qualité des services liés au transport et enfin la disponibilité et l'utilisation des TIC.

➤ Environnement d'exploitation

Ce sous-indice est composé d'un seul pilier, à savoir l'environnement opérationnel. Il mesure la qualité de l'environnement de management, c'est-à-dire le degré de protection des droits de propriété, la qualité et l'équité des institutions publiques, l'efficacité dans l'application des contrats, l'autonomie des financements ou encore la sécurité des personnes et des marchandises.

En ce qui concerne le *Global Competitiveness Index* (GCI), on peut dire que c'est un indice très complet qui met l'accent sur les fondements microéconomiques et macroéconomiques. Dans la démarche des experts du GCI, le concept compétitivité est présenté comme l'ensemble des institutions, des politiques et des facteurs pouvant spécifier le degré de productivité d'un pays (Schwab, 2010). Selon les experts du Forum économique mondial, la productivité d'un pays est associée à plusieurs facteurs dont l'investissement dans le capital physique et l'infrastructure avec d'autres paramètres tels que les volets éducation, formation, progrès technologique, stabilité macroéconomique, bonne gouvernance, transparence, équité, accès du marché, etc. Ainsi, l'indice de la compétitivité est constitué de 12 piliers regroupés à leur tour en trois sous-indices :

➤ Exigence de base

Ce sous-indice est composé des piliers (4) les plus décisifs à l'étape de la détermination des facteurs pour un pays. Parmi ces piliers nous avons : les institutions, l'infrastructure, la stabilité macroéconomique et en dernier la santé et l'éducation primaire.

➤ Amélioration d'efficacité

Il regroupe les piliers (6) nécessaires à la phase de recherche d'efficacité et de qualité à savoir : l'enseignement supérieur et la formation, l'efficacité du marché des marchandises, la performance du marché du travail, le développement du marché financier, la réalisation technologique et la taille du marché.

➤ Innovation et sophistication

Ce sous-indice est composé de deux piliers jugés importants pour tous les pays à la recherche de l'innovation et du perfectionnement. Il s'agit de la sophistication commerciale et de la capacité d'innovation.

En outre, les rapports du *Global Competitiveness Index* renferment un certain nombre d'éléments spécifiques sur la compétitivité des corridors commerciaux. Nous pouvons nommer parmi eux:

- La qualité de l'infrastructure globale;
- L'efficacité et la qualité des infrastructures routières;
- L'efficacité et la qualité des infrastructures ferroviaires;
- La qualité des infrastructures du transport aérien;
- L'efficacité de l'infrastructure portuaire;
- La capacité des procédures douanières;
- L'utilisation des TICs;
- Les coûts commerciaux rattachés à la criminalité et à la violence;
- Les coûts commerciaux rattachés au terrorisme;
- La taille du marché intérieur;
- La taille du marché international.

Ainsi, pour faire le diagnostic sur le degré de compétitivité des corridors commerciaux du Canada, nous avons décidé de travailler avec les données des rapports *Global Competitiveness index* sur la période 2009-2010 à 2017-2018 pour les raisons suivantes. Dans un premier temps, elles présentent des informations capitales sur la qualité des infrastructures de transports et des services liées aux échanges commerciaux. Dans un second temps, le *Global Competitiveness index* a publié plus de rapports annuels au cours de la dernière décennie. En dernier, à part le dernier rapport de 2019, la méthodologie de comparaison est la même pour tous les autres rapports précédents (OMC, 2010).

Tableau 23

Performance des corridors commerciaux du Canada sur le plan mondial

| Classement annuel | 2009-2010 : Rang /133 | 2010-2011 : Rang /139 | 2011-2012 : Rang /142 | 2012-2013 : Rang /144 | 2013-2014 : Rang /148 | 2014-2015 : Rang /144 | 2015-2016 : Rang /140 | 2016-2017 : Rang /138 | 2017-2018 : Rang/137 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------------|
| Infrastructure de transport | 13 | 13 | 15 | 15 | 15 | 19 | 23 | 21 | 23 |
| Qualité des infrastructures routières | 21 | 17 | 14 | 16 | 19 | 23 | 26 | 22 | 22 |
| Qualité des infrastructures portuaires | 14 | 14 | 14 | 16 | 20 | 21 | 21 | 19 | 19 |
| Qualité des infrastructures aériennes | 25 | 23 | 22 | 23 | 19 | 16 | 16 | 16 | 12 |
| Qualité des infrastructures ferroviaires | 15 | 16 | 15 | 15 | 16 | 18 | 19 | 18 | 16 |
| Capacité des procédures douanières | 31 | 27 | 30 | 32 | 36 | 28 | 26 | 28 | 23 |
| Taille du marché intérieur | 14 | 14 | 14 | 14 | 13 | 13 | 15 | 15 | 16 |
| Taille du marché étranger | 15 | 18 | 19 | 19 | 21 | 21 | 23 | 24 | 25 |

Source : Auteur, adopté aux données des rapports du *Global Competitiveness* (Schwab, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018).

Le tableau 23 décrit la performance des infrastructures de libre-échange du Canada à l'échelle internationale sur la période 2009-2010 à 2017-2018. L'évolution du classement canadien confirme la pertinence du programme du Fonds national des corridors commerciaux initié par le gouvernement fédéral avec ses partenaires du secteur public/privé. Les résultats montrent une dégradation évolutive des infrastructures de commerce devant soutenir la prospérité économique du pays. Ceci est valable pour les installations du réseau routier, ferroviaire et portuaire. Durant la période 2009-2010 à 2017-2018, le Canada a reculé d'une place en ce qui concerne la qualité des infrastructures routières et celle du chemin de fer, soit un recul respectivement de la 21^e à la 22^e et de la 15^e à la 16^e place. Le plus grand déclin est enregistré dans les infrastructures portuaires qui ont perdu cinq places au cours de cette période, passant de la 14^e à la 19^e position. Le seul progrès enregistré dans les installations, c'est le secteur aérien. Durant cet intervalle, la qualité des infrastructures aériennes a connu une nette amélioration, passant de la 25^e à la 12^e place. Cependant, aucun des quatre classifications d'infrastructures ne figure dans le top 10 malgré les nombreux efforts qui sont en train d'être consentis par les autorités.

En ce qui concerne l'accès au marché, le Canada perd de plus en plus de place sur le plan international. Il est passé de la 15^e place pour occuper la 25^e position au cours de cette période. Cette situation est due en grande partie à la qualité des procédures douanières. La complexité des services douaniers caractérisée par des attentes parfois longues le positionne à la 23^e place mondiale en 2017-2018. En d'autres termes, même si elles ne sont pas encore suffisantes, des avancées sont enregistrées dans le processus de dédouanement, ce qui lui a permis de gagner 8 places durant cet intervalle de temps.

4.7 CONCLUSION DU CHAPITRE

L'analyse des corridors commerciaux révèle que l'aspect démographique et économique semble prendre le dessus lors du choix des tracés de corridors. Ainsi, face au manque de fonds des autorités fédérales avec 1,11 % du budget du plan Investir dans le Canada alloué aux corridors commerciaux, la planification apparaît comme un moyen de rendre plus

efficaces les infrastructures, le processus et la gestion des transports en investissant sur les maillons les plus névralgiques (Guy & Lapointe, 2010).

Dans leur démarche pour le développement du transport, les corridors commerciaux sont considérés comme un outil institutionnel, un dispositif de communication sur l'accroissement des densités dans les zones fortement peuplées afin de réduire l'occupation de nouveaux espaces et de préserver l'environnement (Libourel & Schorung, 2016).

Cependant, les résultats de l'analyse des statistiques indiquent clairement que les corridors commerciaux canadiens sont en perte de compétitivité par rapport aux standards internationaux. Le niveau et la qualité des infrastructures de transports, la capacité des procédures douanières, la taille des marchés (intérieur et extérieur), la hausse des coûts liés au transport restent encore les principales contraintes pour la compétitivité des corridors, malgré la forte mobilisation des autorités fédérales en partenariat avec les acteurs publics et privés du secteur. Cette situation remet en cause le choix du gouvernement fédéral dans les politiques publiques du transport.

À cela s'ajoute l'absence d'une politique cohérente pouvant aboutir à une stratégie nationale tripartite afin d'assurer la liaison entre les trois corridors commerciaux. On assiste plutôt à une concurrence entre les acteurs des différents corridors où chacun met en avant ses propres intérêts en listant plusieurs projets à la fois dans le seul but de capter des financements du Fonds national des corridors commerciaux (Beziat et al., 2014). De manière générale, la stratégie de la porte et corridor de l'Asie-Pacifique se focalise sur la côte Ouest avec comme objectif être le réceptacle des marchandises venant de l'Asie. La porte de l'Atlantique est limitée sur la Côte Est pour les marchandises venant de l'Europe et la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec pour les marchandises en provenance des États-Unis. Mieux encore, cette concurrence est même présente à l'intérieur des corridors, entre les différentes parties prenantes.

Sur le plan de la coordination, il existe une certaine défaillance entre les différents acteurs chargés d'assurer la gestion et l'exploitation du transport intermodal au sein des corridors. Les opérateurs de transports privés reprochent à ceux du public un manque d'efficacité dans la planification caractérisée par le non-respect des délais fixés. Cette coopération

limitée est notée entre les gouvernements provinciaux faisant parfois l'objet d'une certaine rivalité. Par exemple, la divergence des intérêts provinciaux entre l'Ontario et le Québec a divisé le corridor de commerce en deux, Ontario-Grands Lacs / Québec-Grands Lacs (Beziat et al., 2014). Chaque gouvernement élabore des stratégies de développement du transport sans penser à l'organisation de l'espace au-delà de leur frontière respective.

Face à tous ces problèmes, il nous revient de poser un certain nombre de questions, à savoir : N'est-il pas encore temps d'apporter des réformes dans la politique de développement des corridors commerciaux? Le gouvernement a-t-il le leadership nécessaire pour mener des évaluations face aux intérêts contradictoires des parties prenantes? Le fonds alloué aux corridors commerciaux est-il encore suffisant pour favoriser l'efficacité du réseau de transport dans tous les modes?

CHAPITRE 5

PROJETS DE CRÉATION DES NOUVEAUX TERMINAUX À CONTENEURS DES PORTS DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC

INTRODUCTION

Le commerce mondial, évalué à plusieurs milliards de tonnes de marchandises, repose de plus en plus sur le transport maritime. Estimé à 550 millions de dollars en 1950, aujourd'hui, le commerce maritime mondial constitue 90 % des échanges commerciaux, soit près de 11 milliards de tonnes de marchandises (Transports Canada, 2019b).

Cette forte hausse de marchandises enregistrée dans ce mode de transport est rendue possible grâce à plusieurs facteurs, notamment les importants progrès constatés sur le plan sécuritaire, réglementaire et plus particulièrement sur le plan de la technologie.

En fait, les innovations technologiques ont poussé les armateurs à investir dans des navires de plus en plus grands capables de massifier les flux sur de longues distances afin de réaliser d'importantes économies. Cette conquête, à savoir l'introduction de grands navires, a d'abord commencé avec le transport des liquides, dont le pétrole, puis avec celui des vrac avant de toucher le transport de conteneurs. Inventé en 1956 par McLean, ce type de transport réputé fiable et sécurisé va rapidement se standardiser dans les échanges internationaux, ce qui permet de « mettre le monde en boîtes ». Ainsi entre 1960 et 2019, la taille des navires a été multipliée par 15,7 avec l'apparition des « méga-navires » pouvant atteindre plus de 22 000 EVP dont le *MSC Gulsun* avec 23 600 EVP.

À cela s'ajoute la réduction des délais de transit favorisée par les travaux d'agrandissement effectués sur le canal de Panama et le canal de Suez.

Face à cette situation, les ports longtemps considérés comme des instruments de commerce du fait de leur apport économique dans le développement local, national et régional sont confrontés à de nouveaux défis. Ils sont dans l'obligation de faire continuellement preuve d'efficacité et de compétitivité pour gagner ou maintenir leur place sur l'échiquier du transport international.

L'enjeu principal consiste à adapter les infrastructures portuaires aux changements des flux du transport maritime, ce qui crée de la concurrence entre les ports, axée sur la fiabilité et la régularité des délais et des coûts d'expédition, sur la capacité à desservir un vaste *hinterland* ainsi que sur l'efficacité des services portuaires.

Dans cette logique, au cours des dernières décennies, les ports principalement situés sur l'axe Europe-Asie-Midwest américain ont entrepris de grands travaux d'aménagement pour l'acquisition d'infrastructures modèles capables d'assurer les pré et post-acheminements dont les flux de conteneurs à l'intérieur des terres.

Pour rappel, l'objectif général de ce mémoire est d'analyser dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ? Il s'agit donc d'étudier les différentes mesures et politiques mises en place au Canada, afin d'en tirer des leçons permettant aux décideurs de prendre de meilleures décisions en matière de politiques publiques du transport maritime.

Dans ce chapitre, nous allons étudier les projets d'extension des infrastructures de deux ports qui souhaitent repousser leur limite, au risque d'être marginalisés au profit de leurs concurrents. Il s'agit du projet de Contrecoeur du port de Montréal et le projet Laurentia du port de Québec. Actuellement, tous les deux sont en cours d'évaluation pour l'acquisition de toutes les autorisations nécessaires du gouvernement fédéral pour le démarrage des travaux. Ces projets ont pour objectif de résoudre les manquements dans ces plates formes portuaires en mettant en place des infrastructures d'accueil pouvant répondre aux besoins de l'offre et de la demande.

Cependant, faisant l'objet de plusieurs contestations depuis leur annonce, ces projets mettent en lumière des aspects fondamentaux de la gouvernance portuaire, notamment celui de l'acceptabilité sociale des activités économiques. Cela justifie le choix de notre troisième cas d'étude, à savoir *l'extension des infrastructures portuaires : cas des projets Contrecoeur et Laurentia* dans un contexte où la position des autorités publiques reste de plus en plus ambiguë dans ces moments de différend, lorsqu'il s'agit de faire la différenciation entre leurs rôles de promoteur de développement économique et de

protecteur de l'environnement naturel, social, culturel ou encore de la santé des populations (Raufflet, 2014).

5.1 PORT DE MONTRÉAL AVEC SON PROJET D'EXPANSION DE CONTRECŒUR

Situé sur le Saint-Laurent à 1 600 km à l'intérieur des terres de l'Atlantique, le port de Montréal est le deuxième plus grand port à conteneurs, après le port de Vancouver-Fraser, et le premier dans l'Est du Canada. Principale porte d'entrée pour le cargo entre l'Europe du Nord et le Midwest américain, il constitue un point stratégique pour les compagnies maritimes. Il donne accès à court délai aux principaux centres de distribution et des marchés de consommation au Canada, dans le Midwest et le Nord-Est américain.

Ainsi, il est considéré comme un actif stratégique qui profite fortement à l'économie canadienne avec une valeur ajoutée annuelle estimée à 2,1 milliards de dollars, mais aussi à l'emploi avec plus de 19 000 emplois directs, indirects et induits aux différents domaines du secteur maritime.

Dans un contexte de plein essor du trafic de conteneurs, le port de Montréal risque de se confronter à un problème d'espace dans les prochaines années. Selon les prévisions, le transport de conteneurs au port de Montréal estimé à 1,45 millions en 2016 devrait presque doubler en 2030 avec 2,47 millions d'EVP (APM, 2017).

Les autorités portuaires conscientes des enjeux actuels et futurs (concurrence nord-américaine, *gateway*) ont décidé d'agrandir les infrastructures portuaires pour soutenir la croissance du marché des conteneurs. Le projet d'extension dénommé *Projet Contrecœur* est situé à environ 40 kilomètres en aval de Montréal dans une zone presque entièrement sur la propriété foncière de l'APM, c'est-à-dire dans sa réserve foncière de 468 ha incluant 4 km de berges et un terminal en exploitation depuis la moitié des années 1950 (APM, 2017). Le projet, avec ses trois phases complétées, aura une capacité de 3,5 millions d'EVP.

Cependant, la première phase qui nous intéresse aura une capacité annuelle de 1,5 millions d'EVP. L'objectif consiste à acquérir un nouveau quai de 675 m avec deux postes d'arrimages, un espace de manutention et d'entreposage des conteneurs, une cour

ferroviaire intermodale, un domaine réservé aux camions directement relié aux principaux réseaux de transport ainsi que des installations de support. Le coût de l'investissement est estimé entre 750 M\$ et 950 M\$. Le projet du terminal de Contrecoeur est le plus grand projet d'expansion de l'histoire moderne du Port de Montréal avec des retombées économiques de 470 millions de dollars par année.

5.2 PORT DE QUÉBEC ET SON PROJET D'EXPANSION DE LAURENTIA

Le port de Québec est le deuxième en importance et le dernier port du Saint-Laurent en eau profonde du corridor Saint-Laurent-Grands-Lacs. Depuis plusieurs décennies, il est spécialisé dans le transbordement de vrac liquide et solide dont l'activité a une faible valeur ajoutée dans l'économie régionale. Les installations portuaires les plus récentes, localisées dans le secteur Beauport et actuellement utilisées à pleine capacité, datent de près de 50 ans.

Le développement des « méga-navires » a provoqué une faible croissance du trafic conteneurisé sur le Saint-Laurent, en comparaison à celle des régions concurrentes. En fait, le manque de compétitivité et de profondeur d'eau constitue le véritable handicap des ports situés sur l'axe Saint-Laurent pour répondre aux demandes commerciales des Grands-Lacs et du Midwest nord-américain. Cette situation pousse les autorités portuaires de Québec à vouloir agrandir leurs infrastructures. L'extension de nouvelles infrastructures permettra de saisir des opportunités économiques en cours et anticipées, de maintenir la position stratégique de l'axe Saint-Laurent et de générer de nouveaux revenus significatifs.

Le projet Laurentia, baptisé à l'origine Beauport 2020, se situe dans le secteur de Beauport du port de Québec qui est densément peuplé et qui s'étend sur une superficie de 31,7 hectares. Il consiste d'abord en une extension de 610 m de la ligne de quai offrant une profondeur de 16 m à marée basse, ensuite la construction d'une digue de retenue pour aménager un terrain d'arrière-quai d'une superficie de 17 ha puis d'installations de supports pour un raccordement aux réseaux ferroviaires et routiers (AÉIC, 2020b).

Avec un budget d'investissement de 775 millions de dollars, ce projet ouvre de nouvelles perspectives pour la ville en tant que centre logistique majeur dans le domaine du transbordement de conteneurs, tant à l'échelle continentale qu'internationale en contribuant

à la hausse de la productivité commerciale et économique, tant sur le plan provincial que national.

5.3 MÉTHODOLOGIE

Ce chapitre fait référence à une dimension méthodologique spécifique, en accord avec l'approche générale décrite dans la section 2.3 (étude de cas), 2.5.2 (le codage des données) et 2.5.1 (la méthode interprétative) du chapitre 2. Il est inclus dans cette section une méthodologie particulière qui n'est applicable qu'au chapitre 5 et qui demeure en phase avec l'approche globale du mémoire.

Ainsi, la réalisation de cette étude de cas est essentiellement axée sur la méthode d'analyse de contenu provenant des différentes parties prenantes. Cette vision sur les conceptions des politiques est utilisée dans de nombreuses études qui se sont intéressées aux débats publics soulevés par des grands projets d'aménagement, notamment, Bourdin et al. (2021), Kadi (2020), Le Lay & Germaine (2017), Mévellec & Bernier (2019), Stein (2021), Warner & Buuren (2011).

- Dans le cadre de ses travaux sur « L'analyse discursive du débat entourant l'évolution du secteur de la santé au Maroc », Khadi (2020) a préféré utiliser la méthode qualitative en procédant à l'analyse de données textuelles thématiques qui animent le débat des différentes parties prenantes sur la question du projet de Loi 131-13. N'ayant pas trop confiance en les chiffres concernant le système de la santé au Maroc, l'auteur s'est tourné vers le débat public concernant la privatisation de la santé. Ainsi, sur la base de 13 vidéos issues de la saisine relative au texte législatif et sélectionnées sur la plateforme YouTube, l'auteur a réussi grâce à cette méthode d'analyse, à ressortir les principaux critères d'évaluation d'un système de santé et les manières dont ces critères ont été utilisés en termes de justifications par les différentes parties prenantes. De plus, avec une meilleure compréhension de la problématique, l'analyse de données textuelles a non seulement permis de révéler l'utilisation de ces critères en termes de justification, mais aussi de présenter les relations entre eux.

- Pour Le Lay & Germaine (2017), la méthode qualitative basée sur une analyse textométrique d'un corpus de 515 articles répondant aux critères de la contrastivité, de la diachronicité, de la pertinence et de l'homogénéité est la plus appropriée pour étudier le projet de démantèlement de deux barrages. En effet, l'amélioration du cadre législatif et réglementaire des préoccupations environnementales a fini par mettre les concessionnaires de barrages-usines hydroélectriques dans l'obligation de répondre à plusieurs exigences liées au fonctionnement des écosystèmes. Ainsi dans cette étude, les auteurs cherchent à appréhender l'éventuel déconstruction des barrages en examinant de près trois aspects du débat public : les différentes phases du conflit, les acteurs impliqués dans la polémique et les espaces où se déroule la controverse autour du projet. De ce fait, l'analyse textométrique a permis de reconstruire le cheminement géo-historique du conflit, de reproduire les différents types d'arguments et les régimes d'actions désignés par les acteurs de la polémique mais aussi d'envisager l'évaluation controversée des effets négatifs que la déconstruction des barrages pourrait avoir sur le territoire.

- Dans un contexte où les populations deviennent de plus en plus réticentes à l'exploitation des ressources naturelles pouvant avoir des externalités négatives une entreprise en France est en train de diriger un projet d'extraction de *Coal Bed Methane* (un hydrocarbure voisin du gaz de schiste) sans rencontrer la moindre résistance de la part des autorités politiques locales ou nationales. Stein (2021), consciente des risques que peuvent engendrer cette énergie nouvelle sur l'environnement et des faibles retombées économiques du projet, tente de comprendre et de décrire les phénomènes discursifs pouvant nous renseigner sur cette vision unanimement favorable à ce projet. Dans sa démarche, l'auteure a utilisé la méthode « archéologique » en prêtant une attention spécifique à des dynamiques d'élaboration et de transformation dans le temps afin de découvrir, sous les explications qui diffusent aujourd'hui une seule interprétation de l'activité extractive, les explications initiales. Ensuite, elle montre à travers une analyse sémio-rhétorique et argumentative, le processus permettant les modalités d'élaboration et de diffusion des seules explications doxiques fournies aux

- responsables politiques par l'entreprise. Enfin, cette étude en diachronie des discours en interaction a aussi permis de décrire des parcours de désinformations menant à la fabrication d'un consensus d'un projet qui, en réalité, est controversé.
- Dans *la méthanisation, oui, mais pas chez moi ! Une analyse du discours des acteurs dans la presse quotidienne régionale*, Bourdin et al. (2021) ont aussi procédé à une analyse lexicométrique pour nous renseigner sur les sources de conflits liées à l'acceptabilité sociale de certains projets d'énergies renouvelables tels que la méthanisation. Ainsi, grâce à des articles de presse collectés regroupant plusieurs parties prenantes ayant des intérêts contradictoires, les auteurs ont réussi à montrer qu'il existait des explications alternatives au phénomène NIMBY (attachement au territoire et au cadre de vie, justice procédurale et justice distributive), tout en énumérant des pistes pouvant empêcher cette opposition du public. Selon eux, il est important, dans la construction de tel projet, de trouver de manière précoce et substantielle de nouveaux compromis sociaux permettant une harmonisation entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.
 - Dans un contexte d'occupation de l'espace public par des coalitions se prononçant sur *la mise en œuvre du projet « plus d'espace pour le fleuve »*, Warner & Buuren (2011) ont décidé de faire une analyse de cette démarche discursive visant à revendiquer le succès ou l'échec du projet. Ainsi, pour comprendre comment ces coalitions sont parvenues à se développer et à justifier leurs revendications sur le plan discursif, les auteurs se sont intéressés au travail de traduction/courtage en listant les différents arguments considérés (positifs ou négatifs). Cette étude cas révèle comment, à partir des arguments politiques ou scientifiques, les acteurs parviennent à créer des alliances discursives pour renforcer leurs revendications dans le cadre du projet.
 - Ayant pour objectif de nous renseigner sur ce qui contribue au succès du grand projet d'aréna comme politique publique, Mévellec & Bernier (2019) ont procédé à une analyse discursive de trois cas québécois. L'analyse du discours public leur a permis de confirmer une vision de la fabrication des politiques publiques axée sur les

solutions plutôt que sur un mécanisme purement rationnel et linéaire. Mais aussi, avec l'entrée analytique par les discours, les auteurs ont prouvé la malléabilité de la « solution aréna » et sa capacité évolutive face aux possibles restrictions rencontrées.

Ainsi en se basant sur les travaux de ces auteurs, la démarche qualitative axée sur l'analyse de contenu s'avère être la plus appropriée. Elle permet d'analyser les multiples points de vue des différentes parties prenantes pour une meilleure compréhension de notre problématique, dans le sens qu'il n'est pas possible de comparer objectivement les projets en se référant à leur historique, à leur enjeu politique ou électoraliste. Cette situation s'explique du fait qu'on suppose, d'une part, une certaine subjectivité dans l'appui ou dans l'opposition des parties prenantes impliquées dans la réalisation de ces projets. Par exemple, la position du gouvernement fédéral n'est pas équilibrée en ce qui concerne l'appui aux projets. De plus, un des projets est plus contesté par la population. D'autre part, l'acceptabilité sociale étant considérée comme une construction sociale, cette approche nous permet d'analyser ce processus de fabrication sociale dans la perception des projets. Elle permet d'identifier des informations qui nous aident à répondre à des questions se rapportant au pourquoi et au comment mieux les évaluer.

En d'autres termes, cette méthode d'analyse qui place les acteurs au cœur du phénomène et de l'analyse permet de mettre en lumière les informations contenues dans le discours des différentes parties prenantes.

Dès lors, on peut dire que notre approche méthodologique s'intègre parfaitement dans le positionnement épistémologique du mémoire qui a été définie et justifiée dans la partie de la méthodologie générale. En effet, le paradigme épistémologique constructiviste permet de construire la réalité à partir des discours (Gaudet & Robert, 2018), contrairement à l'épistémologie positive qui est une épistémologie de la vérification par un raisonnement démonstratif et une observation empirique (Le Moigne, 2001a).

L'analyse des deux cas de projets permet de mettre en valeur les particularités et les avantages de notre approche. Elle permet de mieux comprendre la réalité de la problématique dans la mise en œuvre des politiques publiques d'extension des

infrastructures portuaires. Mais aussi, elle nous donne l'occasion d'interpréter, à partir des changements de positions des acteurs, des alliances formées, des financements des projets, etc.

Pour la mise en œuvre de notre méthode d'analyse, nous nous sommes basés sur la littérature grise (rapports, documents des APs de Montréal et de Québec) et sur les journaux de la presse en ligne. Avec ces supports, les informations étaient plus accessibles, et parfois plus directes, c'est-à-dire sans le filtre de la mémoire (Le Lay & Germaine, 2017). Cette situation nous a permis de reconstruire la chronologie et les controverses observées entre les parties prenantes de ces projets d'extensions des infrastructures portuaires.

Nous avons fait un recensement de tous les documents produits tant au fédéral (par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada) qu'au provincial (par les Administrations portuaires de Montréal, du Québec et la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique). Ce recensement est complété par une revue de presse avec une recherche dans l'internet des articles portant sur ces projets. Les moteurs de recherche des journaux « Le Devoir » www.ledevoir.com et « Le Soleil » www.lesoleil.com ont été privilégiés car pouvant contenir une plus grande représentation des acteurs impliqués. Les mots clés utilisés étaient « Laurentia » et le « projet Contrecœur ». Pour ce dernier, le début de la recherche s'est fait le 1^{er} janvier 2015 et pour Laurentia, le 1^{er} janvier 2019. Ces périodes correspondent au démarrage des travaux de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale qui ont provoqué beaucoup de réactions publiques. Ainsi, ces recherches ont généré 89 articles à la date du 26 février 2021. Le premier article a été publié le 12 janvier 2015 et le plus récent date du 19 février 2021, c'est-à-dire une semaine après l'annonce officielle de la publication d'« un projet d'arrêté visant la protection de l'habitat essentiel en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) afin de protéger l'habitat essentiel du chevalier cuivré » (Shields, 2021a, édition en ligne). L'ensemble de ces documents serviront de corpus pour notre analyse et sont tous rédigés en français. Ainsi, pour la subjectivité dans notre démarche, nous avons extrait quelques composants de notre corpus. Cette technique nous permet de fragmenter, de classer et d'éclairer les éléments importants des discours des différentes parties prenantes afin de mieux comprendre la problématique des projets d'extension des infrastructures

portuaires. En outre, cette démarche s'appuie sur le travail des auteurs cités plus haut, même si certains ont utilisé au cours de leur analyse un logiciel pour faire la segmentation des discours tels que ceux de Bourdin et al. (2021), ceux de Le Lay & Germaine (2017), et ceux de Stein (2021). Voici quelques éléments pour comprendre la problématique d'extension des infrastructures portuaires :

- La situation de l'industrie du transport maritime dans les ports de Montréal et de Québec (Quelles sont les raisons qui ont poussé les autorités portuaires à vouloir faire l'extension de leurs infrastructures? Quelle est l'importance de l'extension sur le plan provincial et fédéral? Qu'est-ce que les autorités publiques et portuaires gagneraient avec la réalisation de ces projets d'extension?)
- Le financement fédéral (Le déficit par rapport au financement n'est-il pas à l'origine de ces alliances pouvant créer des enjeux géopolitiques?)
- La position des différentes parties prenantes (Quelles sont les arguments avancés constituant une source de controverse ?)
- Le changement de discours des parties prenantes au cours de la période.

À partir de ces éléments nous allons montrer les facteurs qui peuvent expliquer les décisions différenciées concernant l'autorisation environnementale des projets. Il s'agit d'analyser les éléments qui peuvent influencer les autorités compétentes dans leur prise de décision.

5.3.1 Analyse de contenu des discours des parties prenantes sur le projet Laurentia

Le matériel de recherche analysant le contenu des intervenants et décrit dans la section sur la méthodologie est utilisé pour construire une typologie des arguments controversés évoqués par les différentes parties prenantes sur le projet Laurentia. Le classement des arguments est fait en fonction des logiques spécifiques affichées dans leurs démarches discursives des acteurs. Ainsi, trois catégories d'arguments de différenciation sont énumérées par les parties prenantes : environnementaux, économiques et sociaux.

Le corpus de l'indice de la fréquence est le résultat des arguments émis par les différentes parties prenantes. En premier, un découpage des éléments d'information en fonction du type d'argument (environnemental, économique ou social) est fait pour chaque article. Ensuite, on utilise une règle de trois ($\frac{\text{somme du type d'argument}}{\text{somme des arguments}} * 100$) afin de déterminer la fréquence de chaque type d'argument. Les discours relevant du domaine environnemental sont largement soutenus par des entités (associations, organismes et ministères) et des acteurs (citoyens, universitaires, élus municipaux et journalistes) œuvrant pour la protection de l'environnement et le respect des exigences du développement durable.

Pour eux, le projet renferme certaines zones d'ombre sur plusieurs questions liées à l'environnement et il paraît important d'y apporter des éclaircissements. Dans leur position, on peut recenser certains arguments comme les impacts négatifs sur la reproduction du bar rayé, le risque de porter atteinte à l'intégrité du fleuve Saint-Laurent l'empiètement sur le fleuve de 17 hectares de remblaiement, etc.

Les arguments économiques sont avancés par des acteurs considérés comme les principaux bénéficiaires d'un tel projet. Ces acteurs sont constitués principalement par l'administration portuaire, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, la Chambre de commerce de Lévis, la Corporation des parcs industriels du Québec, le Conseil du patronat du Québec, les villes et les municipalités. Leur argument est axé sur les possibles opportunités que présente le projet, à savoir l'accès aux navires plus gros, l'augmentation de la productivité, la création d'emplois, la production de richesse, la création d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement économique, etc. Sur l'indice de la fréquence, 20 % des arguments sont de types économiques.

En ce qui concerne les arguments sociaux, il faut souligner qu'ils sont prédominants dans les discours écrits des parties prenantes, soit près de 41,5 %. Ils sont composés en grande partie de groupes d'individus, d'écologistes, d'étudiants/es, de professeurs/es, d'associations, d'élus municipaux, etc.

Dans leur opposition au projet Laurentia, un certain nombre d'arguments sont avancés : la tenue d'un BAPE¹⁵ sur le Projet Laurentia, le déclin des quartiers du littoral est de Québec, l'absence d'une démarche structurée en responsabilité sociale, les importants effets environnementaux résiduels négatifs directs et cumulatifs (notamment sur la qualité de l'air et la santé humaine), la modification de l'angle de vue sur le fleuve, la plage rétrécie, l'achalandage du camionnage et des convois ferroviaires, les impacts sonores et visuels, les risques d'accidents, etc. Les arguments socio-environnementaux représentent 80 % de l'ensemble des arguments émis par les parties prenantes, ce qui explique la détermination de ces personnes à faire entendre au gouvernement fédéral leur position sur le projet Laurentia. Ces arguments sociaux, environnementaux et économiques sont compilés dans les tableaux suivants 24, 25 et 26.

¹⁵ Il s'agit d'un bureau d'audiences publiques sur l'environnement permettant la création d'une commission d'enquête afin d'établir des recommandations sur un projet.

Tableau 24

Positions environnementales des parties prenantes sur le projet Laurentia

| Positions environnementales | |
|-------------------------------------|--|
| Arguments | <ul style="list-style-type: none"> - Les impacts négatifs sur la reproduction du bar rayé; - La non-conformité aux principaux critères du développement durable; - Le risque de porter atteinte à l'intégrité du fleuve Saint-Laurent; - L'empiètement sur le fleuve de 17 hectares de remblaiement; - Le dragage d'une superficie aussi grande; - La Loi sur les espèces en péril (LEP); - Etc. |
| Parties prenantes | <ul style="list-style-type: none"> - Groupes de citoyens; - Coalition SOS Port Québec; - Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec; - Pêches et Océans Canada (MPO); - Diplômé/s de l'Université Laval; - Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC); - Collectif de 200 représentants du milieu culturel de Québec; - Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL); - Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP); - Collectif de 90 professeures et professeurs de l'Université Laval; - Universitaires; - Élus; - Journalistes; - Etc. |
| Fréquence en % | 38,5 |
| Exemples de discours avancés | <ul style="list-style-type: none"> - Le projet semble être en contradiction complète avec le concept de développement durable; - Tout reste à faire en ce qui concerne les études des impacts sur la santé et l'amélioration de la sécurité de la desserte terrestre à travers la capitale; - Le projet Laurentia ne porte pas nos valeurs environnementales jusqu'au bout; - Le projet aura « des effets environnementaux négatifs importants »; - La réalisation du projet provoquerait une destruction d'une superficie équivalente à 72 terrains de football en milieux naturels; - Le projet affectera l'habitat de nombreuses espèces d'oiseaux et de poissons, dont le bar rayé menacé d'extinction; - L'expansion du projet détruira un des seuls sites constatés de reproduction de bar rayé, considéré comme essentiel par les scientifiques de Pêches et Océans Canada; - La zone d'expansion est « reconnue comme étant un site de fraie », mieux encore comme un lieu où les poissons adultes se rassemblent en grand nombre, créant ainsi un environnement propice à la reproduction; - Le bar rayé est classée comme une espèce en voie de d'extinction au nom de la Loi sur les espèces en péril; - Le projet du terminal à conteneurs va entraîner une augmentation significative du trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Cette augmentation du nombre de navires circulant dans la région risque d'aggraver un problème déjà existant, à savoir les collisions avec les baleines noires. |

Tableau 25
Positions économiques des parties prenantes sur le projet Laurentia

| Positions économiques | |
|-------------------------------------|---|
| Arguments | <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la productivité; - Création d'emplois; - Production de richesse; - Création d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement économique; - Augmentation de la compétitivité; - Partenariats avec Hutchison Ports et le Canadien National; - Projet financé en grande partie par le privé; - Etc. |
| Parties prenantes | <ul style="list-style-type: none"> - APQ; - Élus; - Universitaires; - Préfets; - Nation huronne-wendat; - Autorités publiques (ministres); - Chambre de commerce et d'industrie de Québec; Chambre de commerce de Lévis; - Corporation des parcs industriels du Québec; - Conseil du patronat du Québec; villes, municipalités et MRC de la Capitale-Nationale, du Centre du Québec, de Chaudière-Appalaches, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, - Etc. |
| Fréquence en % | 20 |
| Exemples de discours avancés | <ul style="list-style-type: none"> - La construction des infrastructures de manutention portuaire les plus écologiques et les plus technologiques à travers toute l'Amérique du Nord; - L'un des terminaux de conteneurs les plus automatisés; - Le terminal permettra aux conteneurs destinés au Midwest américain de faire une plus longue route sur le Saint-Laurent sur de plus gros bateaux; - L'acheminement par voie ferrée des quelque 500 000 conteneurs chaque année; - L'APQ et ses partenaires financent une majeure partie du coût d'expansion du projet; - La création de 7000 emplois lors de sa construction de 2021 à 2024 et plus de 1000 emplois au Canada une fois en exploitation; - La création de 500 emplois bien payés; - Le développement des entreprises huronnes-wendat sur le commerce international; - L'apport économique de Laurentia est très significatif pour le Québec, les régions environnantes et tout l'ensemble du Québec de manière générale; - Les activités de Laurentia renforceront les liens internationaux de Québec et son rôle de plaque tournante en soutenant les pôles logistiques et rendant plus facile les échanges internationaux; - Laurentia envisage de faire du port de Québec un élément clé d'une nouvelle route commerciale en Amérique du Nord disposant des moyens de rivaliser avec les États-Unis; - Le projet vise à faciliter l'exportation des produits des entreprises vers les marchés européens et asiatiques, tout en leur offrant la possibilité d'accéder plus rapidement au marché du Midwest américain; - Une occasion pour propulser nos activités commerciales; - Laurentia permettra aux entreprises régionales de réaliser des économies annuelles de 17 millions \$, soit autour de 25 000 \$ par entreprise. |

Tableau 26
Positions sociales des parties prenantes sur le projet Laurentia

| Positions sociales | |
|-------------------------------------|---|
| Arguments | <ul style="list-style-type: none"> - La tenue d'un BAPE sur le Projet Laurentia; - Le déclin des quartiers du littoral est de Québec; - L'absence d'une démarche structurée en responsabilité sociale; - Les impacts environnementaux résiduels négatifs remarquables directs et additionnels; - La répercussion sur la qualité de vie des résidents; - Les inquiétudes sur le plan de la sécurité publique; - L'augmentation de la circulation de poids lourds dans le secteur Limoilou; - La poussière; - L'angle de vue modifié sur le fleuve; - La plage rétrécit; - L'achalandage du camionnage et des convois ferroviaires; - Les impacts sonores et visuels; - Les risques d'accidents; - L'impact sur les droits et activités des premiers nations; - Le peu d'impact sur l'emploi local, etc. |
| Parties prenantes | <ul style="list-style-type: none"> - L'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC); - Le collectif de 200 représentants du milieu culturel de Québec; - La Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL); groupe d'individus; - La Coalition SOS Port Québec; - Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP); - L'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME); - Le Collectif de 90 professeurs et professeurs de l'université Laval; - Le Comité des citoyens du Vieux-Québec; autorités politiques et publiques; - Les élus; - Le conseils des quartiers; - Les groupes écologistes; - Les citoyennes et citoyens. |
| Fréquence en % | 41,5 |
| Exemples de discours avancés | <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation du projet rendra encore plus ces quartiers économiquement et socialement moribonds; - Le transport routier et ferroviaire va altérer la qualité de vie des résidents (la qualité de l'air, du bruit et de la luminosité); - Il n'y a aucune certitude que des camions n'utiliseront pas un chemin plus court pour se rendre à leur destination en passant, entre autres, par le boulevard Champlain; - La destruction du paysage magnifique et spectaculaire du Québec qui est une capitale culturelle; - Le projet d'expansion contribuera à polluer les quartiers environnants dont le taux de contaminants toxiques a déjà atteint son seuil de saturation; - Il est inconvenable et moralement questionnable de soutenir un projet d'expansion dans un milieu si lourdement impacté; - La forte concentration de nickel dans l'air dépasse de façon importante les normes; - La possibilité que la région de la Capitale-Nationale devienne une plaque tournante et une porte d'entrée du crime organisé asiatique en Amérique du Nord; - Le projet ne représente pas la nouvelle économie verte qu'on tente de nous vendre et ne correspond pas aux objectifs environnementaux de la ville; - L'apport économique ne peut pas autoriser la dégradation de la qualité de vie de milliers de citoyens; - Il est éthiquement inacceptable d'autoriser un projet d'extension qui a un très haut potentiel de hausser, entre autres, les cancers et les décès prématurés; - La perte définitive du large paysage depuis la plage de la batture, seule plage au fleuve où est autorisée la baignade à Québec; - Il y aura de la surcharge sur la qualité de l'air pendant la construction et même pendant les opérations; |

- La fragilité de la qualité de l'air dans les quartiers environnants;
- Le projet contribuera grandement à l'aggravation des déséquilibres entre les territoires de la ville de Québec en renforçant le cumul des avantages subis par les résidents-es de Limoilou, de Maizerets et de Beauport;
- La technologie ciblée conduira inéluctablement à la robotisation des emplois liés au transbordement;
- Le transport ferroviaire actuel se distingue par un trafic intense de longs convois qui circulent à divers moments du jour et de la nuit. Cependant, ce qui le rend particulièrement préoccupant est le fait que ces convois sont remplis de matières dangereuses, sans que l'on puisse réellement savoir de quoi il s'agit;
- Pour la réalisation du Laurentia, il sera nécessaire d'effectuer une opération de dragage du fleuve qui absorbera une surface estimée à 72 terrains de football des milieux naturels et qui défigurera la baie de Beauport et limitera l'accès aux berges;
- Le secteur sera moins attrayant pour les investisseurs ou les résidents, présents ou éventuels;
- Si le Port est sérieux et veut se conduire en bon citoyen, qu'il soumette ce projet au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE);
- L'acceptabilité sociale est une condition sine qua non pour tout projet et, sans acceptabilité sociale le projet ne peut voir le jour;

5.3.2 Analyse de contenu des discours des parties prenantes sur le projet Contrecœur

L'analyse de contenu des discours des parties prenantes sur le cas du projet Contrecœur révèle trois positions contestées soutenues par les différentes parties prenantes concernées. Une grande partie de ces dernières, composées en majorité de ministères, d'agences et de groupes écologistes, ont axé leurs discours sur des questions liées à l'environnement. Pour ces acteurs, la réalisation de ce projet serait une menace sur la biodiversité marine et plus particulièrement sur les habitats essentiels du chevalier de cuivré et de la rainette faux-grillon. Selon l'indice de la fréquence, 61,7 % des arguments recensés ont axé leur contenu sur ce point. Ensuite, nous avons les discours économiques qui sont largement prononcés par l'Administration portuaire de Montréal (APM), la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, les autorités publiques, les élus locaux (fédéral, provincial, municipal) et certains universitaires. Dans leur raisonnement, ils soutiennent que le projet Contrecœur est primordial pour l'avenir du port. Il permettra de renforcer la compétitivité, d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement, de créer de nouveaux emplois, etc. De plus, il lui permettra de faire face à ces concurrents nord-américains, tout en maintenant sa position stratégique sur l'axe Europe-Amérique du Nord. Les arguments économiques représentent 26,6% du pourcentage total des arguments. En dernier, nous avons les discours sociaux en lien avec les possibles conséquences que le projet pourrait avoir sur la

population. Ce type de discours est principalement soutenu par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) et la Direction de la santé publique de la Montérégie (DSPM). Selon eux, le projet peut faire l'objet d'impacts négatifs tels que des impacts sonores et des impacts sur la qualité de l'air. Sur l'indice de la fréquence, 11,7 % des arguments énumérés sont de types sociaux. Cela s'explique en grande partie par l'emplacement du projet Contrecœur, loin des zones avec une plus grande densité de la population contrairement au projet Laurentia qui se situe en plein centre-ville. Ces arguments sociaux, environnementaux et économiques sont compilés dans les tableaux suivants 27, 28 et 29.

Tableau 27

Positions environnementales des parties prenantes sur le projet Contrecœur

| Positions environnementales | |
|--|---|
| Arguments | <ul style="list-style-type: none"> - le déclin de la biodiversité; - les menaces sur les habitats essentiels du chevalier cuirré et de la rainette faux-grillon; - la menace sur les mammifères; |
| Parties prenantes | <ul style="list-style-type: none"> - la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP); - le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE); - l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC); - le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP); - le ministère des Pêches et Océans Canada (MPO); - des avocats spécialisés en droit de l'environnement; - des groupes écologistes; des journalistes; - etc. |
| Indication de la Fréquence en % | 61,7 |
| Exemples de discours avancés | <ul style="list-style-type: none"> - le dragage et l'implantation du quai nécessaire au développement des différentes phases d'agrandissement du terminal de Contrecœur vont engendrer des pertes cumulatives de quatre hectares d'herbiers aquatiques du chevalier cuirré; - l'habitat du chevalier cuirré serait aujourd'hui menacé par le projet d'expansion du port; - des préoccupations quant au respect de la législation fédérale, notamment en ce qui concerne la protection de l'environnement et de la biodiversité. En effet, l'exécution du port industriel de conteneurs de Contrecœur risquerait de détruire des éléments de l'habitat essentiel du poisson; - la rainette faux-grillon est confrontée à une situation alarmante. Cette espèce a déjà perdu plus de 90 % de son habitat, ce qui la place dans une situation critique. Pour témoigner de cette réalité, le gouvernement fédéral la classe comme étant « menacée » selon la Loi sur les espèces en péril; - le projet ne peut pas être autorisé dans sa forme actuelle puisqu'il va affecter l'habitat essentiel de la rainette faux-grillon; - le rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) a confirmé la présence du petit batracien en danger sur les terrains étudiés; |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - le port de Montréal a sous-estimé les conséquences de son projet d'expansion de Contrecœur sur deux espèces protégées, le chevalier cuirré et la rainette faux-grillon; - la construction de nouvelles infrastructures pour le port de Montréal éliminerait des portions de cet écosystème vital pour la survie de cette espèce déjà fragilisée; - il est interdit d'effectuer un travail ou d'entreprendre une activité qui aurait pour résultat de nuire sérieusement au poisson et aussi de modifier de façon permanente ou de détruire l'habitat du poisson; - le projet actuel serait néfaste pour la survie du chevalier cuirré, la seule espèce de poisson endémique du Québec; - la répercussion négative sur les belugas et les baleines noires en lien avec l'augmentation du stress dû au bruit et le risque de collision avec les navires. |
|--|--|

Tableau 28

Positions économiques des parties prenantes sur le projet Contrecœur

| Positions économiques | |
|-------------------------------------|--|
| Arguments | <ul style="list-style-type: none"> - le renforcement de la compétitivité; - la création d'emplois; - l'efficacité de la chaîne logistique; - etc. |
| Parties prenantes | <ul style="list-style-type: none"> - l'Administration portuaire de Montréal (QPM); - la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC); - la Chambre de commerce du Montréal métropolitain; - les Autorités publiques; - les Élus; - des Universitaires; - etc. |
| Fréquence en % | 26,6 |
| Exemples de discours avancés | <ul style="list-style-type: none"> - le financement de 300 millions de dollars d'argent public destiné à l'infrastructure portuaire avec la construction de ce nouveau port industriel sur le Saint-Laurent; - le soutien financier du gouvernement Legault à hauteur de 55 millions de dollars; - le projet présenté est en parfaite adéquation avec notre vision de valorisation du fleuve Saint-Laurent en tant que corridor économique performant; - un projet d'envergure est en cours au Québec, qui promet d'avoir un impact significatif sur la croissance du transport de conteneurs sur le fleuve; - le projet de nouveau terminal de Contrecœur est une initiative nécessaire pour faire face à la croissance de la demande en matière de transport de conteneurs; - le Port de Montréal, l'un des plus grands ports du Canada, est confronté à une situation préoccupante: l'espace disponible pour accueillir les cargos atteindra bientôt un point de saturation; - la première phase de construction d'un nouveau site devrait être terminée d'ici 2021, ce qui permettra d'accueillir 1,15 million de conteneurs supplémentaires. À plus long terme, le site pourra contenir jusqu'à 3,5 millions de conteneurs; - la construction d'un terminal entraînera la création de 5000 emplois temporaires et 1000 emplois permanents une fois le chantier terminé; |

| | |
|--|--|
| | - le projet de terminal à Contrecoeur permettra au port d'augmenter ses activités et de se placer en tant que concurrent sérieux face aux grands ports américains. |
|--|--|

Tableau 29

Positions sociales des parties prenantes sur le projet Contrecoeur

| Positions sociales | |
|-------------------------------------|--|
| Arguments | - les impacts sonores; - les impacts sur la qualité de l'air; - etc. |
| Parties prenantes | - l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC); - la Direction de la santé publique de la Montérégie (DSPM). |
| Fréquence en % | 11,7 |
| Exemples de discours avancés | - la hausse du trafic routier pourrait avoir des impacts sonores et sur la qualité de l'air dans la région; - le promoteur n'a pas entièrement considéré l'impact sonore et les impacts sur la qualité de l'air dû au passage quotidien de plus de 1200 camions lors de l'exploitation du terminal. |

5.4 RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

5.4.1 Contexte et objectifs des projets

La mondialisation et les accords de libre-échange n'en finissent pas de dicter leur loi sur les importants changements auxquels les États sont confrontés pour faire face à cette réalité. Le Canada, grande nation de commerce où les ports occupent une place essentielle avec son ouverture sur les trois océans (Atlantique, Arctique et Pacifique) et frontalier avec les États-Unis, n'échappe pas à cette règle. Les nouveaux équipements des navires associés au nombre plus grand de conteneurs par escale font que les infrastructures portuaires de la côte Est du Canada sont au bord de la saturation. En effet, la pression pour une capacité supplémentaire conforme aux besoins pouvant assurer une meilleure connectivité avec l'arrière-pays et capable de générer des économies d'échelles est plus une réalité (Ford et al., 2018), dans une période où « l'entrée en vigueur prochaine de l'AÉCG entre l'Union européenne et le Canada laisse entrevoir une hausse de l'achalandage des activités portuaires, qui s'ajoutera à la tendance déjà observée depuis quelques années » (Desjardins, 2017, édition en ligne).

Ce contexte pousse monsieur Dagenais, administrateur du port de Montréal, à affirmer que « l'espace pour accueillir les cargos « atteindra bientôt un point de saturation ». D'où l'intérêt de développer les quatre kilomètres de rives que la société possède, depuis les années 1980, à Contrecœur » (Hacker-B, 2015, édition en ligne).

Actuellement, le port de Montréal dispose d'un volume de près de 1,54 million d'EVP par an contre une capacité de 2,1 millions EVP (Ford et al., 2018), le projet de Contrecœur constitue une nécessité « pour gérer la croissance de la demande en matière de transport de conteneurs que prévoit le port de Montréal » (Shields, 2018a, édition en ligne).

Pour les autorités portuaires, « les objectifs du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur consistent à augmenter la capacité des installations portuaires de l'APM afin de répondre à la demande accrue en transport de marchandises, de même qu'à renforcer sa compétitivité et sa résilience dans le secteur des marchandises conteneurisées » (APM, 2017, p.7).

Cet avis est soutenu par la mairesse de Montréal. Selon elle, « le projet de terminal à Contrecœur permettra au Port (...) d'accroître ses activités et de rivaliser avec les grands ports américains » (Shields, 2018a, édition en ligne). Il permettra à lui seul de faire « transiter jusqu'à 1,5 million de conteneurs chaque année » pour un investissement de plus de 750 millions de dollars (Shields, 2018b, édition en ligne).

De l'autre côté, « dans la foulée de la croissance constante du commerce maritime mondial, de la relance du plan Nord, de la stratégie maritime et pour assurer la pérennité de ses infrastructures, le port de Québec entend poursuivre le développement de sa mission qui est de favoriser et de développer le commerce maritime, de servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada (...) » (APQ, 2015, édition en ligne). Selon les autorités portuaires, cette hausse du commerce international par conteneurs est une occasion pour faire de Québec « un pôle de transit pour des marchandises en route vers Toronto, Chicago et le Midwest américain » (Bourque, 2020a, édition en ligne). Pour y arriver, « le port de Québec veut ainsi miser sur son quai en eau profonde (15 m) pour attirer des bateaux plus gros et concurrencer les ports de la côte est américaine » (Porter, 2018, édition en ligne). Ainsi, le projet Laurentia, estimé à plusieurs centaines de millions de dollars, « est un projet d'agrandissement (...) visant à positionner la ville comme un

chef de file dans le transbordement de conteneurs » (Porter & Shields, 2021, édition en ligne).

Cet argument sera défendu par des représentants d'entreprises et d'organisations engagés dans le développement socioéconomique de la région de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches et même de tout le Québec. Selon eux, « le projet Laurentia permettra la création d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement économique pour nos entreprises d'ici et offrira un accès rapide aux marchés de l'Asie et de l'Europe. (...). Bref, Laurentia positionnera Québec comme une plaque logistique tournante à l'échelle continentale et internationale » (Lavoie et al., 2020, édition en ligne).

Considérant le coût de l'investissement excessif, « l'entrée en scène du géant international du transport par conteneurs Hutchison et du Canadien National en mai 2019 » va changer l'image du projet qui « ne serait plus perçu comme une idée farfelue, mais comme un projet viable » (Bourque, 2020a, édition en ligne).

Le président directeur général de l'APQ affirme que leur choix est porté sur Hutchison Ports « parce qu'il s'agit d'un opérateur de classe mondiale doté d'une expertise axée sur la clientèle et qui partage notre vision commerciale en matière d'efficacité de la chaîne logistique, d'innovation, de sécurité et de préoccupations environnementales » (Shields, 2019a, édition en ligne).

De plus, leur collaboration avec le Canadien National est motivée par une volonté de rendre la chaîne logistique plus crédible et plus efficace. Ainsi, le CN « devrait notamment assurer le transport ferroviaire des quelque 500 000 conteneurs qui seraient acheminés chaque année par navire jusqu'au nouveau terminal maritime » (Shields, 2019b, édition en ligne).

Pour la vice-première ministre du Québec, ministre responsable de la Capitale-Nationale, Madame Guilbault, « cet accès réciproque à de nouveaux marchés générera des gains économiques substantiels, tant pour notre région que pour notre nation » (Guilbault, 2020, édition en ligne). Le tableau ci-dessous illustre les apports économiques des projets.

Tableau 30

Comparaison des apports économiques des deux projets d'agrandissement des terminaux portuaires

| Bénéfices économiques | Contrecœur | Laurentia |
|-----------------------|--|--|
| Investissement | 750-950 millions de dollars | 795 millions de dollars |
| Capacité | 1,5 million EVP | 700 000 EVP |
| Emploi | 5000 emplois en construction par an 1000 emplois en phase d'exploitation par an | 1700 emplois en construction par an 1000 emplois en phase d'exploitation par an |

Source : Auteur, adapté aux données des administrations portuaires (AÉIC, 2020a; APQ, 2020).

5.4.2 La réaction des parties prenantes à la suite de la publication des rapports de l'AÉIC

Au lendemain des études menées par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC), ces projets feront l'objet de très vives dénonciations. Ces réactions enregistrées sur un nombre important de parties prenantes portent sur plusieurs questions d'ordre environnemental et social soulevées par les rapports de l'AÉIC, même si celui du projet Laurentia reste provisoire.

Rappelons que la réalisation du projet Laurentia dans le secteur de Beauport nécessiterait « la construction d'un nouveau quai de 610 mètres, le dragage de plus de 900 000 m³ de sédiments et le remblaiement d'une partie du fleuve pour créer un nouvel espace de 170 000 m² afin de stocker des conteneurs » (Shields, 2019b, édition en ligne). Ainsi, dans le volet environnemental, le rapport provisoire de l'AÉIC indique que le projet peut avoir de fortes répercussions négatives sur certaines espèces migratrices de poissons d'intérêt tels que l'esturgeon jaune et noir mais plus sur le bar rayé, qui est une espèce en voie de disparition, et son habitat (AÉIC, 2020b; DGEES, 2020). Ces préoccupations réconfortent la position de Pêches et Océans Canada qui soutient « selon les connaissances scientifiques actuelles, que la destruction de l'habitat de reproduction du bar rayé identifié à Beauport

risquerait de nuire au rétablissement du bar rayé du fleuve Saint-Laurent, en raison de son importance et de la rareté des sites de reproduction actuellement identifiés dans le fleuve Saint-Laurent » (Shields, 2019a, édition en ligne). Mieux encore, pour l'agence, « le projet détruirait l'un des deux seuls habitats de reproduction identifiés à ce jour du bar rayé, population du fleuve Saint-Laurent » (AÉIC, 2020b, édition en ligne).

En ce qui concerne le volet social, le document indique clairement que le projet aura des effets négatifs sur la qualité de l'air et la santé humaine. La réalisation permettra au port de manipuler jusqu'à 700 000 conteneurs par année dont 90 % par train (630 000 EVP) et 10 % par camion (70 000 EVP), soit respectivement 2,4 mouvements de train par jour et 180 mouvements de camion par jour (Bourque, 2020b). Selon les experts, le projet Laurentia contribuerait grandement à l'augmentation de la concentration de particules fines de métaux dans l'air, notamment de nickel, dans un milieu préalablement saturé en contaminants atmosphériques.

Ces préoccupations sont largement partagées par certaines structures fédérales ou provinciales ayant des connaissances en lien avec la qualité de l'air ou la santé humaine dont Environnement et changement climatiques Canada (ECCC), Santé Canada (SC) ou encore le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSSCN).

Les experts de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) se sont aussi penchés sur le cas Contrecoeur. L'analyse révèle que le projet envisagé présente des conséquences néfastes considérables sur l'environnement. En effet, la construction du nouveau quai de 675 m, nécessitant des travaux de dragage d'une superficie totale de 16,3 ha permettant une extraction de 839 000 m³ de sédiments, aura un impact sur les herbiers aquatiques et habitat essentiel du chevalier cuivré (APM, 2017).

Pour Pêches et Océans Canada « le futur terminal de conteneurs de Contrecoeur serait bel et bien construit dans l'habitat critique du chevalier cuivré », une espèce « en voie de disparition » selon la Loi sur les espèces en péril, qu'on retrouve nulle part ailleurs dans le monde que dans un tronçon du fleuve Saint-Laurent situé en amont du lac Saint-Pierre. En ce qui concerne les habitats terrestres, les études montrent aussi la présence d'un habitat essentiel de la rainette faux-grillon de l'ouest sur les terrains du port de Montréal à

Contrecœur. Cependant, l'Agence estime toutefois que le projet n'aura pas d'effets cumulatifs négatifs importants sur l'habitat de la rainette, considérée comme espèce menacée selon la réglementation fédérale et vulnérable pour celle provinciale (AÉIC, 2020a).

Pour le volet social, le document a certes reconnu que le nouveau terminal à conteneurs pourrait provoquer des conséquences résiduelles sur la santé humaine, tant sur le plan physique que psychologique sur la population de la région et des Premières Nations à travers des changements à la qualité de l'air et de l'eau, à l'environnement sonore et lumineux. Cependant, on estime que ces préoccupations n'auront pas d'effets environnementaux négatifs importants malgré le transit de plus d'un million de conteneurs chaque année pouvant entraîner une circulation de 12 000 camions par jour soit plus de 400 000 camions par an. Mieux « les experts gouvernementaux, les Premières Nations et le public n'ont exprimé aucune préoccupation quant aux effets du projet en lien avec l'environnement lumineux et ses effets potentiels sur la santé humaine » (AÉIC, 2020a, p.117). Ils se sont seulement référés, pour cette étude, aux données de stations de mesure de la qualité de l'air situées aux alentours et celles représentatives des conditions qui prédominent dans l'emplacement du projet de terminal à conteneurs.

5.4.2.1 Arguments avancés contre le projet Laurentia

Certaines parties prenantes n'ont pas tardé à montrer leur désaccord au promoteur en ce qui concerne le projet présenté dans sa forme actuelle. De nos jours, l'activité humaine est considérée comme la première menace sur la biodiversité naturelle, ayant provoqué une perte de 68 % de la faune sauvage dans les 50 dernières années (Zanetti, 2020). Selon ces parties prenantes, le projet Laurentia s'inscrit dans ce sens avec un impact environnemental qui n'est plus acceptable en 2020, soutient M. Sénéghal, président du Groupe d'initiatives de recherches appliquées au milieu (GIRAM) (Sénéghal, 2020). En effet, la cheffe de Transition Québec révèle que pour la réalisation du projet, « il faudra effectuer une opération de dragage du fleuve qui détruira l'équivalent de 72 terrains de football de milieux naturels, dévisagera la baie de Beauport et diminuera l'accès aux berges. Le terminal augmentera substantiellement le trafic maritime sur le Saint-Laurent,

où la collision avec des navires est déjà une cause importante de décès des baleines noires » (Smith, 2020, édition en ligne).

Pour le président de l'organisation Nature Québec, l'implantation de ces infrastructures sur la zone de frai du bar rayé et le remblaiement d'une plate-forme de 17 hectares seraient synonymes d'un jeu de dés avec des écosystèmes jugés fragiles. (Porter, 2019). Alors, vu les conséquences néfastes que peut engendrer le projet Laurentia, les scientifiques de Pêches et Océans Canada (MPO) demandent au promoteur de « préciser comment son projet, qui consistera à détruire l'un des rares habitats de reproduction du bar rayé identifiés à ce jour dans le fleuve Saint-Laurent, pourra respecter l'objectif du programme de rétablissement de cette espèce » (Shields, 2019a, édition en ligne).

En ce qui concerne la santé et la qualité de vie des populations, plusieurs voix se sont levées pour dénoncer les conséquences négatives du projet. Pour la Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL), il s'avère anormal d'agrandir un port de marchandises localisé dans une zone aussi peuplée à travers laquelle les marchandises doivent transiter (Imbeault, 2020). Réfutant les arguments économiques, M. Rousseau, chef de Démocratie Québec (DQ), considère qu'« en ajoutant des trains de conteneurs et des milliers de camions qui circuleront six jours par semaine à chaque semaine dans le quartier Maizerets, le maire de Québec vient miner la qualité de vie et la santé des citoyens de ce quartier » (Rousseau, 2020, édition en ligne). Le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) confirme que « le projet contribuerait à augmenter l'émission de contaminants atmosphériques qui exposeraient les habitants des quartiers riverains à des sources de contaminations qui dépassent les normes environnementales exigées » (Provencher, 2020a, édition en ligne).

Pour le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSSCN), cette hausse du trafic aggraverait les déséquilibres entre les territoires de la ville de Québec, accentuant ainsi les inconvénients sanitaires auxquels font face les résidents/es des quartiers Limoilou, Maizerets et Beauport.

Il existe un risque réel de diminution de l'espérance de vie des populations avec comme facteurs une hausse du taux de personnes atteintes de cancers, de la mortalité prématurée et de la mortalité liée à la santé respiratoire (Provencher, 2020b). Cette situation justifie la

position citoyenne des quartiers résidents : « Des poussières et particules augmentées de façon nocive dans l'air du milieu de proximité sont des facteurs prouvés de vulnérabilité pour la population (...). La circulation ferroviaire présente est loin d'être banale avec un trafic de longs convois à plusieurs moments du jour et de la nuit. Des matières dangereuses circulent dans des wagons-citernes sans que l'on sache vraiment de quoi il s'agit » (Fortin, 2021, édition en ligne).

5.4.2.2 Arguments avancés contre le projet Contrecœur

Les réactions dénonçant les effets négatifs du projet sont largement enregistrées chez les experts des gouvernements fédéral et provincial. Pour la population, l'engagement et la détermination à se faire entendre sur le projet Laurentia n'est pas au rendez-vous pour celui de Contrecœur. Cela peut être justifié en raison de son éloignement des zones avec une plus haute densité de population. Selon ces experts, « le port de Montréal a mal évalué les effets de son mégaprojet d'expansion de Contrecœur sur le chevalier cuivré et la rainette faux-grillon » (Shields, 2018c, édition en ligne). En effet, les travaux envisagés pour accueillir des navires de près de 300 mètres (dragage du fleuve, une destruction de l'habitat aquatique estimé à 23 terrains de soccer) et des infrastructures routières et ferroviaires de dernières générations auront forcément des impacts plus importants sur ces espèces.

Ainsi face à cette situation, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs considère que « le port de Montréal doit revoir la délimitation de l'habitat du poisson, mais aussi revoir l'impact du projet sur le chevalier cuivré et mettre à jour les mesures d'atténuation proposées » (Shields, 2018c, édition en ligne).

Ce point de vue est partagé par les experts de Pêches et Océans Canada (MPO) qui veulent un examen complet des mesures d'évitement possibles visant l'atténuation des impacts sur le chevalier de cuivré mais aussi revoir les lacunes de son projet sur la rainette faux-grillon, une autre espèce « en voie de disparition » et protégée par le fédéral (Shields, 2018c). Le directeur général de la Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec), Alain Branchaud, va plus loin en remettant en doute le travail même de l'Agence, qui après avoir

reconnu la présence de la rainette sur une bonne partie de l'espace du port de Montréal, a conclu que le projet n'aura pas d'effets négatifs sur cette espèce. Selon lui, les travaux lourds pour les infrastructures routières et ferroviaires auront forcément des impacts sur l'habitat essentiel de la rainette (Shields, 2020). Quant au ministère de l'Environnement, considérant l'ampleur des superficies touchées, il juge nécessaire que « le promoteur doit refaire ses devoirs afin de mieux évaluer les risques toxiques que représentent les sédiments qui seront dragués pour faire place au terminal de conteneurs » (Shields, 2018d, édition en ligne). Cette position sera partagée par Émilien Pelletier spécialiste en écotoxicologie et le professeur Gilbert Cabana de l'Université du Québec à Trois-Rivières en raison « des risques réels de remise en circulation des contaminants lors du dragage des sédiments » pour le fleuve Saint-Laurent (Shields, 2019c, édition en ligne).

Tableau 31

Comparaison des réactions sur les projets à la suite des rapports de l'AEIC

| Réactions | Arguments environnementaux | Arguments sociaux | Parties prenantes |
|-------------------------|---|--|---|
| Projet Laurentia | <ul style="list-style-type: none"> - Destruction de l' « habitat essentiel » du bar rayé; - Démolition d'une superficie équivalente à 72 terrains de football en milieux naturels; - Hausse du trafic maritime considéré comme responsable de la baisse de nombreuses espèces dont les bélugas et les baleines noires. | <ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic dans une zone où la population est exposée à des sources de contaminations dépassant les normes exigées; - Hausse du bruit, de poussières et de particules; - Risques réels d'augmenter les inconvénients pour la santé des populations (cancers et décès prématurés); - Accroissement du danger que représente le transbordement de plusieurs conteneurs au point de vue de la sécurité publique; - Exposition de la zone comme futur terrain de jeux pour le crime organisé à Québec; - Rétrécissement de la plage; - Aggravation du déséquilibre entre les territoires de la ville en intensifiant le cumul des désavantages dont font l'objet des résidents/es de | <ul style="list-style-type: none"> Nature Québec; Pêches et Océans Canada; SOS port Québec; Élus; Collectifs de 200 représentants du milieu culturel de Québec; Conseil de quartier Maizerets; diplômés; Professeurs, Étudiants; comité de vigilance des activités portuaires (CVAP); Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME). |

| | | | |
|--------------------------|--|---|---|
| | | Limoilou, de Maizerets et de Beauport; - Circulation de matières dangereuses dans des wagons-citernes. | |
| Projet Contrecœur | <ul style="list-style-type: none"> - Impacts négatifs sur les habitats essentiels du chevalier de cuivré et de la rainette de faux-grillon; - Menace sur des espèces en « voie de disparition » que le fédéral a le devoir de protéger; - Risques toxiques des sédiments dragués; - Démolition d'une superficie équivalente à 23 terrains de football en milieux naturels; - Une évaluation trop restreinte des impacts sur le chevalier de cuivré et de son habitat; - Mauvaise évaluation des impacts du projet sur le chevalier cuivré et la rainette faux-grillon. | | La Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec); Pêches et Océans Canada (MPOC); ministère de l'Environnement du Québec (MEQ); ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP); chercheurs; professeurs. |

5.4.3 La situation du soutien et de l'acceptabilité sociale des projets

5.4.3.1 La participation du fédéral

L'examen des projets d'extensions portuaires montre un gouvernement fédéral plus favorable au projet Contrecœur que celui de Laurentia. Lors du processus d'évaluation environnementale dont les conclusions sont essentielles pour l'autorisation et le soutien financier du fédéral, Contrecœur a déjà bénéficié des appuis financiers du gouvernement fédéral.

La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) a révélé qu'elle allait investir 300 millions de dollars de fonds publics pour la réalisation du projet d'expansion du port de Montréal à Contrecœur.

« Cette annonce a été faite en décembre 2019, alors que l'étude d'impact environnemental du promoteur n'avait pas encore été jugée complète par l'agence fédérale chargée de mener l'évaluation du projet » (Shields, 2021a, édition en ligne).

Et pendant ce temps, le port de Québec avec un projet estimé à 775 millions de dollars court toujours derrière une participation financière des gouvernements fédéral et provincial d'un montant de 180 millions de dollars. Il avait acquis le montant restant grâce à ces partenaires privés dont Hutchison Ports et le Canadien National.

Cependant, l'attitude du gouvernement fédéral peut être motivée par des raisons essentiellement géographiques et politiques. Longtemps spécialisé dans le transport de conteneurs, le port de Montréal constitue le plus grand port de la région et le deuxième sur le plan national. Il occupe une position stratégique sur l'échiquier national et continental en étant une porte d'entrée capitale vers l'Amérique du Nord, alors que, le port de Québec réputé dans le transport de vrac décide de se lancer dans la conteneurisation en collaboration avec Hutchison Ports dans un contexte de tensions entre le Canada et la Chine. Selon les informations, le gouvernement fédéral est préoccupé par des questions de sécurité nationale en raison du contrôle de Laurentia par une entreprise de Hong Kong.

« Il y a une préoccupation quand les entreprises chinoises investissent au Canada et que la transaction pourrait faire l'objet d'une révision en vertu de la loi pour cause d'atteinte potentielle à la sécurité nationale » (Robillard & Moalla 2020, édition en ligne).

Ainsi, dans l'état actuel du projet, la participation financière du fédéral pour permettre à une entreprise venant d'un pays totalitaire d'y faire des affaires au Canada dépendra inéluctablement de l'analyse des enjeux sécuritaires.

5.4.3.2 L'acceptabilité sociale des projets

Malgré la réalisation de plusieurs études par les administrations portuaires pour une meilleure atténuation des potentiels impacts que peuvent engendrer ces projets sur l'environnement naturel et la santé humaine, la question de l'acceptabilité sociale reste toujours un possible facteur de blocage pour elles et surtout pour celui du projet de

Laurentia. Les nombreuses actions posées par l'APQ, dont la voie de contournement vers les grands axes routiers des camions, la création d'un parc urbain situé à proximité de la baie de Beauport ou encore la récente publication d'un sondage réalisé par la firme Léger n'ont pas pu améliorer l'acceptabilité sociale du projet Laurentia.

M. Déry, conseiller en responsabilité sociale soutient que

l'acceptabilité sociale est une notion associée au développement durable. Elle est désormais une condition sine qua non pour tout projet, bien au-delà des considérations environnementales et économiques. Sans acceptabilité sociale, un projet ne peut voir le jour, car la population revendique son espace citoyen et désire vivre en harmonie avec tout projet qui exerce un impact sur sa vie. Définir une relation ville-port est un phénomène mondial qui concerne tous les ports et le port de Québec n'y échappe pas (Déry, 2020, édition en ligne).

Dans ce contexte, plusieurs voix se sont levées pour faire entendre leur opposition à la concrétisation de Laurentia : chef de parti, élus municipaux, professeurs, diplômés d'université, SOS Port, collectif d'artistes, citoyens, etc. Pour le conseiller municipal Jean Rousseau, les opportunités économiques avancées par les autorités portuaires ne doivent pas à elles seules autoriser le projet. « Les citoyens ont le droit d'être rassurés, de voir que des gestes concrets vont améliorer leur quotidien » (Provencher, 2020c, édition en ligne). À l'heure actuelle, les grands « défis de société importante » restent la diminution des inégalités socioéconomiques mais surtout la préservation de l'environnement naturel et travailler pour la réalisation de Laurentia serait un manque inéluctablement d'ambition. « Le Québec mérite de créer de la richesse sans compromettre ses valeurs » (Imbeault, 2020, édition en ligne). Les diplômé(e)s et professeurs de l'Université Laval jugent que ce projet est en total contradiction avec le concept de développement durable. Ce projet obtenant « une note parfaite = 0/3 » ne doit pas être appuyé par leur université. Selon les diplômés, leur alma mater doit rester fidèle à ses principes en faveur du développement durable, décrit comme « une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement » (Ampleman et al., 2020, édition en ligne). Dans un milieu fortement impacté par les activités portuaires, les citoyens de Maizerets suggèrent au fédéral de mettre en avant « les principes propres à la protection de la santé publique, au développement durable, à l'équité en matière de qualité de l'environnement et de santé, au

principe de précaution et à la prévention des maladies et des problèmes de santé » (Hénault, 2020, édition en ligne).

Ainsi pour SOS port de Québec, avec les nombreuses failles identifiées sur le plan social, environnemental et économique, « aucune autorisation gouvernementale ni argent public ne doit avaliser le projet Laurentia ». (Ricard-Châtelain, 2020, édition en ligne). La priorité de l'APQ devait être la planification d'un projet de nettoyage et de modernisation des installations portuaires actuelles et non un possible agrandissement (Presse Canadienne, 2019, édition en ligne). Un refus du projet permettrait de mettre en place les bases d'un développement réfléchi pour la ville patrimoniale avec des retombées économiques beaucoup plus larges pour la population québécoise (Albert, 2020).

En ce qui concerne le projet Contrecœur, la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP) et le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) sont les seules structures à montrer leur opposition catégorique face au projet dans sa forme actuelle, allant jusqu'à attaquer la ministre de Pêches et Océans Canada en cour fédérale (Shields, 2021b). Selon eux, si le gouvernement avait pris un arrêté ministériel au plus tard 180 jours après que cet habitat avait été désigné essentiel au chevalier cuivré, une « espèce endémique en voie de disparition », un projet d'expansion du port de Montréal sur la zone de cette espèce ne serait jamais d'actualité (Shields, 2021c). Le gouvernement fédéral doit respecter sa propre législation sur les espèces en péril en protégeant l'habitat de ce poisson en voie de disparition.

Tableau 32

Principaux facteurs pouvant jouer sur l'acceptabilité sociale des projets

| Catégorie de facteurs | Exemples | Laurentia | Contrecœur |
|-------------------------|--|-----------|------------|
| Facteurs sociaux | Préoccupations relatives à la santé humaine | - | + |
| | Préoccupations relatives aux nuisances (sonores et atmosphériques) | - | + |
| | Préoccupations relatives à la sécurité publique | - | + |
| | Contexte historique | - | + |
| | Préoccupations relatives à l'impact visuel | - | + |

| | | | |
|---|--|---|---|
| | Préoccupations liées à fluidité du trafic | - | + |
| Facteurs de localisation et milieu d'accueil | Compatibilité avec les usages du milieu | - | + |
| | Contact avec une zone de forte densité | - | + |
| Facteurs environnementaux | Prise en compte des effets environnementaux/degré de destruction de l'écosystème | - | - |
| | Mesures d'atténuations proposées durant les phases de construction et d'exploitation | - | - |
| | Préoccupations liées aux effets cumulatifs environnementaux | - | - |
| | Préoccupations liées au respect de l'environnement | - | - |
| Facteurs économiques | Préoccupations liées à la rentabilité du projet | - | + |
| | Préoccupations liées à la création d'emplois | + | + |
| | Préoccupations liées aux apports économiques | + | + |
| Facteurs de gouvernance | Préoccupations liées à la réputation du promoteur ou associé | - | + |
| | Consensus sur la justification du projet | - | + |

Source Auteur, adaptée aux données du Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles, 2015.

Souvent appelée *social license to operate* dans la littérature anglophone, l'acceptabilité sociale fait allusion à la perception des parties prenantes qu'un projet, une entreprise, ou une industrie est socialement acceptable ou légitime au plan local (Boutilier & Thomson, 2011). Ainsi, l'analyse de contenu des discours des parties prenantes donne une certaine idée sur le degré d'acceptabilité sociale des projets. Il apparaît clairement qu'au-delà de l'aspect environnemental, le projet Contrecœur a plus de chances d'avoir son « permis de construire », étant donné qu'il présente des catégories de facteurs beaucoup plus favorables que ce soit sur le plan social et économique, sa zone d'emplacement ou encore son mode de gouvernance, si nous considérons ici le conflit comme le contraire de l'acceptabilité sociale (Bourdin,2020).

5.4.3.3 Les risques de blocages sur l'acceptabilité des projets d'extensions

Le concept de contrat social a toujours été un élément de force pour les autorités dans la mise en œuvre des politiques publiques. L'appui des citoyens aux gouvernements a permis la réalisation de grands projets d'exploitation des ressources naturelles et l'amélioration de leur condition d'existence sur terre. Cependant, au cours des deux dernières décennies, le risque de compromettre la réalisation de ces grands projets liés à l'exploitation des ressources naturelles est de plus en plus élevé dans des pays développés. C'est le cas du Québec qui a enregistré plusieurs mobilisations sociales dont la raison principale est le vrai problème « d'acceptabilité social mal comprise » (Batellier, 2016). Devenue populaire dans les années 2000, après celle de développement durable, cette notion d'acceptabilité sociale s'avère être « faible » (Fortin & Fournis, 2014), « floue » (Raufflet, 2014) « peu balisée » (Batellier, 2015), « embarrassante » (Fournis & Fortin, 2015).

En fait, l'absence d'une définition claire, précise et consensuelle entre les différentes parties prenantes sur les critères et les indicateurs d'acceptabilité sociale est à l'origine du nombre important de projets suspendus ou abandonnés (Batellier, 2015). Les sociologues, les écologistes et les riverains en général pensent que tous les projets d'exploration, d'exploitation ou encore d'installation de nouvelles infrastructures doivent obtenir le soutien de toute la communauté concernée (Chassin, 2017) au moment où le syndrome du développement libre et sans contrainte, (unrestrained development) devenu NIMBY (not in my backyard), est en train de virer à son tour en BANANA (build absolutely nothing anywhere near anyone) (Blatrix, 2016; Bourdin et al., 2021). De plus, face à l'ampleur des contestations, les gouvernements craignent parfois d'assumer pleinement leur rôle de leadership s'ils jugent un projet bon pour la société. Ils préfèrent rester en dehors du débat public et attendre de voir de quel côté le vent tournera pour ne pas réduire leur chance d'être réélu.

Ainsi, si on considère que le projet Contrecœur a plus de chances d'avoir son permis d'autorisation par rapport au projet Laurentia, c'est parce que d'une part, ce dernier risque de cohabiter avec des gens qui n'hésitent pas à s'organiser pour repousser trop loin ou

annuler certains types de projets. D'autre part, il ne bénéficie pas assez du soutien des gouvernements fédéral et provincial dont l'une des explications peut être liée à la forte mobilisation des populations.

Les projets de la centrale au gaz d'Hydro-Québec et de développement minier uranifère Matoush peuvent servir d'exemples (Gendron, 2014).

Le déficit d'information du public et de gouvernance des promoteurs dans la prise en compte des considérations socio-économiques et culturelles du milieu peuvent aussi être des risques de blocages (Barbier & Nadaï, 2015).

5.4.4 Les dernières évolutions concernant les projets d'extensions

Notre analyse de contenu se concentre sur la période allant de janvier 2023 à mars 2024, au cours de laquelle la position des instances décisionnelles semble s'être figée pour déterminer le destin de deux projets majeurs. La section suivante aborde l'évolution de la situation depuis ces décisions de poursuite ou d'arrêt.

Le fédéral a rejeté officiellement le projet de Laurentia en raison de l'insuffisance des standards de développement économique respectueux de l'environnement (Rémillard, 2021). C'est le deuxième refus consécutif après celui du projet dans le secteur des marchandises en vrac. Afin de diversifier les activités du port et d'éviter la stagnation qui pourrait entraîner une décroissance et une perte de compétitivité, les autorités portuaires ont mis en place un nouveau projet dénommé Vision 2035. Le port aspire à devenir un acteur exemplaire en matière de gestion territoriale, en mettant l'accent sur le respect de l'environnement et la protection de la biodiversité. Son objectif est de devenir un leader mondial dans la mise en place de chaînes d'approvisionnement durables, contribuant ainsi à une économie plus résiliente. Ainsi, l'administration portuaire souhaite gagner la confiance des citoyens en adoptant des pratiques responsables et en promouvant des actions concrètes pour la durabilité et la préservation de l'environnement. De manière générale, le projet permettra de stimuler le commerce maritime tout en assurant la rentabilité et en respectant la communauté et l'environnement (Raymond, 2024a).

Pour atteindre ces objectifs, les décisions futures du port se concentreront sur quatre axes principaux intitulés « le meilleur des quatre monde ». Ces axes visent :

(1) à renforcer les liens avec la population

En s'imposant comme une référence en matière d'engagement communautaire à travers des initiatives et des actions concrètes visant à renforcer les liens au sein de la communauté.

(2) à mettre en place des terminaux plus respectueux de l'environnement et plus technologiques

En prenant des mesures concrètes pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre et en favorisant ce changement vers des sources d'énergie plus durables et respectueuses de l'environnement.

(3) à promouvoir l'innovation en collaboration avec les milieux académiques et les pôles d'innovation

En se distinguant sur la scène internationale grâce à sa collaboration avec les entreprises 2 Degrés et Novarium., pour lancer un laboratoire d'innovation appelé Le Phare. En tant que pionnier, il ouvre ses infrastructures à des fins de recherche pour développer des procédés novateurs et faire briller l'innovation régionale à l'échelle mondiale.

(4) et à rendre l'environnement de travail des employés portuaires plus dynamique et attractif.

En offrant des avantages et des opportunités de carrière attrayants, mais aussi en créant un environnement de travail inclusif, respectueux et épanouissant pour les employés (Raymond, 2024b).

Le projet Contrecœur, qui est en cours mais connaît un certain retard, doit franchir d'autres étapes pour sa réalisation (Shields, 2023). Tout d'abord, l'Administration portuaire doit revoir le projet en raison de la réalité du terrain. En effet, le secteur privé n'avait pas entièrement confiance dans le premier appel de proposition du projet, qui consistait à acquérir une solution clés en main. Cela signifie que le partenaire privé intervient dans toutes les étapes, de la conception à l'entretien en passant par la construction, le financement et l'exploitation. Plusieurs facteurs expliquent cette situation, tout d'abord, la forte explosion de la facture prévue pour le projet qui est passée entre 750 et 950 millions

à 1,4 milliards. Les gouvernements canadiens et québécois ont décidé de contribuer seulement pour un montant de 430 millions. Ensuite, les conditions du marché ont changé, marqué par une forte inflation, une montée des taux d'intérêt et une pénurie de main d'œuvre.

Ainsi, les autorités portuaires ont décidé de procéder à des ajustements en modifiant les paramètres de l'appel d'offres et en lançant un nouvel appel d'offres. Pour la gestion, elles ont opté pour une approche hybride. L'administration portuaire sera responsable de l'aménagement maritime comprenant le dragage du fleuve Saint-Laurent et la construction des quais en collaboration avec un entrepreneur général et un bureau d'ingénierie. Le partenaire privé choisi se chargera de la construction du terminal incluant la cour de conteneurs, les bâtiments et la connexion ferroviaire. (Arsenault, 2023). Ce réajustement vise à optimiser les coûts et à assurer une meilleure gestion du projet.

Également, l'autorité portuaire est confrontée à un autre problème concernant l'acquisition d'un permis conformément à la Loi sur les espèces en péril (LEP). En effet, le promoteur attend toujours l'approbation du gouvernement fédéral pour entamer les travaux, qui entraîneraient la destruction d'habitats du chevalier cuivré (Shields, 2023). Des groupes écologistes tels que la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP) et le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) continuent de demander au gouvernement fédéral de respecter la LEP. Ils menacent même de lancer une action en justice si le gouvernement fédéral approuve le début des travaux de construction qui consiste à la préparation du terrain (Arsenault, 2023).

5.5 CONCLUSION DU CHAPITRE

L'analyse des projets d'extension des nouveaux terminaux des ports de Montréal et de Québec révèle une certaine crise dans les politiques publiques de développement surtout dans les états développés. De plus en plus, les relations entre états-promoteurs et public deviennent controversées en raison de la complexité du problème de développement durable et d'acceptabilité sociale liée à l'utilisation de nouvelles technologies, de ressources naturelles, d'infrastructures de transport (Barbier & Nadaï, 2015). Les

paramètres de développement traditionnels sont maintenant fragilisés, bousculés par les populations (sociologues, écologistes, universitaires, citoyens, élus, etc.) devenues de plus en plus regardant sur les politiques publiques, au point de réclamer le droit de veto sur projets destinés à leurs localités (Boutilier, 2017). Également, nos conclusions semblent corroborer les propositions formulées par Fournis et al. (2015), même si nous n'avons pas utilisé leur cadre théorique. En effet, nos résultats vont dans le sens de leurs affirmations à savoir : le Québec, attaché à ses valeurs environnementales, les positions contestées des parties prenantes se situent toujours sur trois domaines : micro-social, macro-économique et méso-politique (Fournis et al., 2015). Les points les plus discutés portent généralement sur les impacts environnementaux, la qualité de vie, le déclin du paysage naturel, la méthode de gestion du projet, la non-conformité des attentes locales, du développement de la région ou encore de l'utilisation des fonds publics (Batellier, 2016).

Le transport maritime qui a fortement contribué à la prospérité économique du Canada n'échappe pas à cette nouvelle réalité socio-politique. L'étude sur l'évolution des projets d'extension de Laurentia et de Contrecoeur révèle toute la fragilité de la gouvernance portuaire, dans un contexte de développement durable confronté aux nombreux défis sur la qualité des services, la compétitivité et la fluidité des marchandises. Les administrations portuaires sont exposées à d'autres enjeux aux conséquences économiques énormes en rapport à leurs projets (projets suspendus ou abandonnés, contestations sur le long terme, longs délais et retard dans l'exécution des travaux, difficultés d'accès au financement public, complication dans les relations de voisinage, etc.) (Batellier, 2015).

Les difficultés du port de Québec soulignent la nécessité pour les administrations portuaires de revoir leur approche afin d'éviter de se retrouver dans des situations inextricables, à l'image de ce qui s'est passé avec le projet Laurentia. Une participation dynamique des citoyens aux processus décisionnels en amont permettrait de consolider les éléments de choix sur toutes les questions liées aux enjeux et aux objectifs tels que : l'environnement, la société, l'économie, les orientations politiques et stratégiques ainsi que les exigences des populations et du territoire (Sétra, 2013). Cette démarche permettrait d'atteindre un équilibre en examinant en amont les probabilités d'appropriation après avoir limité les

risques éventuels de rejets par un réajustement du projet au besoin local (Oiry, 2015; Paliwoda-Matiolańska, 2016).

La vision du progrès doit éclairer le chemin des populations dans leur démarche sur l'acceptabilité sociale des projets. Les citoyens doivent se rappeler que c'est grâce aux changements du monde social qu'ils ont atteint un tel niveau de vie, ce qui se traduit par une plus grande ouverture aux dialogues avec les promoteurs de projets et les autorités publiques. Ils doivent éviter que certains groupes de pressions se réclamant protecteur de la planète s'immiscent dans les consultations au point de vouloir prendre des décisions à leur place. Les communautés directement impactées sont les seules à mesurer de manière précise les avantages et inconvénients d'un projet.

Cependant, avec cette multitude de projets contestés durant ces deux dernières décennies, il s'avère important pour le gouvernement fédéral de préciser sa conception de l'acceptabilité sociale mais aussi sa responsabilité dans ces projets (Batellier, 2016).

Dans son étude, Batellier, (2016) propose qu'on pourrait avoir cette notion dans le cadre législatif et réglementaire tant provincial que fédéral afin d'éviter le phénomène de « nonisme » (Batellier, 2016). Ainsi, l'analyse chronologique du projet Laurentia, qui a abouti à une impasse pour le développement du port de Québec et les grandes difficultés qui continuent de se manifester pour le projet Contrecœur suggèrent que c'est une piste à étudier pour les administrations portuaires.

Cette étude atteste aussi la nécessité de se poser des questions sur la notion du développement durable. N'y a-t-il pas un grand paradoxe dans la recherche du développement durable qu'on suppose vouloir aujourd'hui? Les aspects socio-environnementaux ont-ils plus de valeur que l'aspect économique? Est-ce qu'on n'est pas en train de privilégier certains aspects au détriment des autres? Ce sont autant de questions qui méritent une réflexion pour empêcher d'en arriver à des situations de statu quo dans le futur.

CHAPITRE 6

ANALYSE ET DISCUSSION DES RÉSULTATS

Le sixième et dernier chapitre se focalise sur les résultats obtenus des cas étudiés de l'expérience canadienne, réalisés à la suite de la revue de la littérature et en conformité avec la démarche méthodologique déjà caractérisée dans le chapitre 2 pour répondre à notre question de recherche : Est-ce que les politiques publiques de façon générale permettent d'atteindre les objectifs du transport maritime dans une perspective d'une gestion intégrée de l'environnement maritime?

L'enjeu de cette démarche est de revoir les chapitres 3, 4 et 5 en prenant en compte une perspective plus large. Il s'agit donc de mettre ces chapitres en contexte et de les analyser sous un angle plus global. Cette approche permettra de mieux comprendre les sujets abordés dans ces chapitres et d'en tirer des conclusions plus pertinentes. En élargissant notre perspective, nous pourrons peut-être découvrir de nouvelles interprétations ou des liens entre les différents éléments traités dans ces chapitres. Cela nous aidera à approfondir notre compréhension du sujet et à enrichir notre réflexion. Il est donc essentiel de prendre du recul et d'adopter une vision plus large pour appréhender ces chapitres de manière plus complète et approfondie.

De ce fait, le chapitre est divisé en trois parties. Dans un premier temps, nous allons procéder à un repositionnement des cas étudiés dans le contexte historique de l'évolution du transport maritime au Canada. Il aide à faire le premier bilan en montrant les éléments qui lient les cas étudiés entre elles avant de passer à l'interprétation des cas étudiés. Cette section permet d'identifier les différentes choses en commun des cas étudiés mais aussi de ressortir les spécificités ou encore les choses divergentes.

Dans un second temps, nous allons analyser le concept de la gestion intégrée à la lumière du développement durable en fonction des cas étudiés : gouvernance portuaire; corridors commerciaux; croissance et extension des infrastructures portuaires. L'idée est de montrer

dans qu'elle démarche les cas étudiés sont en phases avec les critères d'une gestion intégrée et les exigences du développement durable.

En troisième et dernière partie, une réflexion est engagée pour discuter des sous-questions de la recherche. Il s'agit d'y apporter des éclaircissements concernant ces sous-questions déjà énumérées dans la partie de la question de recherche (1.4) que sont :

- Le transport maritime est souvent critiqué pour son impact négatif sur l'environnement et le développement durable. En effet, certaines parties prenantes proches ou affiliées à des organisations socio-environnementales soulignent que le bilan du transport maritime en matière de développement durable est peu séduisant. Mais qu'en est-il réellement des faits aujourd'hui ?
- Dans le contexte actuel, il est devenu impératif de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux de manière équilibrée afin de garantir un avenir viable pour les générations futures. Est-ce qu'on arrive aujourd'hui à rétablir l'équilibre avec les autres dimensions qui sont les fondements du développement durable ?
- Malgré les difficultés documentées et les insatisfactions identifiées dans nos analyses, quelles semblent les pratiques les plus prometteuses pour améliorer la durabilité du transport maritime ? Quels sont les éléments positifs sur lesquels les parties prenantes pourraient appuyer leurs actions futures ?

6.1 RECONTEXTUALISATION HISTORIQUE

Après avoir présenté individuellement ces trois cas, il s'agit maintenant de les réexaminer en prenant du recul par rapport aux objectifs spécifiques et à l'historicité respective des cas documentés et de les considérer plus généralement comme des tentatives d'équilibrer simultanément le soutien à la croissance économique du secteur. En réfléchissant à cette échelle, nous cherchons à déterminer les points communs entre les trois cas. Y a-t-il des éléments qui se démarquent comme des exceptions notables ? Et finalement, étant donné que les trois cas se succèdent de la fin des années 90 jusqu'au début

des années 2020, est-ce que des évolutions se dessinent dans cet horizon temporel qui lieraient les trois cas au regard de notre question générale ?

La chronologie révèle que, pour bien comprendre l'évolution historique des politiques publiques du transport maritime canadien, il s'avère important de remonter jusqu'à l'année 1995. Cette date constitue le point de départ de l'histoire du système portuaire actuel. En fait, la Politique maritime nationale adoptée en 1995 et approuvée en 1998 en tant que la *Loi maritime du Canada* continue de façonner le transport maritime.

En référence à la sous-section 3.1, cette **réforme de 1998** est à l'origine de la création des administrations portuaires canadiennes (ports fédéraux d'importance nationale dans un cadre commercial) et de l'apparition des investisseurs privés dans la gouvernance portuaire jusqu'ici considérée comme un domaine public. Le remplacement du modèle de gouvernance publique par un modèle de gouvernance plus entrepreneuriale était vu aux yeux des acteurs maritimes comme une nécessité, dans un contexte où le gouvernement fédéral n'était plus en mesure de répondre au besoin financier d'un secteur devenu de plus en plus exigeant (référer à la sous-section 3.1). En d'autres termes, cette réforme était la seule solution permettant d'avoir un système portuaire plus compétitif, durable et géré de manière efficace d'après les acteurs du transport maritime.

Cependant, si cette réforme portuaire s'explique par un besoin collectif de résoudre le problème de compétitivité des infrastructures portuaires et les manquements associés au modèle de gouvernance portuaire, avec le temps, les résultats signalent une dégradation évolutive des infrastructures de commerce tant sur les installations portuaires que routières et ferroviaires. Les rapports du *Global Competitiveness index*, largement analysés dans la sous-section 4.5.2, les confirment.

Cette situation a provoqué une diminution de l'accès au marché international, très essentiel pour la croissance économique et la prospérité (entreprises, services, emplois, cohésion sociale, etc.). Ainsi, le gouvernement fédéral, en collaboration avec les provinces et d'autres intervenants des secteurs public et privé, a mis en place un plan stratégique dénommé *Transports 2030* axé sur le commerce et la croissance économique, sur la réduction des externalités des transports pour un environnement plus propre et l'amélioration de la situation de la classe moyenne. En effet, c'est dans ce contexte que

l'Initiative des corridors de commerce et de transport, l'un des cinq thèmes que renferme le plan stratégique, voit le jour, comme attesté dans la section 4.4. Ce point est une réponse aux énormes difficultés des réseaux de transports, dont la congestion, les goulots d'étranglement dans les corridors essentiels (ouest, continental et atlantique), les plaques tournantes du transport, les ports garantissant l'accès aux marchés internationaux (APC) ainsi qu'à la faiblesse des connexions intermodales (fleuve et fer) à l'arrière-pays. Les autorités, en se basant sur les réformes portuaires, ont fait jouer aux APC un rôle important. Pour elles, le modèle « porte d'entrée » permettrait d'avoir un système de transport efficace pouvant rendre l'économie nationale plus solide et concurrentielle et améliorer la qualité de vie des Canadiens. Il permet d'améliorer l'indice de compétitivité en assurant la libre circulation des marchandises, des biens et des personnes en provenance ou à destination des marchés locaux ou internationaux mais aussi de faire face à la croissance des échanges internationaux. En résumé, une meilleure productivité des APC permettrait une internationalisation plus rapide des entreprises canadiennes en facilitant la création et le maintien de partenariats avec d'autres entreprises étrangères.

Toutefois, au cours des deux dernières décennies, l'industrie portuaire canadienne va se confronter à d'autres défis déjà énumérés dans la partie introductive du cinquième chapitre. En fait, les sous-sections 5.1 et 5.2 révèlent que l'augmentation de la taille et du nombre des nouveaux porte-conteneurs sur les axes commerciaux tels que l'Asie-Pacifique et transatlantique risquent d'affaiblir les échanges commerciaux sur la voie maritime du Saint-Laurent. Les compagnies maritimes, à la recherche d'économies d'échelle, utilisent de plus en plus ces « méga-navires » en vue d'optimiser leur service sur chaque route commerciale. Une hiérarchisation des ports dont un petit nombre pourrait accueillir ces navires et desservir le reste des ports qui se chargeront d'assurer l'acheminement par des navires beaucoup plus petits, par voie ferroviaire ou routière, semble inévitable comme énuméré dans la sous-section 3.5.5.1. Ainsi, en référence à la sous-section 5.4.1, les ports du Saint-Laurent ne voulant pas céder face à leurs concurrents américains ont jugé la nécessité de mettre en place de **nouveaux terminaux à conteneurs** en s'appuyant sur leur profondeur d'eau (port de Québec : projet d'expansion de Laurentia) et leur position stratégique (port de Montréal : projet d'expansion de Contrecœur). Pour eux, l'extension de nouvelles infrastructures est la seule solution pour suivre le rythme des changements

opérés dans l'industrie du transport maritime, mais aussi pour continuer à assurer la prospérité économique de la région et du pays. D'autres APC se trouvent aussi dans cette situation les obligeant à lancer des projets d'agrandissement de terminaux à conteneurs, notamment le port de Vancouver avec son projet du Terminal 2 à Roberts Bank, le port de Prince Rupert avec son projet d'agrandissement du terminal Fairview, le port de Saint John avec la modernisation du côté ouest et le port de Halifax avec son projet d'agrandissement du terminal à conteneurs South End.

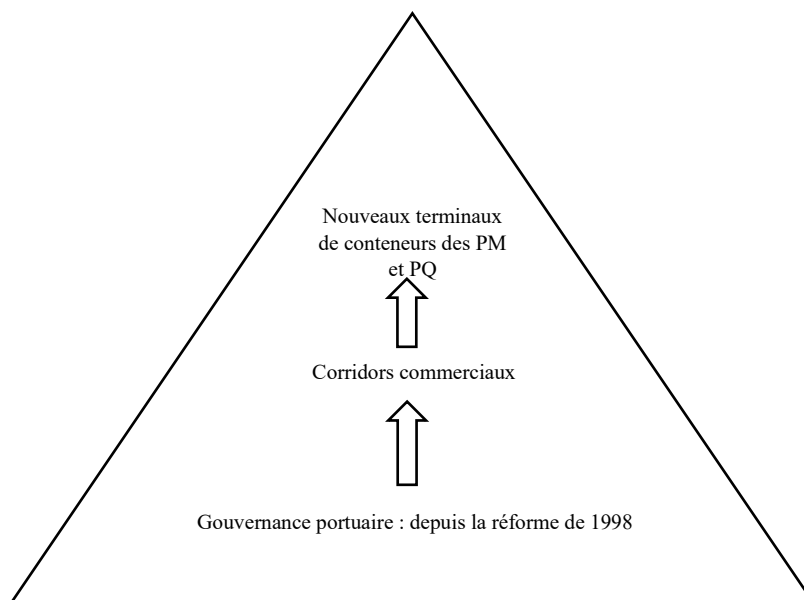


Figure 7: Figure descriptive de la politique publique du transport maritime

En conclusion, l'analyse des trois cas d'études décrit la démarche des politiques publiques du transport maritime comme une forme pyramidale. Avec le temps, on voit que les politiques publiques s'intéressent de plus en plus à des cas spécifiques. Par exemple, pour le premier cas, le gouvernement s'est inspiré d'autres modèles dont celui britannique pour une meilleure productivité des ports canadiens à l'échelle internationale tout en s'assurant de réduire son apport financier dans l'industrie du transport maritime. L'objectif était d'avoir un modèle de gouvernance **sur le plan national** qui pourrait être cité comme un

exemple sur le plan mondial. Ce travail de réforme totale du modèle de gouvernance devait prendre en compte tous les ports canadiens, ce qui constituait un énorme travail pour les autorités politiques.

Avec le second cas, on voit une diminution des cibles. L'objectif était d'avoir une bonne position **sur le plan régional** en développant des portes et corridors commerciaux sur les axes Asie-Pacifique et transatlantique. Ainsi, il faut mettre l'accent sur les APC ayant une ouverture sur les côtes ouest, continentale et atlantique, c'est-à-dire celles qui garantissent l'accès aux marchés étrangers.

Le troisième et dernier cas intervient dans une dimension beaucoup plus réduite. Cette politique publique agit **au le plan local**. Elle concerne seulement des ports situés sur la voie maritime du Saint-Laurent avec une importance capitale sur leur avenir et celui de la province.

En définitive, la réforme portuaire a joué un rôle essentiel dans l'évolution des nouveaux terminaux. Sans cette réforme, il serait difficile d'imaginer les progrès réalisés dans ce domaine. En effet, si les ports étaient restés publics, nous n'aurions pas la même vision et les mêmes avancées technologiques. De plus, les terminaux portuaires se justifient pleinement dans un contexte où ils constituent des maillons essentiels dans les corridors de commerce. Leur modernisation et leur optimisation permettent d'améliorer la fluidité des échanges commerciaux et de répondre aux besoins croissants de la logistique internationale. Ainsi, la réforme portuaire a permis de transformer ces infrastructures en des plateformes performantes, capables de gérer efficacement les flux de marchandises et de s'adapter aux exigences du commerce mondial.

6.2 Similarités et distinctions dans l'ensemble des cas d'études

6.2.1 Identification des points communs

Cette partie a pour objectif de mettre en avant les aspects factuels des politiques publiques du transport maritime. En effet, l'analyse des cas étudiés de l'expérience canadienne révèle des points fréquents dans les politiques sur le transport maritime. Aussi, des exemples ont été énumérés pour souligner que les initiatives canadiennes s'inscrivent dans une tendance globale observée au sein des pays de l'OCDE. Parmi eux, nous avons :

- l'amélioration de la productivité

L'analyse de l'expérience canadienne (se référer à la sous-section 3.1) montre que le point de départ des autorités publiques et portuaires dans leur planification et leur élaboration des politiques publiques sur le transport maritime était la création des conditions favorables à l'amélioration de la productivité, comme l'affirme Fournis et al. (2015). Selon eux, les autorités publiques et portuaires se concentrent principalement sur les facteurs clés qui permettent d'améliorer la productivité des ports (Fournis et al., 2015). De ce fait, la réforme en question visait principalement à améliorer l'efficacité et la productivité des services portuaires. En effet, il était nécessaire de mettre en place des mesures pour optimiser le fonctionnement des ports et ainsi favoriser le développement du commerce maritime (CNUCED, 2003). Les rendements du transport maritime n'étaient plus en mesure d'assurer la prospérité économique du pays réputé comme une grande nation de commerce. De plus, le déficit budgétaire ne permettait pas aux autorités publiques de répondre aux besoins du secteur.

Il fallait réorganiser les dépenses publiques en révisant la politique du gouvernement fédéral dans l'industrie du transport maritime. Ainsi, la troisième réforme portuaire approuvée en 1998 sous la *Loi C9 de la Loi maritime*, après celle de 1936 et 1982 était un moyen d'encourager le commerce extérieur du pays. Pour la première fois, le secteur privé avait l'opportunité de participer à la gouvernance des APC auparavant considérée comme un domaine de l'administration publique (NHB et LPC). Ces investisseurs privés assurent les rôles d'opérations en dotant les APC d'un modèle de gouvernance efficace pour l'amélioration de la productivité du commerce extérieur. Cette réforme était avant tout un moyen de renforcer l'efficacité et la productivité des services portuaires.

En se basant sur la section 4.4, les résultats de l'étude montrent aussi que l'amélioration du rendement occupe une place importante dans la politique de développement des corridors. Les accords signés avec l'Union Européenne, par exemple l'Accord économique et commercial global (AÉCG), avec l'Asie, comme l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP) et avec l'Amérique du Nord, comme l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), ont accentué la concurrence avec son principal voisin. Il fallait miser sur l'amélioration de la productivité en créant des portes d'entrée et de sortie

multimodales par lesquelles passent des marchandises et passagers internationaux en provenance ou à destination des marchés locaux et régionaux.

Les portes et corridors commerciaux étaient un moyen d'améliorer l'efficacité des transporteurs maritimes en leur offrant des coûts plus avantageux et un mode de transport plus écologique que celui routier ou ferroviaire (Guy & Urli, 2009; Guy & Laribi, 2014). C'était une des conditions essentielles pour la mise en place de pôles logistiques et pour le développement des entreprises nationales.

Ce point motive aussi la démarche d'autres parties prenantes notamment les autorités portuaires. Dans le troisième cas, on constate clairement que la pression des concurrents (ports américains) pousse les autorités portuaires à développer des programmes de croissance de la conteneurisation comme soutenu dans la partie 5.3.2 afin d'assurer l'efficacité de la productivité. Les ports canadiens dont Montréal sont en concurrence directe avec des ports américains (New-York et Charleston) financièrement appuyés par leur gouvernement, déjà mentionné dans le paragraphe 3.5.5.1, pour faire face aux grands changements affectant le marché du transport maritime de conteneurs. En réalité, l'augmentation de la taille des navires entraînant une réduction du nombre d'escales et l'accélération des cycles de rotation était une menace sur la volonté des ports canadiens de se positionner comme chefs de file dans le transbordement des conteneurs. Ainsi, une planification des espaces nécessaires permettrait d'accroître le rendement de la productivité en desservant un vaste hinterland.

Aux États-Unis, le programme TIGER a permis la mise en place de projets de transport d'envergure, notamment des corridors intermodaux à travers plusieurs États. Ces projets visent à transformer l'économie en positionnant ces corridors comme des plateformes intermodales, favorisant ainsi les échanges et les transferts de marchandises entre différents modes de transport. Il permet d'améliorer l'efficacité et la fluidité des échanges commerciaux, tout en favorisant le développement économique des régions concernées (Monios & Lambert, 2013).

Le projet d'aménagement du port londonien en eaux profondes, connu sous le nom de London Gateway, est un exemple parfait de l'objectif principal d'augmenter la productivité tout en réduisant les coûts (Duszynski & Préterre, 2012). Les autorités avaient pour

ambition de créer un port moderne et efficace qui pouvait accueillir les plus grands navires du monde. Cela permet non seulement de réduire les délais de livraison, mais aussi de minimiser les coûts de transport. De plus, le port est situé à proximité des principales voies de communication terrestres, ce qui facilite le transport des marchandises vers les destinations finales.

- la croissance de la compétitivité

L'autre point qui sort de l'analyse des cas est la croissance de la compétitivité. Les autorités publiques et portuaires se sont très vite rendu compte de la nécessité de modifications supplémentaires pour faire face à des pressions à long terme dues à la concurrence et aux attentes sur le plan de la compétence des équipements (Mareï, 2012). Il fallait réexaminer les caractéristiques de la croissance de la compétitivité d'un secteur où la majorité de ses activités sont internationales avec son expansion rapide dans les pays développés (pays nordiques et anglo-saxons) ou encore dans les pays nouvellement industrialisés (pays asiatiques). En d'autres termes, il fallait réformer le système de gouvernance de la NHB en raison de son incapacité à faire face à un environnement concurrentiel en pleine transformation marqué par le début de la conteneurisation. Une nouvelle politique maritime était essentielle, comme décrit dans le passage 3.1, devant permettre aux investisseurs privés d'introduire les capitaux nécessaires en dotant les ports d'infrastructures maritimes dont ils ont besoin pour assurer la compétitivité (Bilbao-Ubillos et al., 2021; Debrie, 2013; Transports Canada, 2015a).

Cet objectif d'assurer la croissance de la compétitivité est noté dans le deuxième cas avec le développement des portes et corridors commerciaux. Les multiples accords commerciaux signés ont fait émerger de nouveaux blocs commerciaux, comme mentionné dans le paragraphe 4.4. Ainsi, pour les autorités, il fallait mettre en place un système intégré favorisant l'accès des hommes d'affaires canadiens aux marchés internationaux et stimuler les liaisons du système de transport intérieur. Le Canada, réputé comme un grand pays de commerce, avait besoin de plus d'ouvertures sur les marchés internationaux (Asie et Amérique latine, UE et USA) mais aussi de suivre le rythme des échanges internationaux en offrant aux APC la possibilité de contribuer plus efficacement à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité économique du pays, en référence aux sous-sections 4.3.1 et 4.3.2.

L'étude du troisième cas révèle aussi que ce point fait partie des principaux arguments avancés. Comme soutenu dans le passage 3.5.5.1, les autorités portuaires étaient de plus en plus conscientes que les ports d'escale étaient choisis par rapport à leur capacité infrastructurelle. De ce fait, il fallait mettre en place des mécanismes permettant aux APC de s'adapter aux grands changements du secteur dont l'élargissement de la taille des navires porte-conteneurs et la multiplication des grandes alliances maritimes en misant sur la croissance de la compétitivité. Ainsi, en référence aux sous-sections 5.1 et 5.2, ces changements nécessitent des moyens techniques et financiers considérables permettant de réceptionner et de faire transiter des volumes de conteneurs importants.

Sur le plan international, nous pouvons citer différents programmes et initiatives visant à soutenir le transport maritime à accroître sa compétitivité dont : les programmes de l'Union européenne qui offrent un soutien financier direct aux services de transport maritime de courte distance; les programmes européens qui proposent des aménagements fiscaux et réglementaires spécifiques aux armateurs, tels que la taxation forfaitaire au tonnage et le second registre ou encore les expériences de libéralisation du cabotage en Australasie, qui ont permis de dynamiser le secteur du transport maritime dans cette région; le projet du Heartland Intermodal Corridor, situé entre Norfolk en Virginie et Columbus dans l'Ohio aux États-Unis, qui vise à augmenter considérablement la capacité de transport dans la région. (Guy & Urli, 2007; Monios & Lambert, 2013).

- les investissements infrastructurels

L'investissement sur des infrastructures portuaires devant faciliter l'exportation des ressources naturelles, des produits agricoles et des marchandises fabriquées dont d'autres pays ont besoin et l'importation de biens de consommation et de marchandises fabriquées à l'étranger occupe une place essentielle dans les politiques publiques. Dans le premier cas, les résultats révèlent que le gouvernement fédéral n'était plus en mesure de doter des ports des infrastructures portuaires et maritimes de calibre mondial en raison des importants déficits financiers enregistrés ces dernières années. Ainsi, l'appel aux investisseurs privés dans la gouvernance portuaire était un moyen de capter des capitaux nécessaires à l'acquisition de nouvelles infrastructures comme mentionné dans la sous-section 3.1.

Dans le deuxième cas, les résultats de l'analyse indiquent que les autorités publiques avaient aussi mis l'accent sur les investissements des infrastructures portuaires. Ce point permettait de répondre à l'augmentation constante des échanges et au besoin d'accélérer les échanges tout en préservant la qualité de service offerte. Ainsi, la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), développé dans le paragraphe 4.5.1, est une occasion pour les autorités publiques et portuaires de s'assurer du bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Ce fonds permet également au Canada de jouer un rôle central en Amérique du Nord, c'est-à-dire d'être le point privilégié pour les échanges commerciaux entre cette région et les marchés étrangers, notamment le marché asiatique en pleine expansion.

Dans le troisième cas, cet élément est largement soutenu par les autorités portuaires. Selon ces dernières, en référence au paragraphe 5.4.1, l'investissement sur les infrastructures portuaires est la solution pour résoudre les problèmes de congestion et du manque de capacité de manière à améliorer la fluidité dans les ports. Il permet d'augmenter la capacité des installations portuaires afin de satisfaire la demande accrue en transport de marchandises.

Sur le plan général, on peut citer plusieurs politiques d'investissement et de développement allant dans ce sens notamment les réformes sur la gouvernance des ports européens et celles des ports africains (CNUCED, 2003; Lévêque, 2012).

- Garantir la prospérité économique

L'analyse des cas étudiés révèle que cet élément constitue la principale source d'intérêt des autorités publiques dans les politiques de transport maritime. Passant d'un simple moyen de transport pour assurer le déplacement entre les différents territoires canadiens et le Canada au reste du monde, le transport maritime a fini d'être un composant essentiel de la santé économique et de la qualité de vie des populations.

Pour le premier cas, en référence à la section 3.1, il fallait non seulement stabiliser l'économie portuaire défaillante mais aussi mettre en place des mécanismes qui pourraient aider les ports à tirer profit de cette forte hausse des échanges internationaux. L'objectif était d'avoir des ports qui pouvaient s'assimiler dans un ensemble d'activités économique

d'importation, d'exportation et de circulation de marchandises entre les expéditeurs et les destinataires situés à l'intérieur ou en dehors du pays.

Cependant, après plus d'une décennie, les autorités publiques constatent clairement que le Canada était en train de perdre de la place sur le plan international comme mentionné dans la sous-section 4.5.2. Pour les autorités publiques et portuaires, l'urgence était de mettre en place une démarche permettant de paver la voie à la reconquête des marchés internationaux. C'est dans ce cadre qu'elles ont mis en place l'Initiative portant sur les portes et corridors commerciaux qui plus tard sera dotée d'un budget de 1,9 G\$ sur une période de 11 ans. Cette décision en référence au FNCC, décrit dans le paragraphe 4.5.1, devait permettre de repositionner les APC dans le commerce international, car la santé de l'économie canadienne dépend largement de l'efficacité du transport maritime. Une bonne ouverture aux marchés internationaux permettrait aux APC de continuer à appuyer les entreprises locales, de créer des emplois bien rémunérés et de soutenir le développement économique régional et local.

Pour le troisième cas, les résultats montrent que ses intérêts étaient similaires à celles du deuxième cas, à la différence que ce dernier était planifié sur le plan régional, comme indiqué dans le chapitre cinq. Les objectifs du troisième cas concernaient seulement les APC situés sur le Saint-Laurent (PQ et PM), dans un contexte de forts changements dans l'industrie du transport maritime avec la croissance de la taille des navires. Il fallait redynamiser les ports afin que les régions riveraines du Saint-Laurent puissent continuer à bénéficier des importantes retombées économiques du transport maritime en référence au paragraphe 5.4.1, dans le sens où l'économie québécoise est fortement soutenue par l'activité du transport maritime facilitant l'installation de plusieurs entreprises spécialisées dans des domaines tels que : aluminerie, papeterie, raffinerie de pétrole, sidérurgie, etc. Ainsi, une meilleure exploitation de son tirant d'eau et de sa position stratégique permettraient de créer la prospérité et d'ouvrir de nouvelles perspectives dans la région.

En Europe, on peut citer la stratégie européenne de transport maritime 2009/2018 œuvrant pour une croissance économique et un développement durable du secteur. (Bilbao-Ubillos et al., 2021; Beall, 2017).

- Assurer la connectivité

Si la nécessité d'assurer la connectivité du réseau de transport a été partiellement abordée dans le troisième cas, ce point apparaît clairement dans les résultats du cas portant sur les corridors commerciaux. Avec le temps, les autorités se sont rendu compte du recul du Canada dans le commerce international non pas en raison de la baisse de sa balance commerciale mais plutôt par l'absence d'une bonne connexion du système multimodal. Comme nous l'avons mentionné dans le paragraphe 4.5.2, ce dernier n'était plus en mesure de stimuler la chaîne d'approvisionnement. On observait un ralentissement dans le déplacement des gens et des marchandises. Ainsi, les entreprises étaient obligées de supporter des coûts de transport plus élevés en raison de l'immensité du pays et des grandes distances qui séparent les zones de production, de fabrication ou de consommation. Pour le gouvernement fédéral, il fallait s'appuyer sur les APC en mettant en place une démarche intégrée impliquant l'ensemble des réseaux de transport de manière à garantir l'innovation et les échanges de données. Cette démarche permettrait d'assurer une liaison entre les centres de production et les marchés locaux ou étrangers avec des coûts de transport plus faibles en référence à la section 4.5, ce qui se traduit par des échanges commerciaux beaucoup plus rapides et plus fiables.

Pour le premier cas, l'idée d'un raccordement entre les différents systèmes de transports ne figurait pas dans les priorités des autorités publiques.

En Europe, la politique européenne des transports vise à améliorer la connectivité et la coopération entre les différents pays membres (Pape, 2020). Cette politique, mise en place par l'Union européenne, vise à faciliter les échanges et les déplacements au sein du continent. Parallèlement, en Chine, l'initiative Belt and Road (B&R), lancée en 2013, a pour objectif de renforcer la connectivité et la coopération mondiale (Yang et al., 2018). Cette initiative, également connue sous le nom de « Nouvelle route de la soie », consiste en un vaste réseau d'infrastructures terrestres et maritimes reliant la Chine à l'Europe, l'Asie centrale, l'Afrique et le Moyen-Orient. Ces deux initiatives témoignent de l'importance accordée à la connectivité et à la coopération dans le domaine des transports, tant au niveau régional qu'international.

6.2.2 Identification des spécificités

L'analyse des cas étudiés fait ressortir une certaine spécificité constatée surtout dans le dernier cas. En fait, si les intérêts des autorités publiques et portuaires semblaient passer comme une lettre à la poste ou bien accueillis par la population, tel n'est pas le cas pour le troisième cas. En référence aux sous-sections 5.3.1 et 5.3.2, l'intérêt des projets d'extension des infrastructures portuaires surtout celui du PQ a été fortement remis en question.

L'annonce de ces projets avait provoqué une véritable bataille médiatique opposant différentes parties prenantes et dont la publication des études environnementales ne parviendrait pas à calmer le jeu comme mentionné dans le paragraphe 5.4.2. Les acteurs considérés comme les principaux bénéficiaires des projets soutenaient que l'aspect économique devait être priorisé. Selon eux, en référence à la sous-section 5.4.1, le développement de la région passerait nécessairement par la modernisation des infrastructures portuaires et l'augmentation de la capacité d'accueil des terminaux à conteneurs.

À l'opposé, nous avons un groupe de parties prenantes constitué par des entités et des acteurs qui ne veulent pas des projets d'extension des APC, estimant qu'ils vont à l'encontre des principes du développement durable. Ils considèrent que l'aspect économique ne doit pas primer sur les aspects sociaux et environnementaux, et demandent au gouvernement de refuser les permis de construire. Ces entités et acteurs pensent qu'un tel refus permettrait de favoriser un développement plus réfléchi. Comme mentionné dans le paragraphe 5.4.3, les projets d'exploitation des ressources naturelles devraient faire l'objet d'une acceptabilité sociale en prenant en compte toutes les considérations socio-économiques, environnementales et même culturelles du milieu.

De manière générale, les projets portuaires sont souvent confrontés à des difficultés et des désaccords, en raison des changements dans les littoraux (Beuret & Cadoret, 2014; Lavaud-Letilleul, 2012). Ces projets se retrouvent dans des zones où la pression foncière est élevée. L'urbanisation croissante et la variété des utilisations de l'espace créent ainsi des tensions et des conflits d'usage (Cadoret, 2009). Les différentes parties prenantes ont des intérêts divergents et des revendications parfois contradictoires, ce qui rend la résolution de ces conflits complexe (Lévêque, 2012).

En conclusion, l'analyse des similarités et distinctions des cas étudiés nous a permis de mettre en lumière les principaux intérêts des autorités publiques et le degré d'implication ou de contestation des parties prenantes dans les politiques de planification et d'encadrement du transport maritime.

Dans le premier cas, on voit clairement que la politique était définie en référence au plan macro (international) avec des programmes de dessaisissement, de cessation ou de privatisation des ports. L'**aspect économique** était mis en avant pour la pérennisation de l'activité du transport maritime.

Les ports devaient être une source de retombées économiques et non le contraire. Ainsi, il fallait régler les questions de productivité, de rendement et de croissance en adoptant un nouveau système de gouvernance.

Depuis la fin des consultations en 2019, les principaux acteurs de cette politique (autorités publiques et portuaires) ont pu mettre à exécution les réformes nécessaires sans faire face à un mouvement de contestation. La procédure de la réforme était bien planifiée en définissant le rôle et le degré d'intervention de chaque partie prenante. Selon ces acteurs portuaires, la maîtrise de l'aspect économique aura nécessairement des retombées sur l'aspect social dont l'amélioration des conditions de vie et de la prospérité économique (autonomie financière des ports, équilibre de la balance commerciale, capacité d'investir plus dans d'autres secteurs prioritaires tels que l'éducation, la santé, etc.).

Dans le second cas, la politique d'initiative des portes et corridors commerciaux n'a pas fait l'objet d'une contestation. Le gouvernement fédéral, les acteurs portuaires et les collectivités locales avaient mis en place ce programme dans le but de donner un nouveau souffle aux APC et de lutter contre la congestion des villes. La compétitivité des APC était en jeu en raison de l'inefficacité des infrastructures et du manque de connectivité des réseaux de transport. La question de la stabilité sociale était aussi engagée, car les entreprises canadiennes rencontraient des difficultés d'accès aux marchés internationaux avec comme conséquence réelle la perte des emplois. Ainsi, sur cette phase, **les aspects économique et social** avaient pris le dessus. Il fallait mettre en place une stratégie qui allait régler les problèmes externes qui ont trait à l'économie (faire face à leurs concurrents directs en maintenant leur position stratégique) et ceux internes qui relèvent de la stabilité

sociale (accès aux marchés internationaux, efficacité de la chaîne de distribution, création d'emplois, etc.).

Le troisième et dernier cas montre toute l'importance de notre sujet de recherche. Il nous permet de creuser notre réflexion sur plusieurs questions liées à la notion de développement durable, à l'intégration des dimensions socio-environnementales dans les politiques de conception et de planification du transport maritime, à l'intérêt des décisions publiques, etc. Par exemple, les projets d'extensions de nouveaux terminaux sont-ils vraiment un bon exemple de développement durable? Qu'est-ce que nous aurions comme décisions publiques s'il n'y avait pas de contraintes environnementales ni sociales dans l'évaluation des projets? Le projet Laurentia aurait-il été accepté? Celui de Contrecœur serait-il différent dans la conception? Bien sûr, on peut penser que non. Ces différentes questions nous amènent à émettre des réserves sur les cas de ces projets comme du développement durable.

En réalité, les résultats de l'analyse révèlent que les APC de Montréal et de Québec se sont essentiellement tournées vers le développement des infrastructures pour se connecter aux opportunités du développement de l'économie mondialisée, démarche que les APC doivent avoir en priorité.

Il apparaît ainsi que les contraintes environnementales et sociales sont moins présentes dans le projet du port de Montréal, ce qui a selon toute vraisemblance facilité l'appui des autorités fédérales. Notre analyse ne permet pas d'identifier de lien de cause à effet exclusif, mais il semble que les blocages se produisent lorsque les externalités atteignent un certain seuil qui n'aurait pas été franchi dans le cas du projet de Contrecœur.

Dans un autre angle, le rejet du projet Laurentia par les pouvoirs publics fédéraux peut s'expliquer d'abord par une volonté d'éviter de faire concurrence au port de Montréal, bénéficiant déjà de l'expérience, d'une position stratégique et des infrastructures interconnectées à l'*hinterland*. Ensuite, il peut y avoir une dimension politique en raison de l'épineuse question chinoise dans la gouvernance portuaire au moment où il existe un climat de tension entre le Canada et la Chine avec l'emprisonnement de deux hommes

d'affaires canadiens en Chine. Ainsi, dans ces cas, les enjeux de développement durable comme bouclier sont peut-être plus un prétexte de ne pas financer le projet de Québec.

L'autre fait marquant de l'étude de ces projets, c'est le pouvoir de blocage des riverains. La réalisation de ces projets dépend fortement de l'accord des riverains appelés à cohabiter avec ces infrastructures. Contrairement aux deux premiers cas, ici, les promoteurs ont besoin de l'acceptabilité sociale. Ils doivent avoir comme démarche une meilleure prise en compte des aspects économique, social et environnemental. Les trois dimensions doivent être considérées dès la conception de façon égale pour éviter ces types de blocages que le port de Québec avait déjà connus avec son projet portant sur le vrac. Au début de la formulation des projets, on peut dire que l'aspect économique avait pris le dessus avec une certaine absence de réflexion sur les dimensions socio-environnementales. Les entreprises parapubliques ont été les seules dans la planification des projets en essayant d'intégrer d'autres demandes sociétales et environnementales pour ensuite informer les autres parties prenantes. Elles n'avaient pas associé dans la phase de conception d'autres personnes spécialisées dans les APC ou dans du transport maritime, malgré les efforts qui ont suivi sur les questions liées aux dimensions socio-environnementales. Les APC ont mis l'accent plus sur leur pouvoir de déblocage que sur celui des propositions. Cette démarche n'est pas une bonne pratique. En d'autres termes, il correspond à une approche « top down » contraire aux principes de gestion intégrée et de développement durable.

Tableau 33

Degré de prise en compte des aspects dans les politiques publiques du transport maritime

| Niveau Aspect | Réforme portuaire de 1998 (national) | Initiative de portes et corridors commerciaux (régional) | Développement de terminaux à conteneurs (local) |
|------------------------------------|---|---|--|
| Économique | Très important | Très important | Très important |
| Social | Peu important | Important | Important |
| Environnemental | Moins important | Peu important | Important |

Remarque :

Le tableau révèle que la notion de prise en compte des dimensions du développement durable dans les politiques publiques du transport maritime reste toujours à parfaire. En réalité, les efforts faits par les APC, dans le troisième cas, avec plus de considération sur les aspects socio-environnementaux, ne peuvent pas être synonymes de bonne pratique. Il existe toujours un décalage dans la prise en compte des différents aspects, avec une préférence marquée pour l'aspect économique et une approche descendante (« top-down »).

6.3 LA NOTION DE GESTION INTÉGRÉE DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME

La notion de gestion intégrée de l'environnement maritime est connue du grand public lors du sommet de la Terre à Rio en 1992, dans l'Agenda 21 (chapitre 17), après avoir été recommandée en 1971 par la convention de Ramsar, puis élargie au sommet mondial des villes, Habitat II à Istanbul en 1996. Elle sera confirmée au sommet mondial du développement durable à Johannesburg en 2002. En principe, la notion de gestion intégrée apparaît comme un aspect innovant devant protéger l'environnement maritime, dans un contexte de prise de conscience énorme de l'humanité des effets négatifs que court la planète. Une nouvelle démarche de planification de l'espace côtier est nécessaire pour faire face à une destruction de plus en plus rapide de son équilibre écologique (Kiss & Sicault, 1972). En réalité, ce concept fait l'objet d'un large consensus théorique, sur la base du constat que seule une approche systémique permettrait de tenir en compte la complexité du littoral tant sur le plan de la physique que sur le plan de la gestion et de la gouvernance.

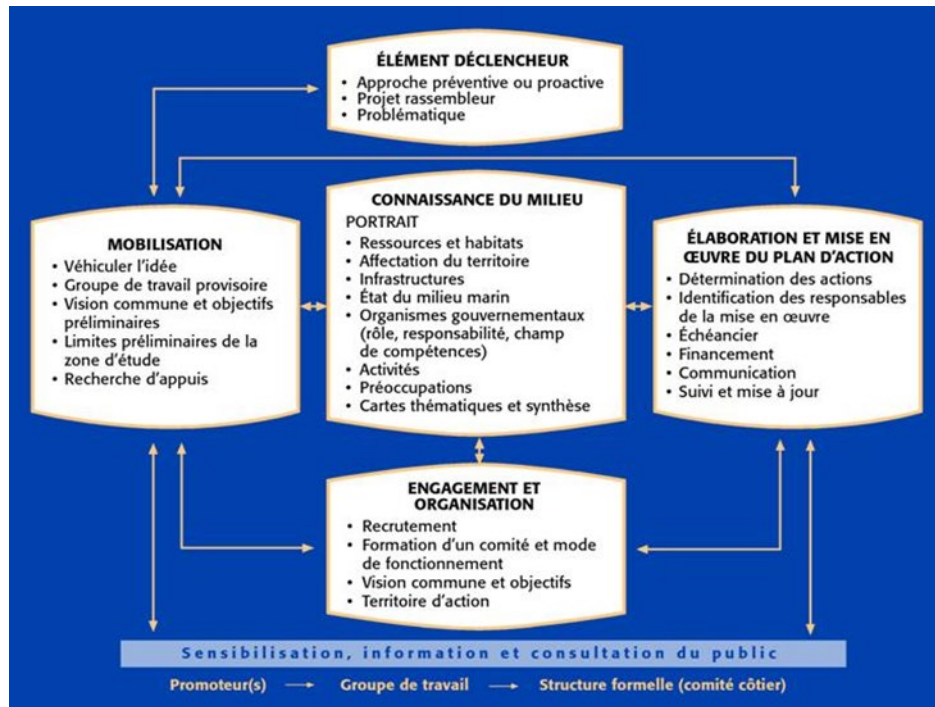


Figure 8 : Modèle général de la démarche de GIZC (MPO, 2002b)

Source : (Hazel et al., 2006).

Cependant, malgré cette appréciation unanime du concept, il existe plusieurs définitions de cette gestion intégrée des zones côtières établies par le monde scientifique (Dauvin, 2002).

Dans le cadre de notre travail, on préfère en retenir quelques-unes dont :

- un processus dynamique dans lequel une stratégie coordonnée est développée et mise en application pour l’attribution des ressources environnementales, socio-culturelles et institutionnelles, afin de réaliser la conservation et l’utilisation multiple et soutenable de la zone côtière (Sorensen, 1993, cité dans Meur-Férec et al.2010, p.2);
- l'aménagement et l'utilisation durable des zones côtières prenant en considération le développement économique et social lié à la présence de la mer tout en sauvegardant, pour les générations présentes et futures, les équilibres biologiques et écologiques fragiles de la zone côtière et les paysages (Conseil de l’Europe, 1999-a, p.13)
- un processus de concertation continu qui regroupe toutes les parties intéressées à l’élaboration et à la mise en œuvre de plans d’utilisation durable du territoire marin

et des zones côtières et qui intègre des valeurs sociales, culturelles, économiques et environnementales. (MPOC, 2002, p.6).

Partant de ces définitions, la notion de GIZC a pour objectif de concilier les logiques parfois concurrentielles, voire conflictuelles, des espaces terrestres et maritimes qui constituent la zone côtière. Elle doit protéger autant la mer que la terre que ce dernier de la mer en rassemblant les intérêts, les ressources et les contraintes de toutes les parties prenantes impliquées dans un même domaine, plutôt que d'envisager une prise en compte séparée (Bayeba, 2019). Il s'agit d'une démarche permettant de faire face aux multiples problèmes induits par l'intensification et la densification croissante des différents secteurs d'activités humaines présents sur le littoral. En d'autres termes, elle constitue un processus continu, proactif et adaptatif pour empêcher la dégradation des zones terrestres et marines malgré la forte pression exercée par un système socioéconomique (Michelot, 2010).

De ce fait, la GIZC nécessite une révision de la gouvernance publique, en favorisant l'intégration et la concertation, de manière à prendre en compte « les représentations des acteurs et des citoyens concernant les problématiques et le devenir des zones côtières d'une part, et leurs propositions d'autre part, afin de contribuer à l'efficacité des politiques publiques » (Roussel et al., 2009).

Pour Olivier Lozachmeur, dans son article *Rappel des principes de la « gestion intégrée des zones côtières » et des axes de la Recommandation du 30 Mai 2002*, cette intégration doit obéir à un certain nombre d'aspects notamment :

une intégration « spatiale », qui est destinée « à combiner les éléments physiques, biologiques et humains pour former un cadre unique de gestion englobant les zones terrestres et marines du littoral ». Cela implique notamment "l'intégration de l'aménagement et de la gestion des différentes composantes géographiques de la zone littorale, englobant les zones terrestres et maritimes, ainsi que les zones à l'intérieur des terres" qui ont une influence importante sur l'environnement côtier, tels que les bassins versants (Conseil de l'Europe, 1999-b). Dans cette optique, la GIZC doit idéalement être mise en œuvre au niveau d'unités cohérentes de gestion dont les limites peuvent s'étendre aussi loin vers le large et vers l'intérieur des terres

que l'exige la réalisation des objectifs de gestion (OCDE, 1993; Commission océanographique intergouvernementale, 1997).

une intégration « administrative », qui suppose une coordination (Chua, 1993) de l'ensemble des politiques et des actions de l'échelon local à l'échelon régional et national (intégration « verticale »), et à chacun de ces différents niveaux, notamment sous la forme d'une coordination interministérielle, interrégionale et intercommunale (intégration « horizontale »).

une intégration « entre les activités et les usages » (ou intégration « sectorielle »), l'objectif étant de faire cohabiter les différentes activités à l'intérieur d'un territoire donné, de telle sorte que chacune d'entre elles puisse se développer normalement sans subir éventuellement le ou les préjudices d'une autre activité avec laquelle elle partage le même espace. L'un des principaux objectifs de la GIZC est ainsi de limiter et de faire diminuer la concurrence et les conflits d'usage sur le littoral.

une intégration « environnementale », qui implique la prise en compte systématique des préoccupations environnementales dans toutes les politiques sectorielles telles que l'agriculture, la foresterie, l'énergie, l'industrie, le tourisme, la pêche, les cultures marines, les transports, ainsi que le développement des établissements humains et la gestion de l'eau.

une intégration « entre la science et la gestion » et entre les différentes disciplines scientifiques est également nécessaire. Une analyse intégrée des zones côtières relève en effet obligatoirement d'un travail d'équipes interdisciplinaires, qui doivent être capables de fournir aux décideurs les éléments nécessaires à la mise en place d'une véritable GIZC.

une intégration « dans le temps », qui suppose la mise en cohérence des objectifs de gestion à court terme avec les objectifs d'action à long terme afin de définir les conditions d'un développement durable (Lozachmeur, 2009, p.6).

6.4 LA GESTION INTÉGRÉE DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES MARITIMES

Avec la progression rapide de la pression anthropique à tous les niveaux d'utilisation, d'exploitation de l'espace et des ressources naturelles, le concept du développement durable a pour principal objectif d'élucider les relations entre développement et environnement, longtemps considérés comme incompatibles (Dauvin, 2002). Ainsi pour lutter contre les nombreuses externalités exercées sur les ressources et sur l'environnement maritime, les autorités publiques ont compris qu'il était nécessaire d'adopter ce concept dont sa philosophie peut-être résumé comme un développement qui vise à préserver les ressources naturelles et à réduire les impacts négatifs sur l'environnement, tout en maintenant une cohésion sociale et en respectant les besoins et les droits de l'homme (Rousseau, 2004). Pour les acteurs maritimes, la prise en compte des trois piliers fondamentaux que sont l'environnement, le social et l'économie devient obligatoire comme étant le seul moyen permettant de définir le développement comme « écologiquement renouvelable, socialement équitable et économiquement viable » (Ghezali, 2000).

De ce fait, une nouvelle stratégie de planification appropriée était nécessaire pour une bonne intégration des aspects du développement durable dans les politiques publiques maritimes. Il fallait une approche moderne de gestion des côtes et de développement de leur compétitivité capable d'atténuer les nombreuses menaces exercées dans les océans et à proximité.

Aujourd'hui, plusieurs pays ont adopté cette approche « éco-socio-système » en développant de nouveaux cadres des politiques publiques pour le développement durable et l'exploitation de leurs ressources maritimes. Parmi eux, nous avons :

- les États-Unis : un comité dédié à la politique maritime a été établi au sein du bureau exécutif du Président pour la mise en place d'un plan d'action pour les océans permettant une meilleure coordination des politiques;
- l'Australie : le ministre de l'environnement et du patrimoine a pour responsabilité de coordonner la politique maritime grâce au « *National Ocean Office* ». Cette

entité est chargée de rassembler et de coordonner les différents efforts mis en place dans le domaine de la politique maritime;

- le Japon : la loi-cadre concernant la politique maritime de 2007 favorise les éléments d'une démarche intégrée des affaires maritimes. Elle institue une instance centrale de la politique maritime placée sous la responsabilité du premier ministre dont son chef de cabinet et le ministre de la politique maritime constituent les directeurs adjoints de ladite instance. Un plan d'action pour les océans a été adopté.
- la Norvège : une stratégie maritime a été présentée en octobre 2007. Ce travail est coordonné par un réseau de secrétaires d'État, placé sous la direction effective du secrétaire d'État aux transports.

Le Canada, réputé comme celui qui a le plus long littoral au monde (Hildebrand, 2005) et fortement dépendant de l'utilisation et de l'exploitation des ressources naturelles maritimes, est l'un des premiers pays à adopter cette nouvelle politique de développement durable. Le « *Canada Oceans Act* », Loi sur les Océans du Canada, proclamé le 31 janvier 1997, est une loi qui établit le cadre juridique des politiques et des programmes liés aux questions maritimes au Canada (Ricketts & Harrison, 2007). La stratégie sur les océans du Canada est dirigée par le ministre de la pêche et des océans (MPO) en collaboration avec d'autres instances.

Cependant, ce changement ne pourrait être réalisable qu'à travers une meilleure collaboration et une bonne communication entre toutes les parties prenantes, comme le montrent les conclusions des cas étudiés dans les chapitres 3, 4 et 5.

Les résultats révèlent que les parties prenantes locales doivent être plus impliquées dans la gouvernance et dans l'élaboration des projets portuaires par une extension de la sphère géographique de sélection des candidatures et de nomination des conseils d'administration. En réalité, les autorités portuaires doivent être plus transparentes dans leur démarche en créant et en maintenant des partenariats avec tous les principaux intervenants (publics et privés), y compris les syndicats et les groupes autochtones pour une meilleure prise en compte des différents paramètres du milieu maritime. En d'autres termes, elles doivent entrer en contact avec toutes les parties prenantes dont les intérêts, droits ou titres établis ou potentiels pourraient être lésés par leurs décisions, mais aussi pour s'assurer que les

activités commerciales sont conformes à la culture, aux valeurs et aux objectifs des provinces, des municipalités, des autochtones, des organisations de riverains, etc.

Ainsi, partant de ce constat, la gestion intégrée de l'environnement côtier devient une condition indispensable dans les politiques publiques de développement durable du transport maritime (Bayeba, 2019). Elle apparaît comme étant le modèle privilégié qui applique les principes de développement durable en prenant en compte les dimensions économique, sociale et environnementale (Hazel et al., 2006). Mieux encore, cette démarche participative et inclusive est considérée comme l'unique mode de gestion qui intègre dès la phase de planification les « trois sœurs rivales » que sont les facteurs économiques, écologiques et sociaux (Michelot, 2011).

Par conséquent, la mise en œuvre d'une démarche intégrée de développement durable permet une progression flexible et adaptative des pratiques de l'organisation du transport maritime, axée sur l'optimisation continue avec une vision claire des objectifs à atteindre (Riffon, 2017). Le professeur Mafhoud Ghezali soutient cette vision. Selon lui, le développement durable ne peut se réaliser sans une gestion du littoral. La gestion intégrée permet de répondre à plusieurs manquements relatifs à la faiblesse des politiques publiques, à l'implication des chercheurs en sciences, à l'environnement, et à la gestion des conflits (Roussel et al., 2009). C'est une démarche construite permettant de dépasser la simple juxtaposition d'actions en mobilisant de manière cohérente différents instruments de développement durable (Riffon, 2017).

6.5 POLITIQUE PUBLIQUE DU TRANSPORT MARITIME AU CANADA

L'analyse des résultats dans le précédent paragraphe (6.4) révèle, qu'à l'heure actuelle, le modèle canadien fondamentalement solide présente des manquements dans son application pour être considéré comme une démarche durable. Ces manquements touchent plusieurs domaines notamment dans :

- la gouvernance portuaire

Alors que la gestion intégrée est basée sur l'implication de toutes les parties intéressées au processus de gestion, les administrations portuaires sont toujours maintenues dans une

démarche non claire. Dans un premier temps, on constate une faible « implication des acteurs » et l'« intégration des connaissances » dans la gouvernance des ports (Queffelec & Kervarec, 2010). Il existe un manque de relations de travail collaborative avec les communautés locales constituées en grande partie des gouvernements locaux et provinciaux, des organismes environnementaux, des autochtones, des riverains, etc. Cette faible implication constitue une des limites actuelles importantes du processus de gestion intégrée (Meur-Ferec, 2009). Malgré la réforme portuaire de 1998 en tant que *Loi C9 de la Loi maritime* dont l'un des objectifs était une meilleure implication des parties prenantes dans la gouvernance (chapitre 3). Le gouvernement ou l'autorité fédérale reste le principal décideur dans les conseils d'administration. Il n'existe pas de responsabilités partagées ou d'accord avec les autres parties prenantes, dans un sens où, seuls deux membres ont la possibilité de siéger au conseil sans l'accord du gouvernement ou de l'autorité fédérale tels que mentionné dans les alinéas f(ii) et f(iii) de l'article 8 (2) de la loi maritime. Le gouvernement ou l'autorité fédérale choisit de manière indirecte ses conseillers (sur proposition du conseil d'administration) après avoir exclu les profils jugés expérimentés de la liste de candidature. Ce modèle antidémocratique, loin d'être une référence en matière de gestion intégrée, a fini par créer un manque de confiance publique dans l'accomplissement des fonctions des acteurs portuaires, entraînant des conflits de compétences avec d'autres ordres venant parfois de gouvernements, d'organismes de réglementation ou encore de ses locataires. De plus, l'absence de solution prévue pour la lourdeur administrative dans le processus de nomination a considérablement réduit le nombre de membres siégeant dans les APC, allant jusqu'à rendre certains mandats illégitimes (plus courts ou plus longs en référence à ceux prévus dans la loi) au sein des APC (Ircha, 2001). Cette situation a fini par provoquer un manque d'engagement ou d'implication de certains membres dans l'élaboration des plans stratégiques essentiels dans la gouvernance portuaire. Nous avons également l'absence de lignes directrices claires pour une meilleure intégration des savoirs autochtones dans les grilles de compétences en matière d'investissement et de gestion des terres.

Dans un second temps, les conseils d'administration se heurtent à des entraves de nature institutionnelle. L'analyse des résultats montre des manquements et des obstacles à la procédure d'utilisation des actifs permettant aux APC de suivre le rythme effréné de la

croissance maritime par une meilleure planification stratégique des ressources financières. Le gouvernement, en préférant se retirer indirectement dans la planification stratégique, leur a imposé des limites d'emprunt axées sur une politique « universelle » à l'exception de six APC qui échappent à cette règle (3.4.3). Pour leur besoin d'expansion des activités portuaires, nécessitant l'acquisition de nouveaux terrains, les APC sont toujours obligées d'avoir l'accord du fédéral à travers des lettres patentes supplémentaires. Ce processus actuel des « modèles » de lettres patentes généralement « calqués » sur une dynamique de port unique, sans tenir compte des différences entre les APC, reste long, obscur et coûteux. Cette démarche est tout sauf participative et inclusive une fois le dossier lancé, les APC n'ont plus d'information sur l'état d'évolution de leur demande et sur le moment de la décision avec un risque de refus de l'autorité fédérale malgré les efforts consentis et l'importance du projet. En fait, il existe une certaine inégalité des pouvoirs conférés aux acteurs institutionnels. Du coup, les administrations portuaires se trouvent le plus souvent dans une situation d'incapacité à répondre aux nouvelles opportunités du marché.

- Les corridors commerciaux

En ce qui concerne la gestion des corridors commerciaux, l'analyse des résultats indique une situation contraire au principe d'un modèle de gestion intégrée pour une meilleure prise en considération des aspects du développement durable. La politique publique de transport présente une certaine défaillance dans la coordination entre les acteurs chargés d'assurer la gestion et l'exploitation du transport intermodal. Dans leur démarche, à la place d'une stratégie nationale tripartite axée sur la collaboration et la communication, on assiste à une concurrence entre les différents acteurs des corridors ou au sein même des corridors. Cette situation a fini de les dévier de leur objectif de départ qui était la mise en place des chaînes d'approvisionnements intégrées et efficaces. Ce contexte peut s'expliquer sous plusieurs angles.

D'abord, nous avons l'absence de transversalité favorisant le travail en silo des administrations portuaires. Chaque APC est habituée à planifier ses projets sans penser à associer d'autres APC de la région alors que la chaîne d'approvisionnement dépasse largement leur périmètre portuaire. Ensuite, les limites de la *Loi maritime* et de son règlement empêchent les APC de pouvoir travailler avec d'autres partenaires des activités

d'approvisionnement intervenant dans d'autres segments dépassant le périmètre portuaire. En dernier, le faible taux alloué aux corridors commerciaux dans le budget du *plan Investir dans le Canada* (1,11%) et la rivalité entre APC font que chaque partie prenante met en avant ses propres intérêts. La plupart des projets de développement et de compétitivité sont planifiés dans la précipitation sans une meilleure prise en compte des réalités au-delà de leur frontière respective dans le seul but de capter des financements du FNCC (Beziat et al., 2014).

- La planification des nouveaux projets d'extension des infrastructures portuaires

L'analyse des projets d'extension montre clairement une absence de démarche structurée en responsabilité sociale très importante dans le processus de la gestion intégrée. Dans un premier temps, les promoteurs portuaires ont procédé à la formulation et à l'élaboration des projets dans un cadre d'aménagement non concerté. Les parties prenantes (entités publiques et privées) et la population locale n'ont pas été impliquées dans la formulation et la planification des projets, ce qui se traduit par une absence de lignes directrices permettant la création d'un cadre où l'on peut discuter des projets à venir, des suivis réalisés, des enjeux ou encore des préoccupations.

Ensuite, on constate un manque de consultation publique appropriée à travers une soumission des projets au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les projets n'ont pas fait l'objet d'une étude de faisabilité par rapport aux exigences de durabilité écologique et aux objectifs de réduction de gaz à effet de serre. À cela s'ajoute le non-respect de la législation des espèces en péril dans la procédure d'élaboration. Cette violation de la législation visant à protéger l'habitat des espèces en voie de disparition dont le gouvernement fédéral et les promoteurs ont fait l'objet a fini par causer une absence de crédibilité des rapports d'études sur l'impact environnemental publiés par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE).

En dernier, nous avons le manque d'accès à l'information, très capital, pour la bonne cohésion sociale, dans la mesure où la diffusion de l'information et l'appropriation critique de cette information sont considérées comme les éléments clés de réussite (Masse, 2011). Les promoteurs n'avaient pas mis à la disposition de toutes les parties prenantes les données nécessaires permettant d'analyser l'ensemble des paramètres socio-

environnementaux du projet. Les administrations portuaires et les entités publiques avaient une démarche privée où le public n'est ni associé, ni informé de ce qui se passe à l'intérieur. Cette attitude a fini d'établir un climat de manque de confiance des populations envers les promoteurs, ce qui se traduit par les vagues de contestations et leur difficulté d'avoir l'acceptabilité sociale au lendemain de l'annonce des projets.

6.6 INTERACTIONS ENTRE LES POLITIQUES DU TRANSPORT MARITIME ET LES STRATÉGIES NATIONALES DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Canada, conscient des défis du développement durable, a mis en place une stratégie fédérale de développement durable (SFDD). Cette stratégie, qui s'aligne avec les enjeux émis par l'ONU à l'objectif 2030, est axée sur treize objectifs ambitieux et est assortie de cibles et de mesures de soutien visant à favoriser une croissance propre, à préserver des écosystèmes sains et à construire des collectivités sécuritaires, sûres et durables (Gouvernement Canada, 2019).

Dans cette perspective, Transports Canada a aussi décidé de soutenir la SFDD en contribuant directement à six des treize objectifs visant à promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement au Canada. Ainsi, à travers la stratégie ministérielle de développement durable (SMDD), le Ministère compte intervenir dans certains domaines permettant de réduire des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, de doter les habitants du Nord des réseaux de transport résilients aux changements climatiques, d'assurer la protection des côtes et des océans, de préserver l'écosystème marin pour les générations futures ou encore d'améliorer l'efficacité des différentes activités du secteur, ce qui s'accorde fortement à la démarche du développement durable axée « sur la recherche d'intégration et de mise en cohérence des politiques sectorielles et impose un traitement conjoint des effets économiques, sociaux et environnementaux de toute politique ou action humaine. Une telle approche d'intégration impose des démarches multi partenariales et interdisciplinaires » (Actu-Environnement, 2003, p.1).

Les enjeux et objectifs des politiques publiques durables du transport maritime sont plus que jamais liés aux cibles de la SFDD en matière de mesures relatives aux changements climatiques, de la protection de l’environnement et de la santé des populations. En réalité, le champ d’application des ODD renferme à la fois les aspects économique, social et environnemental qui sont des enjeux liés et ne peuvent pas être traités de manière indépendante comme le montrent les résultats de notre étude. La réussite des politiques publiques de transport maritime ou des plans et stratégies nationaux des ODD passe par des initiatives conjointes à travers une démarche intégrée de toutes les parties prenantes.

De plus, l’outil d’évaluation du transport durable, considéré comme la pierre angulaire du processus d’évaluation environnementale stratégique (EES) du Ministère, doit permettre aux autorités publiques et portuaires de continuer à veiller à ce que les considérations économiques, sociales et environnementales ainsi que les considérations découlant de la SFDD soient parfaitement intégrées dans la formulation et dans l’élaboration des politiques publiques du transport maritime.

Tableau 34

Interactions entre les politiques publiques du transport maritime (PPTM), la SFDD et des ODD

| Objectifs de la SFDD | Contribution aux ODD de l’ONU | Cibles de la SFDD | Cibles des PPTM |
|--------------------------------------|-------------------------------|---|--|
| Écologisation du gouvernement | ODD 7 ODD 9 | Réduire les émissions de GES provenant de ses installations et de son parc de véhicules de 40 % d’ici 2030 (l’intention c’est d’atteindre cette cible dès 2025) et de 80 % d’ici 2050 (l’objectif principal est d’atteindre la neutralité carbone) par rapport aux niveaux d’émissions de 2005. | Accorder la priorité aux investissements visant la réduction des émissions de carbone dans les nouvelles constructions et les grands projets de rénovations. |
| | ODD 11 ODD 12 ODD 13 | Réacheminer au moins 75 % (en poids) de tous les déchets | Mettre en place un plan de gestion des déchets |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | | <p>opérationnels non dangereux des sites d'enfouissement d'ici 2030</p> <p>Réacheminer au moins 75 % (en poids) des déchets de plastique des sites d'enfouissement d'ici 2030</p> <p>Réacheminer au moins 90 % (en poids) de tous les déchets de construction et de démolition des sites d'enfouissement (avec l'ambition d'atteindre 100 % dès 2030)</p> <p>Posséder un parc de véhicules administratifs composé d'au moins 80 % de véhicules zéro émission d'ici 2030</p> <p>Utiliser de l'électricité entièrement propre d'ici 2025</p> | <p>Encourager les solutions de rechange aux plastiques à usage unique et en favorisant le recyclage et la réutilisation des plastiques</p> <p>Veiller à ce que les déchets de construction et de démolition soient détournés des sites d'enfouissement</p> <p>Utiliser des véhicules zéro émission (VZE) dans le parc de véhicules administratifs</p> <p>Utiliser de l'énergie de quai</p> |
| <p>Mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques</p> | <p>ODD 3</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 8</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 13</p> <p>ODD 13</p> | <p>Réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 30 % d'ici 2030, en comparaison aux niveaux d'émission de 2005</p> <p>Œuvrer à ce que les véhicules zéro émission (VZE) atteignent l'objectif principal de 100 % des</p> | <p>Adopter des plans de gestion de l'efficacité énergétique des navires (EEDI et SEEMP)</p> <p>Utilisation de navires au GNL</p> |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | <p>ODD 14</p> <p>ODD 17</p> <p>ODD 17</p> | <p>ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2040, soit de 10 % d'ici 2025 et de 30 % d'ici 2030.</p> | <p>Faire des appels de propositions dans les limites du FNCC lancé et prévu de mener à terme d'ici 2023</p> |
| <p>Croissance propre</p> | <p>ODD 3</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 13</p> | <p>Mettre en œuvre l'engagement du gouvernement fédéral à travers Mission Innovation, qui consiste à doubler les investissements dans la recherche, le développement ainsi que la démonstration de l'énergie propre</p> <p>Accroître la valeur des exportations canadiennes de technologies propres</p> | <p>Soutenir des projets ayant pour objectif de réduire les émissions de GES dans l'industrie du transport maritime. Pour ce faire, il teste des technologies de pointe et des pratiques innovantes permettant de faciliter la création de règlements, de codes et de normes industrielles. L'objectif est d'assurer l'introduction sécurisée, rapide et fiable des nouvelles technologies au Canada.</p> |
| <p>Côtes et océans sains, y inclus (Lacs et cours d'eau vierges)</p> | <p>ODD 14</p> <p>ODD 17</p> <p>ODD 15</p> | <p>Travailler avec des partenaires pour protéger et restaurer les écosystèmes côtiers</p> <p>Utiliser la législation et la réglementation pour protéger les côtes et les océans</p> <p>Protéger et gérer les zones marines et côtières</p> <p>Enrichir nos connaissances sur les écosystèmes côtiers, les aires marines protégées (AMP) et les pêches</p> | <p>Mettre en œuvre le Plan de protection des océans –</p> <p>Pilier I : Un système de sécurité maritime de pointe</p> <p>– Pilier II : Préservation et restauration des écosystèmes marins</p> <p>– Pilier III : Partenariats avec les Autochtones</p> <p>– Pilier IV : Données probantes plus rigoureuses et augmentation de la participation communautaire et de la sensibilisation du public</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>Soutenir la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition au Canada grâce à la recherche et à la surveillance</p> <p>Soutenir la protection et le rétablissement des populations de baleines menacées au Canada par des mesures de gestion</p> <p>Établir les cadres juridique et réglementaire par l'entremise de lois nationales et de conventions internationales qui régissent la protection des milieux marins contre la pollution et faire avancer les positions canadiennes relatives à la réduction et à la gestion de la pollution marine des navires à l'échelle mondiale</p> <p>Contribuer à réduire la pollution causée par les navires en surveillant la conformité des entreprises de transport maritime avec les lois canadiennes, comme la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, par l'intermédiaire</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>du Programme national de surveillance aérienne (PNSA), d'inspections, de vérifications, d'activités de surveillance et d'activités d'application de la loi</p> <p>Moderniser le cadre réglementaire pour renforcer la protection des milieux marins contre l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par les eaux de ballast de mer. Cette initiative vise à mettre en œuvre la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, dont le Canada est membre</p> <p>Surveiller les entreprises de transport maritime et les navires pour s'assurer qu'ils respectent le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (ou sa nouvelle version)</p> <p>Surveiller la conformité des navires arrivant d'outre-mer et se dirigeant vers les Grands Lacs avec les exigences actuelles en</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|
| | | | matière d'eaux de ballast, ainsi que l'application coopérative avec les États-Unis, conformément à l'annexe 5 de l'Accord Canada-États-Unis concernant la qualité de l'eau dans les Grands Lacs |
| Collectivités sûres et saines | <p>Transports Canada a mis en place plusieurs actions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques. Ces actions comprennent l'Initiative de réglementation du secteur maritime, le Programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules et le Programme des exigences de mise à niveau des véhicules lourds. Toutes ces mesures ont été intégrées dans l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD), qui vise à lutter efficacement contre les changements climatiques. En réduisant les polluants atmosphériques, ces actions contribuent à la création de collectivités plus saines pour les Canadiens. Pour obtenir plus d'informations sur ces actions, il est possible de consulter l'objectif spécifique de la SFDD concernant les changements climatiques.</p> | | |
| | <p>ODD 3 ODD 15 ODD 11</p> | <p>Manifester un leadership relatif à l'évaluation et à l'assainissement des sites contaminés</p> <p>Prévenir les urgences environnementales ou atténuer leurs répercussions</p> | <p>Réduire notre passif environnemental sur les sites contaminés fédéraux</p> <p>Promouvoir la sécurité publique en réduisant les répercussions d'un incident, de manière à ce que les canadiens demeurent en sécurité et en bonne santé</p> |

Source Auteur, adaptée aux données de la Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2019 à 2022, (Gouvernement Canada,2019).

6.7 RETOUR SUR LES VOILETS DE LA QUESTION DE RECHERCHE

Rappelons que notre objectif principal est d'analyser Pour rappel, l'objectif général de ce mémoire est d'analyser **dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ?** Ainsi, pour une certaine prudence dans l'analyse de la complexité des actions et des décisions des politiques publiques, nous avons décidé de répondre à plusieurs sous questions. Ces réponses, s'appuyant sur les résultats des cas étudiés, méritent amplement d'être discutées dans un sens où elles offrent de nouvelles perspectives de vision, de démarche de l'action publique dans les politiques de développement durable du transport maritime.

- Le transport maritime est souvent critiqué pour son impact négatif sur l'environnement et le développement durable. En effet, certaines parties prenantes proches ou affiliées à des organisations socio-environnementales soulignent que le bilan du transport maritime en matière de développement durable est peu séduisant. Mais qu'en est-il réellement des faits aujourd'hui ?

Les résultats de l'analyse des cas étudiés révèlent clairement que, si les politiques publiques ne parviennent pas à atteindre leurs objectifs en matière de développement durable, c'est qu'il existe toujours un décalage dans la prise en compte des trois aspects.

Les autorités chargées de la formulation, de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets d'aménagement n'ont pas une image claire de tous les paramètres qui contribuent au développement durable des initiatives politiques sur le transport maritime. En réalité, la décentralisation administrative et l'externalisation des différents services et institutions territoriales rendent difficiles l'acquisition, la systématisation et l'utilisation des bases de données. Les observations allaient dans ce sens dans les cas étudiés et, sur la base des problèmes de la décision publique, on peut supposer que les décideurs dans le secteur de l'urbanisme ou de la santé publique pourraient avoir les mêmes difficultés. Ainsi, cette complexité à corréliser les données dans certains domaines empêche la réalisation d'actions transversales capables de prendre en considération tous les aspects des ODD. Également,

la défaillance dans les politiques publiques est aussi liée au décalage entre le discours et la réalisation de projets de développement durable.

De plus, même si l'intégration du développement durable nous permet d'avancer de manière concrète dans la réalisation des projets, il reste quand même de l'interprétation. On voit que les autorités publiques vont souvent utiliser cette interprétation qui ne serait pas toujours constante nécessairement. Il existe une volonté à géométrie variable dans l'application des projets à l'image de la différence de traitement du port de Montréal et de celui de Québec. Ces genres de pratiques nous amènent à dire qu'il y a des projets où les autorités publiques sont beaucoup plus vertes et des projets moins verts.

L'analyse des cas étudiés révèle aussi que dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de développement du transport maritime, les autorités se focalisent plus sur les objectifs permettant la réalisation d'une approche commerciale progressiste. Il s'agit d'une démarche qui favorise l'accès aux marchés étrangers, la création d'emplois, la productivité des entreprises face à la concurrence et la prospérité économique du pays.

Plusieurs paramètres peuvent expliquer aujourd'hui ces actions et ces décisions qui définissent les politiques publiques de transport maritime. D'abord, nous avons la posture que les gouvernants ont par rapport à l'industrie du transport maritime. Les gouvernements cherchent à réduire fortement leurs participations financières dans les investissements portuaires au moment où ils souhaitent en tirer plus de revenus dans n'importe quel autre secteur d'activité sous forme de taxes (Lévêque, 2012). Selon eux, les ports jouent un rôle d'apaisement du climat socio-économique en contribuant fortement à l'augmentation de la richesse et de la création d'emplois. Cet intérêt que les gouvernants portent sur les ports explique l'absence de position radicale claire caractérisée par une politique environnementale et sociale qui remet en question la croissance de l'industrie du transport maritime (Lidskog & Elander, 2011).

Ensuite, on a l'envahissement du secteur par les investisseurs privés. Le milieu est devenu de plus en plus capitaliste avec le recul de l'action publique et la forte introduction de celle privée dans la gestion des activités portuaires (Debie & Ruby, 2009). En fait, si les États ne veulent pas investir à perte dans un secteur public, à plus forte raison les partenaires privés. Dans leur plan, le développement durable ne semble pas si important, ce qui les

intéresse, c'est plutôt le profit, les économies d'échelle. Ils investissent dans un projet que lorsqu'ils sont convaincus qu'il est rentable. Ainsi, dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de développement du transport maritime, ils s'assurent que toutes les conditions garantissant un retour sur investissement soient réunies.

Nous avons aussi le modèle actuel de gouvernance portuaire. La morphologie actuelle des conseils d'administration ne permet pas une meilleure prise en compte de tous les aspects du développement durable. Les spécialistes de la gouvernance portuaire, de l'environnement ou de développement durable n'ont pas la possibilité de siéger dans les conseils d'administration. Les membres sont généralement des hommes d'affaires et des politiciens dont le modèle de gestion ne reflète en rien le domaine public. En réalité, il existe un manque de volonté d'associer toutes les compétences dans la gestion portuaire. Avec la complicité de l'autorité fédérale, les autorités portuaires préfèrent toujours planifier des projets en fonction des besoins spécifiques pour ensuite consulter les autres parties prenantes et les spécialistes.

Enfin, nous avons la *Loi maritime canadienne*. La manière dont la juridiction du transport maritime est libellée montre clairement que les initiatives de politiques publiques du transport maritime ne sont pas obligées d'avoir des objectifs de développement durable. Il n'existe pas de loi cadre sur le plan national imposant aux autorités portuaires de respecter les exigences du développement durable. L'aspect environnemental reste toujours un « souhait » dans la planification et la mise en œuvre contrairement aux aspects socio-économiques.

- Dans le contexte actuel, il est devenu impératif de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux de manière équilibrée afin de garantir un avenir viable pour les générations futures. Est-ce qu'on arrive aujourd'hui à rétablir l'équilibre avec les autres dimensions qui sont les fondements du développement durable ?

Le processus de mondialisation et d'intégration de l'économie, caractérisé par une montée sans précédent des activités commerciales et financières internationales, a désorienté beaucoup d'entreprises publiques de leur rôle envers la population. Effectivement, la

responsabilité première des structures publiques est d'être au service de la population, de favoriser son bien-être, son épanouissement sans créer de répercussions négatives. Toutefois, les entreprises publiques qui exercent une activité de production, de distribution de produits ou de services sur le marché, c'est-à-dire une activité commerciale, sont de plus en plus soumises à une logique du marché (Thirion, 2000). Les projets publics devenus plus ambitieux sont assujettis à un ensemble de critères ou normes pour leur exécution. Ainsi, pour voir le jour, ils doivent couvrir plusieurs aspects dont la faisabilité commerciale, la faisabilité financière, la faisabilité économique et la faisabilité technique et institutionnelle. Or, dans ce dernier aspect, normalement, la question de développement durable devrait être réglée avec une prise en compte des questions liées à l'environnement et à la société. Les autorités publiques doivent statuer sur la faisabilité environnementale en répondant à des questions concernant les éventuels effets néfastes sur la qualité de l'air, sur la pollution ou pas d'un ou plusieurs cours d'eau, sur le risque de contamination du sol, sur la gestion des déchets dangereux, sur l'aspect visuel de l'environnement. Aussi, la faisabilité politique doit être examinée avec la prise en compte des facteurs liés aux rapports de forces entre les supporteurs et les opposants, à la stabilité du régime politique ou encore du pays. Également, la faisabilité légale doit être analysée selon la nature du projet. Il s'avère important de clarifier la conformité entre le projet et les lois et règlements visant la protection de l'environnement (Gouvernement Canada, 2019).

Cependant, les entreprises publiques une fois privatisées sont gouvernées par un actionnariat privé, ce qui les met dans une obligation d'obtenir une rentabilité, au moins à long terme, de son investissement (Thirion, 2000). Cet argument constitue l'une des bases de notre hypothèse à savoir que les objectifs économiques sont plus priorisés au détriment des autres. Certainement, les autorités publiques, conscientes des multiples responsabilités de l'État dans d'autres secteurs, tels que l'éducation et la santé, veillent à la bonne santé financière des entreprises publiques. Selon elles, les retombées tirées de ces dernières pourront servir à financer d'autres secteurs aux activités souvent déficitaires. Par exemple, pour le nouveau port du Sénégal dénommé « Port de Ndayane », les autorités publiques indiquent que la mise en place d'infrastructures de niveau mondial va suppléer le Port autonome de Dakar (PAD), sur la captation des échanges commerciaux du pays, ce qui va renforcer l'économie interne. Dans leur raisonnement, on suppose que l'objectif premier

est le renforcement de l'économie, de la compétitivité et de la position géographique de Dakar, capitale portuaire de l'Afrique Atlantique. Mieux encore, les États sont confrontés à d'autres problèmes liés à la question du chômage et au ralentissement de la productivité dans un contexte de croissance démographique. De cette façon, la réalisation de grands projets d'envergure nationale est gage de la stabilité nationale. Elle permet la stabilité sociale en créant des emplois et de la richesse. Par exemple, lors des élections, les États se vantent toujours de la réalisation des projets et du nombre d'emplois créés. Ils ne parlent jamais des effets négatifs engendrés par ces réalisations, malgré la perte de la biodiversité, la dégradation de l'environnement et la souffrance des localités qui abritent ces projets. C'est le cas de l'aéroport Blaise Diagne de Dakar construit à quelques kilomètres de Dakar. Cette zone, qui devait servir de poumon vert pour la capitale et une source de revenus pour les maraîchers déjà implantés, a été aménagée sur plusieurs hectares pour abriter un aéroport de niveau mondial où une bonne partie des populations vivant à côté n'ont pas d'extrait de naissance et, à plus forte raison, de passeport. Non seulement, ces maraîchers n'ont plus de sources de revenus, mais ils sont devenus la proie des hommes d'affaires prêts à déboursier d'importantes sommes d'argent pour les expulser de leurs maisons et y construire des hôtels ou des quartiers résidentiels. Pour certains environnementalistes, l'ancien aéroport devait être aménagé en parc ou en espace vert pour lutter contre la pollution atmosphérique. Pourtant, aux dernières nouvelles, le site est en train d'être morcelé en parcelles d'habitation au profit des hommes du régime et de ses alliés. Un autre exemple est le complexe industrialo-portuaire de Kribi (Cameroun). Les nombreuses voix qui se sont soulevées pour la protection de la faune aquatique, avec la forte hausse de l'activité industrielle, n'ont pas suffi à empêcher ce qui est considéré un « élan du développement ».

L'autre fondement de notre théorie réside dans le changement de rapports entre les États et les investisseurs privés. L'énorme capital financier détenu par des multinationales, avec des budgets d'investissement dépassant celui de certains pays, met les États dans une position de faiblesse. Ils sont parfois obligés d'accepter certains termes du contrat (surfaces aménagées, techniques d'exploitation, gestion des activités) par souci de ne pas voir l'entreprise s'implanter chez leurs concurrents ou de ne pas perdre des éventuelles retombées socio-économiques.

Partant de cette logique, on peut dire que les résultats des analyses des cas étudiés viennent mettre en lumière des éléments significatifs sur l'idée préconçue que l'on se faisait du transport maritime. En réalité, dans les politiques d'élaboration et de mise en œuvre, on s'aperçoit que l'aspect économique domine largement dans les discours et dans les actions des autorités publiques et portuaires, au point que rien n'échappe à la rationalité économique. Les raisons économiques s'installent partout et empêchent l'émergence des autres aspects (socio-environnementaux) dans les projets de développement du transport maritime. Par exemple, pour le premier cas, la priorisation de l'aspect économique par les autorités était visible dans leur action avec l'introduction d'un budget comportant entre autres une réduction des dépenses fédérales dans l'industrie du transport maritime menant à la catégorisation des ports (3.1) dont l'un des principaux critères était l'autonomie financière des ports et l'importance de leur positionnement stratégique pour le commerce du Canada. Pour le second cas d'étude, l'enjeu principal était d'avoir des chaînes d'approvisionnement sur le plan provincial, régional et national capable d'assurer la liaison entre les centres de production et les marchés (4.4) afin de permettre aux hommes d'affaires canadiens de transporter leurs produits et leurs services à destination et en provenance des marchés mondiaux. Enfin, pour le troisième cas d'étude, on voit clairement que l'aspect économique était la principale source d'intérêt des autorités portuaires. Selon ces dernières, le développement du commerce maritime et la préservation des intérêts économiques de la région du Saint-Laurent (5.2) passent par l'extension des nouveaux terminaux à conteneurs des ports de Montréal et de Québec. Dans aucun cas, on peut dire que l'aspect social ou environnemental est mis en priorité par les autorités. Ils viennent toujours en second plan derrière l'aspect économique.

Aujourd'hui, il existe un large consensus rhétorique, politique et pratique dans l'industrie du transport maritime, favorisant la croissance économique. Les acteurs portuaires et politiques mettent toujours en avant les questions liées au retour sur investissement, aux bénéficiaires des gains de performances portuaires, aux capacités de création d'emplois et de nouvelles chaînes d'approvisionnement, à la compétitivité ou encore à la fluidité des mouvements de marchandises.

- Malgré les difficultés documentées et les insatisfactions identifiées dans nos analyses, quelles semblent les pratiques les plus prometteuses pour améliorer la durabilité du transport maritime ? Quels sont les éléments positifs sur lesquels les parties prenantes pourraient appuyer leurs actions futures ?

Aujourd'hui, nous sommes d'avis que le modèle actuel de la croissance économique, caractérisé par la recherche du profit à court terme en l'absence d'une bonne prise en compte des considérations de l'être humain et sans le renouvellement des ressources naturelles indispensables à la création de richesse, n'est plus possible. Les progrès technologiques nous ont certes permis de réaliser toutes les économies jugées nécessaires à notre existence en moins de quelques décennies, mais à quel prix. Il existe de fortes répercussions négatives avec ce modèle économique et de société. La planète Terre commence à atteindre ses capacités de renouvellement naturelles de la biosphère. À l'échelle mondiale, on assiste à une accentuation des inégalités de vie entre les populations, à une augmentation de la pauvreté, à une destruction massive des ressources naturelles et de la biodiversité, ainsi qu'à une hausse des émissions de gaz à effet de serre, responsable du réchauffement climatique. C'est pourquoi il est important de changer le modèle actuel pour un plan d'action à long terme axé sur le développement durable. Cette notion se présente comme le modèle permettant d'atteindre à la fois le progrès social et la qualité de vie dans le respect des générations futures et des contraintes économiques. Il permet de trouver un équilibre viable, vivable et durable entre une économie plus performante et plus légitime, une équité sociale et une protection de l'environnement.

1. Environnement : Protéger l'environnement afin d'assurer la santé et la sécurité des humains, mais aussi pour préserver les écosystèmes en entretenant une faune et une flore riches. Le rythme d'extraction des ressources naturelles ne doit pas dépasser celui du taux de régénération.
2. Société : Permettre à tous les hommes et à toutes les femmes l'équité sociale, et ce en respectant la diversité et en contribuant au développement des communautés; ce développement ne devant pas compromettre la possibilité des générations futures de répondre à leurs besoins.
3. Économie : Favoriser une économie prospère, mais écologiquement et socialement responsable.

Cependant, le développement durable peut se révéler difficile à opérationnaliser dans des actions concrètes, ce qui soulève de possibles critiques sur l'utilité de la notion elle-même. En outre, il faut reconnaître que depuis la généralisation du terme dans les objectifs des politiques encadrant le transport maritime de nombreux efforts et progrès sont observables allant dans le sens de la diminution des émissions de gaz à effet de serre, de la réduction de la teneur en soufre des combustibles pour moteurs marins et de l'application des conventions telles que sur la gestion des eaux de ballast. Ces avancées montrent que c'est quelque chose de réaliste et réalisable. La question selon les résultats de l'analyse des cas étudiés devrait être : **Quand les décideurs seront-ils prêts à mettre de l'avant l'intérêt général comme priorité? Est-ce qu'on devrait toujours prioriser l'aspect économique au détriment des autres aspects dans les projets portuaires? N'est-il pas encore temps de miser sur le long terme plutôt que d'avoir des objectifs à court terme avec des conséquences néfastes sur le plan social et environnemental?**

La réflexion sur la pertinence du concept de développement durable comme principe directeur de politiques publiques ne doit pas perdre de vue l'ampleur ni l'éminence des multiples défis environnementaux auxquels les décideurs doivent s'attaquer tels que le réchauffement climatique, la destruction de la couche d'ozone, la déforestation, la désertification, la perte de la biodiversité terrestre et maritime. Selon Krueger et Gibbs (2007), dans le chapitre liminaire de leur ouvrage intitulé *The Sustainable Development Paradox*, cette notion de durabilité de l'environnement est « tellement ambiguë qu'elle permet à des acteurs provenant de différents milieux d'aller de l'avant sans qu'ils soient d'accord sur une seule action. Cela dit, avant que nous portions quel que jugement que ce soit sur le développement durable, nous devons prendre en compte d'autres dimensions de la durabilité environnementale » (Krueger & Gibbs, 2007, p. 5).

Selon le Conseil de la science et de la technologie, plusieurs études montrent que la protection de l'environnement va de pair avec la croissance économique notamment :

- Les études du *World Economic Forum*, à travers le rapport sur l'indice de durabilité environnementale portant sur 56 pays, mentionnent une forte corrélation positive entre, d'une part, une régulation environnementale rigoureuse, et la compétitivité ou le PIB, d'autre part.

- Des études menées dans les états américains viennent conforter ces résultats. Les conclusions de ces études indiquent que les nations présentant la meilleure performance environnementale promettent les meilleures perspectives d'emploi et de développement économique à long terme, et inversement.
- Les études faites par l'OCDE sur plusieurs industries des pays membres révèlent que les dépenses environnementales n'entraînent pas de problèmes macro-économiques sérieux, ni de décalage important à la compétition et au commerce international. Autrement, la croissance et la protection de l'environnement vont de pair (CSTI, 2001).

L'industrie maritime, étant le moyen de transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux, est considéré comme l'un des secteurs d'activité responsable de la situation actuelle. Ainsi, l'intégration de cette notion de développement durable dans ces politiques de planification d'encadrement reste plus que jamais importante. Elle permettra à l'industrie maritime de préserver l'écosystème maritime et côtier qui apparaît vital pour l'humanité (CMEDONU, 1987) tout en pérennisant ses activités. Selon Comtois et Slack (2005), l'adoption d'un cadre politique de développement durable dans les décisions d'investissement, de planification et d'encadrement est un facteur de compétitivité pour les administrations portuaires et les transporteurs maritimes. Elle permet d'assurer la position concurrentielle, les profits et l'efficacité économique.

En fait, les énormes investissements consentis dans les technologies vertes permettent de réduire les coûts d'approvisionnement en énergies avec l'utilisation des navires au GNL et des plans de EEDI et de SEEMP, des véhicules zéro émission (VZE) et des bornes électriques à quai. Ainsi, l'application de ces technologies de pointe et des pratiques innovantes permet de mieux réduire les dépenses de fonctionnement et d'exploitation.

Également, ces investissements favorisent l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre. Les employés sont avant tout des personnes responsables qui se soucient de leur environnement, de leur santé et de l'avenir de la planète. De plus en plus, ces paramètres prennent le dessus sur la grille salariale dans leur option de travailler pour une entreprise

maritime. Ainsi, les compagnies de ce secteur qui adoptent des pratiques responsables et proactives en matière d'environnement et de qualité de vie ont plus de chance d'attirer une main-d'œuvre de qualité.

Ils sont aussi un moyen d'attirer et de fidéliser la clientèle face à une concurrence dans le secteur et avec les autres secteurs de transport. L'accroissement des effets néfastes sur la planète a pour conséquence d'avoir des expéditeurs de plus en plus exigeants et sélectifs dans leur choix d'utilisation des services du transport maritime. Ainsi, les compagnies qui affichent les meilleurs progrès en développement durable de manière transparente et honnête obtiennent une bonne visibilité et une bonne réputation auprès de la population locale. Mieux encore, elle favorise l'apaisement des relations entre états-promoteurs et public face la montée en puissance des revendications environnementales et à la pression sociale sans impacter la croissance économique du transport maritime (Barbier & Nadiah, 2015).

En d'autres termes, une activité de création de richesse doit respecter les principes et objectifs du développement durable en tenant compte des trois dimensions indissociables (environnemental, social et économique). Ainsi, les résultats de l'analyse révèlent que les initiatives politiques du transport maritime sont uniquement considérées soutenables lorsqu'elles sont dirigées dans ce sens. Pour ce faire, les acteurs maritimes doivent adopter un certain nombre de pratiques.

En premier lieu, il est important d'appliquer les techniques et méthodes mises en place pour faire face aux différentes externalités négatives de l'activité du transport maritime. Parmi elles, nous avons :

Pour le dragage

La revue de la littérature révèle que les meilleures pratiques résident dans l'utilisation des mécanismes environnementaux et techniques. En ce qui concerne les mécanismes environnementaux, des fenêtres environnementales sont mises en place pour minimiser les impacts du dragage sur la flore et la faune marines en imposant des limitations temporelles sur les activités de dragage intensif tant sur le site d'excavation que sur le site de dépôt des sédiments (Fraser et al., 2017). Ces périodes sont considérées comme

sensibles au dragage (Jones et al., 2015) s'accordant à la phase de frai en masse pour les poissons, les coraux ou les invertébrés.

Dans certaines régions des États-Unis, des mesures sont prises dans ce sens au printemps et en hiver pour protéger certaines espèces de poissons (Reine et al., 1998; Suedel et al., 2008). Cependant, en Australie-Occidentale, ces restrictions saisonnières sont observées pour protéger les épisodes de reproduction massive des coraux (Babcock et al., 1994; EPA, 2016).

Pour les mécanismes techniques, cinq pratiques sont établies pour la gestion des résidus dragués. Il s'agit de la réinstallation durable, de l'utilisation avantageuse, du rejet en eaux libres, du rejet confiné et du traitement des sédiments dragués.

Pour les eaux de ballast

La revue de la littérature révèle quelques meilleures démarches pour le rejet des eaux de ballast. Ces pratiques peuvent être classées en deux catégories : les méthodes d'échange des eaux de ballast, constituées par la technique de vider et de remplir les citernes à ballast (échange séquentiel) et celle de dilution à flux continu (échange continu). Aujourd'hui, elles sont considérées comme les moyens les plus simples et les plus rentables pour un navire d'inspecter ses rejets d'eau de ballast en conformité avec la réglementation D-1 de la « Convention internationale de 2004 sur le contrôle et la gestion des eaux de lest et des sédiments des navires ».

Ensuite, il existe les méthodes de traitement de l'eau de ballast. Ces méthodes permettent de traiter les eaux de ballast à bord des navires conformément à la réglementation D-2 de la convention. Plusieurs techniques peuvent être classées en trois catégories (les traitements physiques, les traitements mécaniques et les traitements chimiques).

Pour la prévention des collisions cétacés-navires

La revue de la littérature révèle que les meilleures pratiques reposent sur : 1. la réduction de la vitesse avec l'installation des zones mobiles; 2. le système d'alerte avec l'utilisation

de la technologie dont les appareils de vision nocturne (NVS = Night Vision System), le logiciel REPCET (Real time Plotting of CETaceans) qui permet la transmission à temps quasi-réel par satellite à un serveur situé à terre après observation de grands cétacés, le système automatisé d'identification (SAI) qui est un dispositif obligatoire sur tous les navires de plus de 300 tonnes de jauge brute de l'Organisation maritime internationale (OMI) ainsi que sur tous les navires de passagers. De plus, des outils tels que Whale Alert ont été développés pour les téléphones intelligents dans le but de réduire les collisions mortelles entre les baleines et les navires en alertant les navigateurs de la présence de baleines noires; 3. les routes alternatives qui permettent d'éviter les zones de concentration des cétacés; 4. la surveillance qui consiste à mettre au-devant du navire un observateur formé, prédestiné à la détection visuelle des animaux en période de bonne visibilité, ce qui facilite la collecte de données fiables concernant les espèces de cétacés observées; et 5. la sensibilisation sur la gravité de la situation afin qu'ils puissent afficher de meilleures performances en matière de repérage de grands cétacés. Il s'agit de la mise en place d'un système d'information globale sur l'écosystème marin et les impacts des activités au profit des compagnies de navigation, mais aussi, d'établir des approches de collaboration entre la navigation commerciale et les scientifiques pour plus d'efficacité dans le cadre de leurs recherches afin de limiter les risques de collisions. Au Canada, un guide à l'intention de l'industrie maritime, intitulé Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest a été produit afin d'accroître la sensibilisation chez les navigateurs.

Pour les émissions atmosphériques

La revue de la littérature révèle que les meilleures pratiques reposent sur : 1. la réduction des émissions de soufre selon la convention de MARPOL dans son Annexe VI traitant de la prévention de la pollution atmosphérique, adoptée en 1997 et qui réduit la teneur maximale en soufre de carburant des navires de 3,5 % en 2012 à 0,5 % depuis 2020; 2. la réduction des émissions d'oxyde d'azote toujours réglementée par l'IMO dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL. Ces mesures peuvent être classées en trois catégories (Niveau I : les navires construits entre 2000 et 2011 doivent être conformes aux émissions de NOx à une vitesse maximale du moteur d'environ 9,8 et 17 g/kWh; Niveau II : entre 7,7 et 14,4 g/kWh pour les navires construits après 2011; Niveau III : les navires construits en 2016

doivent être conformes aux émissions de 2,0-3,4 g/kWh); et 3. la réduction des émissions de CO₂ avec la mise en place, depuis janvier 2013, des plans de gestion de l'efficacité énergétique des navires, adaptés d'un ensemble d'index (EEDI et SEEMP).

En outre de l'application de ces mesures, les acteurs maritimes doivent multiplier davantage les investissements dans les technologies vertes. Aujourd'hui, l'utilisation de pratiques telles que les navires GNL, les voitures électriques ou encore les bornes électriques à quai contribue fortement au développement durable du secteur. Elle permet de diminuer significativement les émissions de gaz à effet de serre et la protection de la biodiversité avec une meilleure gestion de l'énergie.

En second lieu, il s'avère nécessaire de réformer le système actuel de gouvernance et la procédure de la mise en œuvre des politiques publiques. Comme meilleures pratiques, il s'agit de modifier les règles et les modes de coordination entre les différentes parties prenantes, notamment le fonctionnement des administrations portuaires mais aussi leur rapport avec les autres acteurs (Mathé et al., 2010). Les autorités publiques doivent faire évoluer les dispositifs institutionnels et les structures et mécanismes d'incitation de manière à garantir une meilleure coordination des différents intervenants institutionnels. Également, elles doivent assurer une plus grande coopération entre les différents acteurs du transport maritime (acteurs privés et publics, ONG, universitaires). Les autorités administratives doivent adopter une démarche participative contrairement aux modèles classiques de gouvernance publique décrits par Callon (1998), où l'État est l'unique instance légitime garante de l'intérêt général dans la prise de décision et la production de politiques (Urli, 2013). En réalité, cette notion de gouvernance, d'élaboration et de mise en œuvre des politiques ne peut être fondée que sur la concertation et le débat public.

La gestion portuaire dépasse la zone des activités portuaires et nécessite une prise en compte globale des processus qui en conditionnent l'émergence sur le plan local à travers une démarche structurée, participative et intégrée de planification et d'intervention (Laigle & Tual, 2007; Riffon, 2017). Cette approche permet la mise en cohérence des objectifs portuaires à ceux du territoire mais également de bâtir des positions plus solides en consolidant les éléments de choix sur toutes les questions liées aux enjeux et aux objectifs

telles que l'environnement, la société, l'économie, les orientations politiques et stratégiques ainsi que les exigences des populations et du territoire (Sétra, 2013).

En France, la Commission nationale du débat public (CNDP) est un organisme indépendant ayant la capacité d'animer un débat, dès sa phase d'élaboration, sur les objectifs et les caractéristiques des grandes opérations publiques d'aménagement d'intérêt national (Melé, 2008). Au Québec, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), créé en 1978, a pour mission d'éclairer la décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, qui englobe les aspects biophysiques, sociaux et économiques.

6.8 CONCLUSION DU CHAPITRE

Ce sixième et dernier chapitre a été réservé à l'analyse et à la discussion des résultats sur les politiques publiques à soutenir la croissance durable du transport maritime. Il a été organisé en trois sections. Dans un premier temps, on a fait une recontextualisation historique des politiques publiques portuaires. Cet exercice nous a permis de déterminer les véritables intérêts des autorités de gestion portuaires dans les politiques de développement portuaire. Il nous a permis de montrer la philosophie des autorités dans les programmes de planification et la mise en œuvre des politiques publiques portuaires, mais aussi de décrire la relation qui existe entre les trois cas d'études. À travers les trois cas d'études, nous avons aussi expliqué le degré d'implication ou de contestation des parties prenantes dans les politiques de planification et d'encadrement du transport maritime ainsi que le pouvoir de blocage des riverains. Enfin, nous avons abordé le degré de prise en compte des dimensions du développement durable dans les politiques du transport maritime qui reste toujours à parfaite.

Dans la deuxième partie, nous nous sommes revenus sur la notion de gestion intégrée, son objectif et les conditions favorisant sa prise en compte dans les politiques publiques de transport maritime pour une plus grande efficacité dans les décisions prises. Ensuite, nous avons montré que c'est à travers seulement une démarche intégrée que les principes du développement durable peuvent être appliqués dans les politiques publiques de transport maritime. Pour terminer, nous avons abordé les différentes lacunes constatées dans le modèle actuel canadien.

Pour la troisième, nous avons justifié le positionnement de notre démarche par rapport aux autres modèles connus pour l'analyse des politiques publiques. Nous avons montré qu'il s'agit d'une démarche particulière et qu'on ne peut pas l'assimiler à une seule approche conceptuelle. Ensuite, nous avons abordé la question des interactions entre les politiques du transport maritime et les plans ou stratégies nationaux des ODD. Dans cette section, nous avons confirmé comment les enjeux et objectifs des politiques publiques durables du transport maritime sont plus que jamais liés aux cibles des ODD.

Pour la quatrième et dernière section, nous avons essayé de répondre aux sous-questions de la recherche en nous basant sur les résultats des cas d'études afin de déterminer les politiques publiques à garantir le développement durable des transports maritimes.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme du périple que constitue le présent travail de mémoire, cette section conclusive cherche à atteindre trois objectifs : le premier consiste à synthétiser les principaux résultats de l'étude qualitative réalisée. De ce fait, nous détaillerons les principales contributions théoriques et managériales de la recherche. Le second objectif a pour nature de présenter les principales limites qu'il est possible d'identifier dans notre démarche adoptée. En dernier, après avoir distingué les limites de notre approche méthodologique, nous énumérerons les différentes perspectives ouvertes par cette recherche, offrant ainsi une vision globale des avancées et des défis rencontrés dans ce domaine.

Pour rappel, au début de ce mémoire nous nous sommes posé la question suivante :

Dans quelle mesure le bilan de l'expérience canadienne supporte, ou non, l'assertion que les politiques publiques canadiennes appuient le développement de l'industrie du transport maritime tout en respectant les principes du développement durable ?

Pour répondre à notre question de recherche, nous avons procédé à une revue de la littérature relative au champ de production des politiques publiques du transport maritime. En effet, à la suite de cet exercice, nous avons eu recours au paradigme constructiviste qui repose sur une méthodologie qualitative de stratégie de cas multiples. Cette approche a été appliquée à différents segments de l'action publique du transport maritime, selon l'expérience canadienne.

Ce travail empirique qualitatif, orienté sur les leçons de l'expérience canadienne impliquant un grand nombre de parties prenantes, a permis d'établir de manière rigoureuse l'esprit des politiques publiques à soutenir le développement du transport maritime dans un contexte de développement durable et de gestion intégrée.

Bilan des résultats obtenus

À l'issue de cette réflexion, il apparaît clairement que la gestion portuaire telle qu'elle est décrite dans les chapitres 3, 4 et 5 ne favorise pas le développement durable du transport maritime. Les politiques publiques sont élaborées, planifiées et mises en œuvre sur la base d'un cadre législatif conçu en 1998 et qui repose principalement sur des critères financiers et commerciaux (Debrie & Ruby, 2009). Les dimensions socio-environnementales, étant les parents pauvres de cette réforme, viennent toujours au second plan ou sont parfois même négligées dans les décisions des autorités de gestion portuaire.

En plus, le gouvernement fédéral en voulant toujours contrôler la capacité d'autonomie financière des ports a imposé aux APC des lois et règlements qui constituent un grand handicap pour la réalisation d'un modèle de gouvernance portuaire moderne capable de répondre aux exigences d'une gestion intégrée et d'un développement durable. En réalité, les autorités publiques doivent avoir le courage d'aller au bout de leur logique en rendant la gestion portuaire plus ouverte aux acteurs publics et privés. Ainsi, une modernisation de la *Loi maritime* devra permettre une démarche plus participative et inclusive de toutes les parties prenantes en tenant compte des différentes préoccupations (sociales, environnementales et économiques). Ce point s'avère important pour corroborer les objectifs portuaires à ceux du développement durable tout en comblant les lacunes dans le mode de fonctionnement des conseils d'administration portuaire (composition des conseils d'administration, procédure de nomination, profils et compétences, mandat, etc.).

Concernant les corridors commerciaux, les études révèlent que même s'il est possible de remarquer des points positifs dans l'initiative canadienne des « portes et corridors stratégiques », des réorientations drastiques s'imposent dans les politiques publiques. À la différence de la notion de corridor telle qu'elle apparaît dans la littérature grise, l'initiative canadienne est considérée comme une vision territoriale, un outil réflexif au-delà d'un faisceau d'infrastructures (Libourel & Schorung, 2016). Les décideurs politiques doivent s'inscrire dans des visions globales et à long terme en assumant un objectif de gestion intégrée et de développement durable. Cette démarche s'avère être le seul moyen pour combler les lacunes liées au déficit sur la coordination entre les différents acteurs chargés d'assurer la gestion et l'exploitation du transport intermodal au sein et entre les corridors.

Les autorités doivent faire émerger de nouvelles formes d'actions conduisant à une meilleure compétitivité des corridors, ceci à travers des initiatives politiques portant, dans un premier temps, sur la croissance et la connectivité des infrastructures de libre échange dans le but de réduire les temps d'attente et d'améliorer la croissance des ports par l'accès de leur hinterland. Dans un second temps, les autorités doivent renforcer les politiques en termes d'investissements dans les infrastructures de transport avec la hausse des moyens financiers et la mise en place des réglementations gouvernementales pouvant garantir une concurrence plus saine entre les projets soumis. En dernier lieu, il s'agit de favoriser la coopération en transformant les intérêts contradictoires des parties prenantes en des possibilités de complémentarité (Dial, 2021).

Concernant l'analyse des projets d'extensions des nouveaux terminaux des ports de Montréal et de Québec, on peut retenir que les autorités portuaires sont devenues (sans s'en apercevoir?) des acteurs territoriaux à part entière (Lévêque, 2012). Les épreuves qu'elles rencontreront sont multiples, riches de sens, d'échelles et de natures très différentes, et pourtant elles semblent aller vers une seule direction, ce qui représente un changement profond de l'approche de gestion des projets portuaires (Masse, 2011). Les gestionnaires portuaires ne peuvent plus élaborer, planifier des projets sans tenir compte des enjeux et défis locaux. Ils doivent non seulement capter les signaux de changements mais aussi prendre des actes concrets dans la formulation et la planification de leurs projets. À l'heure actuelle, le manque d'espaces d'échanges et le mode de pensées et d'actions sont les principaux blocages de l'émergence d'une démarche allant dans le sens d'une acceptabilité sociale et de développement durable des projets d'extensions.

Face à cette situation, les autorités de gestion portuaire doivent faire une prise de conscience de la multiplicité des acteurs intervenant dans le processus de développement portuaire et des intérêts qu'ils représentent en associant toutes les parties prenantes (publiques et privées). Ce changement de paradigme permet la résolution des problèmes complexes pouvant aboutir à une conciliation des trois dimensions (économique, social et environnemental) dans une stratégie intégrée de développement durable. En réalité, l'efficacité de l'action publique dépend fortement d'une bonne coordination entre toutes

les parties prenantes, d'où la nécessité d'assurer la communication de manière claire et transparente à toutes les échelles impliquées (géographiques, institutionnelles).

L'analyse montre aussi l'importance du respect des engagements de Transports Canada sur la stratégie fédérale de développement durable (SFDD). En fait, il existe une interaction entre les politiques publiques du transport maritime et les plans ou stratégies nationaux (SFDD et SMDD) des objectifs de développement durable. En outre, une application rigoureuse de la *Loi fédérale* sur le développement durable aurait permis aux politiques publiques du transport maritime d'avoir un cadre permettant une meilleure prise en considération des trois aspects du transport durable (les paramètres sociaux, économiques et environnementaux).

Les apports de la recherche

Les apports de notre recherche permettent d'avoir un nouveau point de vue du développement des politiques publiques dans le secteur du transport maritime. Parmi eux nous avons :

Au regard des résultats des cas étudiés portant sur les politiques publiques du transport maritime dans une stratégie intégrée de développement durable, ce mémoire présente plusieurs apports théoriques. Ayant fait l'objet d'une présentation détaillée dans le dernier chapitre (analyse et discussion des résultats), nous pouvons affirmer de façon générale que nous avons enrichi l'importance d'une approche intégrée dans la mise en place de politiques publiques efficaces pour le transport maritime. Ceci à travers l'identification de la nécessité d'avoir un modèle de gouvernance portuaire impliquant toutes les parties prenantes et la prise en compte de tous les aspects (économique, social et environnemental) pour être considéré comme une démarche durable. Nous avons également déterminé les différentes trajectoires organisationnelles que pourrait suivre l'approche des politiques publiques selon les intérêts des autorités publiques et le degré d'implication ou de contestation des parties prenantes dans la formulation et la planification des projets. Nous avons aussi mis en lumière la manière dont les positions sont construites et déconstruites dans les actions et les décisions des politiques publiques par l'intervention d'une pluralité de parties prenantes.

Ce mémoire s'inscrivant dans le domaine des sciences de gestion peut aboutir à plusieurs enseignements du point de vue managérial. Les résultats témoignent qu'un gestionnaire peut trouver de nouvelles pratiques favorisant le développement du transport maritime dans un climat où règnent la confiance, le respect et la volonté de collaborer à toutes les instances de décisions. Pendant longtemps, la prise en considération des trois dimensions du développement durable par les managers faisait défaut dans les politiques publiques du transport maritime, considérant l'aspect économique plus important que les autres. Les conclusions de ce mémoire révèlent que le développement durable du transport maritime auquel on aspire passe nécessairement par une conciliation des trois aspects. En fait, la prise de conscience de l'existence et des conséquences de ces déséquilibres impose aux gestionnaires de nouvelles relations de gouvernance portuaire basées sur une démarche structurée, participative et intégrée, seul moyen d'avoir l'acceptabilité sociale auprès des différentes parties prenantes telles que les multiples intervenants institutionnels, les acteurs privés et publics, les ONGs, les universitaires, etc.

Apports méthodologiques

Notre travail de mémoire présente un certain nombre d'avancées méthodologiques et empiriques pour tous les secteurs d'activités dont les politiques publiques font échos d'inefficacité. Nous avons utilisé une position constructiviste pour comprendre les blocages pouvant empêcher le développement durable de l'industrie maritime. La mobilisation d'une démarche qualitative basée sur la synthèse descriptive des cas et appuyée dans le dernier cas d'une analyse de contenu sans recours à un logiciel a permis de déterminer les politiques publiques du transport maritime. Au fond, le croisement de données en fonction d'une multiplicité et d'une variété des sources documentaires (recherche documentaire, l'analyse des lettres de réponses aux appels à commentaires et l'analyse des appels à commentaires) constitue le principal apport de notre méthodologie de recherche. Cette démarche peut être constituée comme un outil intéressant d'analyse des intérêts et des actions des parties prenantes pour les études sur les politiques publiques car, à notre connaissance, aucune étude n'a été réalisée de cette façon.

Limites de notre recherche

En dépit des résultats fortement significatifs sur la compréhension des politiques publiques du transport maritime dans un contexte de développement durable et de gestion intégrée, ce travail de recherche présente un certain nombre de limites. Celles-ci sont associées à la méthodologie choisie.

Sur le plan de la méthodologie, la principale limite est inhérente à la démarche qualitative basée sur la stratégie de cas multiples issus de l'expérience canadienne. À partir de cette illustration, nous avons cherché à comprendre et à analyser à la fois la complexité de l'action publique dans son rôle de formulation, de planification et de mise en œuvre des politiques publiques du transport maritime dans une stratégie intégrée de développement durable. Cette volonté de mettre l'accent sur les significations, les expériences et les points de vue de tous les acteurs justifie l'importance de recourir à cette approche qualitative, mais qui apparaît trop réduite. Le nombre limité de cas étudiés (trois cas) ne permet pas une généralisation des résultats de ce travail de mémoire. En plus, l'ensemble des cas étudiés est issu de l'expérience canadienne, le Canada étant considéré comme un pays développé. L'intégration d'un ou plusieurs cas issu (s) de pays en voie de développement et particulièrement en Afrique, où les enjeux et défis du développement durable et de la gestion intégrée du transport maritime sont plus énormes, aurait permis de mieux cerner notre problématique de recherche.

Une autre limite est associée à la technique de collecte de données. Les contraintes de temps (durée de la bourse) auxquelles s'ajoute la crise sanitaire de la Covid-19 nous ont empêché d'être en contact direct avec les acteurs du transport maritime. Nous aurions souhaité mener des entretiens ou assister à des tables rondes et des audiences pour une meilleure connaissance des blocages.

Perspectives de notre recherche

Cependant, nous clôturons notre étude en proposant des voies de recherche futures qui émergent principalement des limites de notre travail de mémoire. Tout d'abord, il serait intéressant de compléter le choix méthodologique de l'analyse de contenu qualitative. Une étude permettant de confronter les discours aux pratiques pourrait être engagée à travers des entrevues avec les acteurs afin d'étudier la conformité des engagements discursifs avec la

réalité du terrain de la politique publique du transport maritime dans une stratégie intégrée de développement durable. Ensuite, il serait pertinent d'envisager l'élargissement de la période d'analyse. En réalité, notre analyse n'a pas tenu compte des réactions du gouvernement fédéral concernant les lettres de réponses aux appels à commentaires des questions liées à l'examen de la modernisation des ports, mais aussi du possible changement de plan ou de la stratégie de l'administration du Port de Québec à la suite d'un refus d'autorisation d'un « permis de construire ».

Soulignons également qu'il serait intéressant de faire une étude comparative de la mise en œuvre des politiques publiques du transport maritime entre pays développés et un pays en voie de développement en termes de conciliation des objectifs divergents du développement durable.

L'objectif est de voir si le niveau de développement d'un pays a un impact sur la formulation, l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques de transport maritime. Il s'agit d'examiner la manière dont est géré le secteur du transport maritime face aux enjeux du développement durable et de la gestion intégrée. Le gouvernement ou l'autorité publique a-t-il établi une relation de travail collaborative avec les autres parties prenantes ou reste-t-il le principal décideur des trajectoires organisationnelles qui pourraient suivre l'approche des politiques publiques? Si oui, quels sont les principaux acteurs et leur degré d'implication? Est-ce que les parties prenantes ont-elles les mêmes préoccupations dans la prise en compte des aspects du développement durable? Existe-t-il une stratégie nationale visant à combiner les objectifs de développement à ceux économiques? Les politiques publiques de transport maritime font-elles toujours l'objet de contestations? Si oui, les intérêts sont-ils toujours les mêmes?

Cette recherche comparative, suggérant des similitudes et ou des différences anticipées sur la base de notre étude, nous permettra de tester les conclusions et les propositions afin d'envisager la généralisation des résultats obtenus, c'est à dire la validité externe. Elle permettra aussi aux décideurs publics d'avoir une base d'informations complémentaires solides pour améliorer leurs politiques publiques, leurs programmes ou leurs pratiques décisionnelles.

Enfin, notre analyse pourrait être élargie à d'autres secteurs d'activités distincts pouvant faire écho défavorable aux politiques publiques de planification et de mise en œuvre, tels que l'agriculture, l'industrie minière, le pétrole et le gaz. Il s'agit de voir le positionnement des

parties prenantes avec la prise de conscience de l'existence et des conséquences qu'engendrent ces secteurs d'activités. Existe-t-il des différences dans leur démarche de contestation ou d'opposition? Les controverses sont-elles toujours liées à une défaillance de combinaison des objectifs de développement durable et des objectifs économiques? Les politiques publiques sont-elles conformes aux attentes et aux objectifs liés au développement durable, aux exigences des populations et du territoire? La recherche de gestion intégrée est-elle réaliste dans l'exploitation des ressources naturelles? N'a-t-elle pas montré ses limites dans un sens où on prétend aborder tous les aspects alors qu'il y a toujours une sorte de hiérarchisation des aspects? Ne devrait-on pas aller à la recherche d'autres modèles plus explicites pour équilibrer les intérêts des différentes parties prenantes?

Les différentes controverses observées permettront d'avoir une description plus claire des principales préoccupations des parties prenantes dans l'action des politiques publiques et des démarches de conciliation des attentes.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Actu-Environnement. (2003). *Le développement durable*.
- Administration portuaire de Montréal. (2017). *Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur : étude d'impact environnemental*.
- Administration portuaire de Québec. (2015). Agrandissement des installations portuaires : mise au point. <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/agrandissement-des-installations-portuaires--mise-au-point-517463031.html>
- Administration portuaire de Québec. (2020). *Mémoire de l'Administration portuaire de Québec déposé à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le cadre de la phase de la consultation sur le Rapport provisoire d'évaluation environnementale du projet de Terminal Laurentia*.
- Agence d'évaluation d'impact du Canada (2020a). *Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur : rapport provisoire d'évaluation environnementale*.
- Agence d'évaluation d'impact du Canada (2020b). *Projet Laurentia : Quai en eau profonde dans le port de Québec – Secteur de Beauport. Rapport provisoire d'évaluation environnementale*.
- AirPACA. (2017). *Impact des émissions du transport maritime sur la qualité de l'air des zones portuaires*.
- Albert, P. (2020). Des solutions de rechange au projet Laurentia, *Le Devoir*, 14 décembre 2020. <https://www.ledevoir.com/opinion/libre-opinion/591650/des-solutions-de-rechange-au-projet-laurentia>
- Albert, M. N., Lazzari Dodeler, N., & Guy, E. (2016). From a Seafarer's Career Management to the Management of Interwoven Sea- and Shore-Based Careers. *SAGE Open*, 1–10. <https://doi.org/10.1177/2158244016634146>
- Alexandre, M. (2022). La rigueur scientifique du dispositif méthodologique d'une étude

de cas multiple. *Recherches Qualitatives*, 32(1), 26.

<https://doi.org/10.7202/1084611ar>

Allaoui, S. (2019). *Contextualisation et conceptualisation de la planification collaborative des projets de transformation d'affaires*. [Thèse de doctorat]. Polytechnique Montréal affiliée à l'Université de Montréal

Amalou, W. (2017). *La normalisation comptable publique est-elle démocratique ? Analyse du processus d'élaboration du cadre conceptuel par l'IPSASB*. [Thèse de doctorat]. Université de Lorraine.

Ampleman, G., Anctil, C., Baillargeon, G., Beaulieu, M., Beausoleil, C., Berthelot, M., Blanchet, Y., Charest, N., Chaussé, M., Cloutier, S., Davignon, N., Denis, B., Denis, G., Denis, M., Duchesne, L., Gagnon, M., Gagnon, S-O., Gauthier, R., Gilbert, H., Gilbert, M., Gingras, S., Guay, D., Guéricolas-Gagné, A., Hébert, S., Laberge, J., Lacoursière, J., Lapierre, C., Morin, N., Ouellette, M., Painchaud, J., Paradis, M., Poirier, S., Sénéchal, C., Sénéchal, J., Simoneau, M., Sirois, L., Tremblay, C., Tremblay, D., Tremblay-Morel, È., Tremblay, R. C., Vézina, P., Viau-Guay, L., Wagner, H. & Wagner-Beaulieu, S.-J. (2020). L'Université Laval ne devrait pas appuyer le projet Laurentia, *Le Soleil*, 28 septembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/09/28/luniversite-laval-ne-devrait-pas-appuyer-le-projet-laurentia-e1ad7a7a25f9b8a738aa30d239d7cefe>

Anadón, M. (2022). La recherche dite « qualitative » : de la dynamique de son évolution aux acquis indéniables et aux questionnements présents. *Recherches Qualitatives*, 26(1), 5. <https://doi.org/10.7202/1085396ar>

Andreani, J.-C., & Cochon, F. (2005). Méthodes d'analyse et d'interprétation des études qualitatives: état de l'art en marketing. 1–26.

Andrew, R. K., Howe, B. M., Mercer, J. A., & Dzieciuch, M. A. (2002). Ocean ambient sound: Comparing the 1960s with the 1990s for a receiver off the California coast. *Acoustic Research Letters Online*, 3(2002), 65–70. <https://doi.org/10.1121/1.1461915>

- Arnold, J. (2006). Best practices in management of international trade corridors. *World Bank Transport Paper, 13*, 1–95.
- Aronietis, R., Van de Voorde, E. & Vanelslander, T. (2010). Port competitiveness determinants of selected European ports in the containerized cargo market, *In IAME 2010 Conference, International Association of Maritime Economists, Lisbon 7-9 July*. 1–16.
- Arsenault, J.(2023). Le Port de Montréal peine à convaincre le secteur privé, *La Presse*.
<https://www.lapresse.ca/affaires/2023-10-10/terminal-de-contrecoeur/le-port-de-montreal-peine-a-convaincre-le-secteur-prive.php>
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy*.
<https://doi.org/10.1596/29971>
- Association des administrations portuaires canadiennes. (2018). *Examen de la modernisation des ports*.
- Association Canadienne de la Distribution de Fruits et Légumes. (2018). *Ports Modernization Review Submission*.
- Association des Chemins de Fer du Canada. (2018). *Ports Modernization Review*.
- Aubertin, C., & Vivien, F.-D. (2006). ONG et développement durable : les liaisons dangereuses. *Le Développement Durable, Décrypter Les Enjeux Politiques*, 93–114.
- Auffray, D. (2004). La politique maritime à l'heure mondiale, Paris, *L'Harmattan*, 237 p.
- Avenier, M.-J., & Gavard-Perret, M.-L. (2012). Inscrire son projet de recherche dans un cadre épistémologique. Dans M. L. Gavard-Perret, D. Gotteland, C. Haon & A. Jolibert (éds.), *Méthodologie de la recherche en sciences de gestion* (p. 11–62).
- Babcock, R. C., Wills, B. L., & Simpson, C. J. (1994). Mass spawning of corals on a high latitude coral reef. *Coral Reefs, 13*(3), 161–169.
<https://doi.org/10.1007/BF00301193>
- Baird, A. J. (1995). Privatisation of trust ports in the United Kingdom: Review and

analysis of the first sales. *Transport Policy*, 2(2), 135–143.
[https://doi.org/10.1016/0967-070X\(95\)91993-T](https://doi.org/10.1016/0967-070X(95)91993-T)

- Balland, O., Ove Erikstad, S., & Fagerholt, K. (2012). Optimized selection of air emission controls for vessels. *Maritime Policy and Management*, 39(4), 387–400.
<https://doi.org/10.1080/03088839.2012.689877>
- Banomyong, R., & Faust, P. (2010). GMS Logistics Development Strategy. Unpublished Report for ADB.
- Barbier, R., & Nad aï, A. (2015). Acceptabilité sociale : partager l ’ embarras. 15(3), 19.
- Barlatier, P. (2018). Les études de cas. Dans F. Chevalier., L. M. Cloutier ., & N. Mitev (dir), *Les méthodes de recherche du DBA*. (p. 133-146). Editions : Collection Business Science Institute. Editions EMS. Caen.
- Batellier, P. (2015). Acceptabilité sociale : Cartographie d’une notion et de ses usages. Montréal. *Les publications du Centr’ERE*
- Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats. *VertigO*, 16(1).
<https://doi.org/10.4000/vertigo.16920>
- Battistella, D., Cornut, J., Baranets, É. (2019). Le projet constructiviste, Dans *Théories des relations internationales*, Chapitre 9, pages 311–346
- Baumard, P. (1997). Constructivisme et processus de la recherche : L ’ émergence d ’ une “posture” épistémologique chez le chercheur. *Construcivisme et Sciences de Gestion*, 1–19.
- Baumard, P., Donada, C., Ibert, J. & Xuereb, J.-M. (2003). La collecte des données et la gestion de leurs sources, Dans R. A. Thietart (dir.), *Méthodes de Recherche En Management*, Dunod, Paris, 228-262.
- Bayeba, M. C. (2019). Gestion intégrée des zones côtières en Afrique de l’Ouest : le cas de la Côte d’Ivoire. [Thèse de doctorat]. Université du Littoral Côte d’Opale (ULCO).
- BC Maritime Employers Association. (2018). *Submission to the Ports Modernization*

Review. Commercially sensitive information.

BC Marine Terminal Operators Association. (2018). *Submission to the ports modernisation review.*

Beall, J. (2017). *La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat.*

Ben Rais Lasram, F., Ménard, F., & Cury, P. (2018). Les océans : un lieu de rencontre pour les Objectifs de développement durable. Un Défi Pour La Planète. Dans P. Caron (ed.), J-M. Châtaigner (ed.). *Un défi pour la planète : les Objectifs de développement durable en débat* (p. 287–297).
<https://doi.org/10.4000/books.irdeditions.21660>

Bergeron, G. (1965). *Fonctionnement de l'État*. Paris, Armand Colin.

Beuret, J. E., & Cadoret, A. (2014). From conflicts analysis to the study of conflicting systems: The example of the three biggest French seaports (Marseille-Fos, Le Havre and Dunkerque). *Geographie Economie Societe*, 16(2), 207–231.
<https://doi.org/10.3166/ges.16.207-231>

Beziat, A., Debrie, J., & Heitz, A. (2014). L'aménagement des corridors de transport : outil d'action publique ? Analyse comparative de l'Axe-Seine (France) et du corridor Ontario-Québec (Canada). *Géotransports*.

Bilbao-Ubillos, J., Fernández-Sainz, A., & Payán-Azkue, R. (2021). State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets. *European Transport Research Review*, 13(1), 1–15. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00463-1>

Blanc, A., Drucker-Godard, C., Ehlinger, S. (2014). Exploitation des données textuelles. Dans R. A. Thietart (dir.), *Méthodes de recherche en management* (p. 551-573).

Blatrix, C. (2016). Devoir débattre: Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action Collective. *Politix. Revue des sciences sociales du politique* 15(57), 79–102.

- Bloor, M., Baker, S., Sampson, H., & Dahlgren, K. (2011). *Effectiveness of international regulation of pollution controls: the case of the governance of ship emissions*.
- Bogaert, J.-C., Moscarola, J., & Mothe, C. (2018). Recherche historique, narration et documents d'archives, Chapitre 10. Dans *Les Méthodes de Recherche Du DBA*, (p. 176–190). <https://doi.org/10.3917/ems.cheva.2018.01.0176>
- Bots, P. W. G., & Lootsma, F. A. (2000). Decision support in the public sector. *Journal of Multi-Criteria Decision Analysis*, 9(1–3), 1–6. [https://doi.org/10.1002/1099-1360\(200001/05\)9:1/3<1::AID-MCDA262>3.0.CO;2-D](https://doi.org/10.1002/1099-1360(200001/05)9:1/3<1::AID-MCDA262>3.0.CO;2-D)
- Bouchet, A. G. (2015). Les émissions de gaz par les navires - L'alternative GNL , mais à quelles conditions ? *ISEMAR*. <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2015/01/note-de-synthèse-isemar-171.pdf>
- Bourdin, S. (2020). Le NIMBY ne suffit plus ! Étude de l'acceptabilité sociale des projets de méthanisation. *L'Espace politique*. DOI : 10.4000/espacepolitique.6619
- Bourdin, S., Jeanne, P., & Raulin, F. (2021). La méthanisation , oui , mais pas chez moi ! » Une analyse du discours des acteurs dans la presse quotidienne régionale. *Natures Sciences Sociétés*, 28–2(2020), 145–158.
- Bourque, F. (2020a). Les sept paris du projet Laurentia. *Le Soleil*, 25 septembre 2020 (Mis à jour le 26 septembre 2020 à 7h06). <https://www.lesoleil.com/2020/09/25/les-sept-paris-du-projet-laurentia-photos-f2c074393a5b0ed6d3d50f58d1e04997>
- Bourque, F. (2020b). Les lourds impacts du projet Laurentia. *Le Soleil*, 17 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/17/les-lourds-impacts-du-projet-laurentia-34a74a08289a97234b0ac64cc44f132c>
- Bousquet, J. (2005). L'approche historique en marketing. 25(2), 58–68.
- Boussaguet, L., Jacquot, S., & Ravinet, P. (2006). *Dictionnaire des politiques publiques*, 2e Edition, Paris, Les Presses Sciences Po, 520 p.
- Boutilier, R. (2017). A measure of the social license to operate for infrastructure and extractive projects. 1–10. <http://sociallicense.com/publications/Modelling and>

Measuring the SLO.pdf

- Boutilier, R., & Thomson, I. (2011). Modelling and Measuring the Social License to Operate: Fruits of a Dialogue Between Theory and Practice. 1–10.
[http://sociallicense.com/publications/Modelling and Measuring the SLO.pdf](http://sociallicense.com/publications/Modelling_and_Measuring_the_SLO.pdf)
- Brooks, M. R. (2004). The Governance Structure of Ports. *Review of Network Economics*, 3(2), 168–183. <https://doi.org/10.2202/1446-9022.1049>
- Brooks, M. R. (2006). Port Devolution and Governance in Canada. Chapter 11. *Research in Transportation Economics*, 17(06), 237–257. [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(06\)17011-0](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(06)17011-0)
- Brooks, M. R. (2009). The Governance Structure of Ports. *Review of Network Economics*, 3(2), 168–183. <https://doi.org/10.2202/1446-9022.1049>
- Brooks, M. R. (2017). A new direction or stay the course? Canada's port-specific challenges resulting from the port reform program of the 1990s. *Research in Transportation Business and Management*, 22, 161–170.
<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.08.002>
- Brooks, M. R., & Cullinane, K. (2006). Chapter 1 Introduction. *Research in Transportation Economics*, 17(06), 3–28. [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(06\)17001-8](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(06)17001-8)
- Brooks, M. R., Cullinane, K. P. B., & Pallis, A. A. (2017). Revisiting port governance and port reform : A multi-country examination. *Transportation Business & Management*, 22, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.02.005>
- Cadoret, A. (2009). Conflict dynamics in coastal zones: A perspective using the example of Languedoc-Rousillon (France). *Journal of Coastal Conservation*, 13(2), 151–163.
<https://doi.org/10.1007/s11852-009-0048-9>
- Caesar, L. D., Cahoon, S., & Fei, J. (2015). Exploring the range of retention issues for seafarers in global shipping: opportunities for further research. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14(1), 141–157. <https://doi.org/10.1007/s13437-015-0078-0>

- Caillaud, S. (2016). Triangulation méthodologique. Ou comment penser son plan de recherche. *Les Représentations Sociales, January*, 1–16.
- Calgary logistics council. (2018). *Ports-Modernization Review Prairies Submission*.
- Callon, M. (1998). Des différentes formes de démocratie technique. *Annales des Mines - Responsabilité & Environnement*, 63–72.
- Carlan, V., Sys, C., Calatayud, A., & Vanelslander, T. (2018). *Digital innovation in maritime supply chains: experiences from Northwestern Europe*.
<https://doi.org/10.18235/0001070>
- Chambre de commerce du Canada. (2017). *Pris dans le trafic pendant 10 000ans*. 49.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain. (2018). *Modernisation des ports : levier stratégique pour soutenir la croissance économique*.
- Cesari, D., Genga, A., Ielpo, P., Siciliano, M., Mascolo, G., Grasso, F. M., & Contini, D. (2014). Source apportionment of PM2.5 in the harbour-industrial area of Brindisi (Italy): Identification and estimation of the contribution of in-port ship emissions. *Science of the Total Environment*, 497–498, 392–400.
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2014.08.007>
- Chabaud, C. (2013). *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? Les Avis Du Conseil Économique, Social et Environnemental*, 240 p.
- Chassin, Y. (2017). Les trois dérives de l'acceptabilité sociale. *Des Idées Pour Une Société Prospère*.
- Chion, C., Lagrois, D., Dupras, J., Turgeon, S., McQuinn, I. H., Michaud, R., Ménard, N., & Parrott, L. (2017). Underwater acoustic impacts of shipping management measures: Results from a social-ecological model of boat and whale movements in the St. Lawrence River Estuary (Canada). *Ecological Modelling*, 354, 72–87.
<https://doi.org/10.1016/j.ecolmodel.2017.03.014>
- City of Vancouver. (2018). *Ports Modernization Review Submission from the City of Vancouver*.

- Clarkson, M. B. E. (1995). A Stakeholder Framework for Analyzing and Evaluating Corporate Social Performance. *Academy of Management Review*, 20(1), 92–117.
- Clear Seas. (n. d). Espèces envahissantes et transport maritime. <https://clearseas.org/fr/especes-envahissantes/>
- Cobb, R. W. & Ross, M. H. (1997): *Cultural strategies of agendas denial: avoidance, attack and redefinition*, Lawrence, University Press of Kansas, 230 p.
- Comtois, C. (2012). Définition et périmètre des grands corridors de transport fluviomaritime. Dans Y. Alix (dir.), *Les corridors de transport*. Fondation Séfacil, Ed. EMS, (p. 65–86).
- Comtois, C. (2014). Les échelles géographiques à la gouvernance ville-port. Dans Y. Alix, B. Delsalle & C. Comtois (dir.) *Port-city governance*. Le Havre, Fondation Sefacil, (p. 39–54).
- Comtois, C., & Slack, B. (2003). Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle: Un nouvel agenda de gouvernance. *Les Cahiers Scientifiques de Transport*, 44, 11–24.
- Comtois, C., & Slack, B. (2005). *Transformation de l'industrie maritime : Portrait international de développement durable appliqué*.
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/54919><http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/etudes/rtq0608.pdf>
- Comtois, C., & Slack, B. (2018). *Our submission addresses current deficiencies of Canada's port policy* (Issue December).
- Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies. (1987). *Notre avenir à tous, Rapport de Brundtland*.
<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/developpement-durable/brundtland-report.html>
- Conseil de l'Europe. (1999-a). Modèle de loi sur la gestion durable des zones côtières. *Sauvegarde de la nature*, 101, Editions du Conseil de l'Europe, Strasbourg, p.13.
- Conseil de la Science et de la Technologie. (2001). *Innovation et développement durable*

L'économie de demain.

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/etat/innovation.pdf>

Conseil des académies canadiennes. (2016). *Accidents dans le transport maritime commercial: cerner les risques au Canada.*

file:///C:/Users/Zeus/Desktop/download/Research-cca_marine_shipping_risks_fr_fullreport.pdf

Conseil régional de l'environnement de Montréal (2018). *L'avis du Cre-Montreal sur les ports fédéraux: L'exemple de Montréal. Décembre.*

https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/conseilregionaldel_environnementde_montreal.pdf

Conseil des nations unies sur le commerce et le développement. (2003). Réformes et place du secteur privé dans les ports africains. Dans *Rapport du secrétariat de la CNUCED*. https://unctad.org/fr/system/files/official-document/sdtetlb5_fr.pdf

Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement. (2022). *Étude sur le transport maritime*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_fr.pdf

Corbett, J. J., Fischbeck, P. S., & Pandis, S. N. (1999). Global nitrogen and sulfur inventories for oceangoing ships. *Journal of Geophysical Research Atmospheres*, 104(D3), 3457–3470. <https://doi.org/10.1029/1998JD100040>

Coutelle, P. (2005). Introduction aux méthodes qualitatives en Sciences de Gestion. *Cahier de Recherche Du CERMAT*, 1–20.

Cullinane, K., Ji, P., & Wang, T. F. (2005). The relationship between privatization and DEA estimates of efficiency in the container port industry. *Journal of Economics and Business*, 57(5), 433–462. <https://doi.org/10.1016/j.jeconbus.2005.02.007>

Cullinane, K., & Song, D.-W. (2002). Port privatization policy and practice. *Transport Reviews*, 22(1), 55–75. <https://doi.org/10.1080/01441640110042138>

Dalsøren, S. B., Eide, M. S., Endresen, O., Mjelde, A., Gravir, G., & Isaksen, I. S. A. (2009). Update on emissions and environmental impacts from the international fleet

of ships: The contribution from major ship types and ports. *Atmospheric Chemistry and Physics*, 9(6), 2171–2194. <https://doi.org/10.5194/acp-9-2171-2009>

Daudet, B. (2021). Approche par le compromis des pratiques de gouvernance portuaire : pistes prospectives à partir de l' étude des cas des ports du Havre et d' Abidjan [Thèse de doctorat]. Université de Caen Normandie.

Dauvin, J. C. (2002). *Gestion intégrée des zones côtières : outils et perspectives pour la préservation du patrimoine naturel*. Muséum d'Histoire Naturelle Paris, 346 p.

Davis, M. D. (2012). Federal transportation divestiture of remote ports and airports in Atlantic Canada: An introductory analysis. *Research in Transportation Business and Management*, 4, 61–68. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.06.009>

David, M., & Gollasch, S. (2008). EU shipping in the dawn of managing the ballast water issue. *Marine Pollution Bulletin*, 56(12), 1966–1972. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2008.09.027>

Debrie, J. (2013). Développement portuaire et action publique : à quelles échelles, par quels échelons et pour quels territoires ? *Transport et développement des territoires*. 235–244.

Debrie, J., & Comtois, C. (2010). Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du nord. *Cahiers Scientifiques Du Transport*, 127–144.

Debrie, J., Gouvernal, E., & Slack, B. (2007). Port devolution revisited: the case of regional ports and the role of lower tier governments. *Journal of Transport Geography*, 15(6), 455–464. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.01.003>

Debrie, J., & Ruby, C. (2009). Approche des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada). *Eléments de réflexion pour la politique portuaire française Synthèse*. 1–50. <https://hal.science/hal-00544436/document>

Delacroix, S., Vogelsang, C., Tobiesen, A., & Liltved, H. (2013). Disinfection by-products and ecotoxicity of ballast water after oxidative treatment - Results and experiences from seven years of full-scale testing of ballast water management

systems. *Marine Pollution Bulletin*, 73(1), 24–36.
<https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2013.06.014>

Demaizière, F., Narcy Combes, J. P. (2007). Du positionnement épistémologique aux données de terrain. *Les cahiers de l'Acedle*. 4, 1-20.
<https://journals.openedition.org/rdlc/4850>

Demaria, S. (2009). Les choix d' options comptables lors de la première application des normes IAS / IFRS : Observation et compréhension des choix effectués par les groupes français. [Thèse de doctorat]. Université de Nice-Sophia Antipolis.

Denzin, N. (1970). *The research act*. Chicago: Aldine.

Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2000). *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks. Sage.

Desjardins, F. (2017). Nouvelle liaison maritime Montréal-Europe, un signal « vigoureux ». *Le Devoir*, 22 août 2017. <https://www.ledevoir.com/economie/506180/port-de-montreal-et-eacg>

Déry, G. (2020). Le projet Laurentia et la responsabilité sociale. *Le Soleil*, 24 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/24/le-projet-laurentia-et-la-responsabilite-sociale-29acdd44e42e501ea76cb5d1534eb948>

Dial, R. T. (2021). Les liaisons terrestres et maritimes et la concurrence interportuaire : les défis pour la croissance des ports européens. [Thèse de doctorat]. Université de Toulon.

Dihissou, W. (2017). La relation entre le commerce international et les investissements directs étrangers : cas des principaux pays de l'OCDE. [Thèse de doctorat]. Université Côte d'Azur.

Dion, S., Slack, B., & Comtois, C. (2002). Port and airport divestiture in Canada: A comparative analysis. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 187–193.
[https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00018-2](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00018-2)

Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique. (2020).

Recommandations découlant de l'analyse réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale menée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada pour le projet Laurentia-Terminal de conteneurs en eau profonde dans le secteur Beauport par l'Administration portuaire de Québec. <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80107/137049F.pdf>.

Djamal, H. (2009). Qu'est-ce que la recherche qualitative ? *Revue Teledetection*, 8(1), 17–34.

Dollfus, O. (1997). *La mondialisation*. Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 167 p.

Doudnikoff, M. (2015). Réduire les émissions missions du transport maritime : les politiques publiques et leurs impacts sur les stratégies des compagnies maritimes de lignes régulières. [Thèse de doctorat]. Université Paris-Est

Draelants, H., & Maroy, C. (2007). L'analyse des politiques publiques : Un panorama Revue de la littérature. *Knowledge and Policy in Education and Health Sectors*, partie 1, 1–23.

Drucker-Godard, C., Ehlinger, S., & Grenier, C. (2003). Validité et fiabilité de la recherche. Dans R. A. Thietart (dir.), *Méthodes de recherche en management* (p. 257–287).

Drucker-Godard, C., Ehlinger, S., & Grenier, C. (2014). Validité et fiabilité de la recherche. Dans R. A. Thietart (dir.), *Méthodes de recherche en management* (p. 297–331).

Dumez, H. (2010). Éléments Pour Une Épistémologie De La Recherche Qualitative En Gestion. *Le Libellio d'Aegis*, 6(4), 3–16.

Duszynski, J., & Préterre, E. (2012). Gouvernance des corridors de transport et des gateways. Dans Y. Alix (dir.), *Les corridors de transport* (p.119–142).

Dye, T., R. (1972). *Understanding Public Policy*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 305 p.

- Edwards, .C (2016). Privatisation
<https://www.downsizinggovernment.org/privatization>
- Eeckhout, L. Van. (2015). La pollution du transport maritime plus dangereuse que celle du transport automobile. *Le Monde.Fr*.
- El Attar, M. M., & El Moustafid, M. S. (2014). Méthodologie de recherche par étude de cas dans les sciences de gestion au Maroc. Communication au colloque international sur le thème : *Recherche en sciences de gestion*, ISCAE - Casablanca, les 27 et 28 février 2014, 1–25.
- Endresen, Ø., Lee Behrens, H., Brynestad, S., Bjørn Andersen, A., & Skjong, R. (2004). Challenges in global ballast water management. *Marine Pollution Bulletin*, 48(7–8), 615–623. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2004.01.016>
- Environment Protection Authority. (2016). *Guidance for Performing Tests on Dredged Material Proposed for Ocean Disposal*.
https://www.epa.gov/sites/default/files/2016-10/documents/r2_rtm-april_2016.pdf .
- Evrard, Y., Pras, B., Roux, E. (2003). Market : *Études et recherches en marketing*. Dunod; 3e édition, 704 p.
- Eyring, V., Isaksen, I. S. A., Berntsen, T., Collins, W. J., Corbett, J. J., Endresen, O., Grainger, R. G., Moldanova, J., Schlager, H., & Stevenson, D. S. (2010). Transport impacts on atmosphere and climate: Shipping. *Atmospheric Environment*, 44(37), 4735–4771. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2009.04.059>
- Eyring, V., Köhler, H. W., Van Aardenne, J., & Lauer, A. (2005). Emissions from international shipping: 1. The last 50 years. *Journal of Geophysical Research D: Atmospheres*, 110(17), 171–182. <https://doi.org/10.1029/2004JD005619>
- Fau, N. (2019). Comment étudier les corridors de développement ? L'exemple de l'Asie du Sud Est. *EchoGéo*, 49, 0–20. <https://doi.org/10.4000/echogeo.18066>
- Feld, S. (2008). Les programmes “Population et Développement” et la situation actuelle. *Monde En Développement*, 2(142), 9–12.
- Feng, D., Xu, S., & Liu, G. (2015). Application of immobilized TiO₂ photocatalysis to

improve the inactivation of *Heterosigma akashiwo* in ballast water by intense pulsed light. *Chemosphere*, 125(September 2012), 102–107.
<https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2014.11.060>

Fischer, F. (2003). *Reframing public policy: discursive politics and deliberative practices*. Oxford: Oxford University Press.

Flick, U. (1992). Triangulation revisited: strategy of validation or alternative? *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 22(2), 175-197. doi: 10.1111/j.1468-5914.1992.tb00215.x.

Flick, U. (2004). Triangulation. Eine Einführung. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 7(3), Art. 26, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0603266>.

Ford, P., Advisors, S., & Rodrigue, J. (2018). *Analysis : Eastern Canada ports battle for mega-ship calls*. <https://www.accessaintlaurentbeauport.org/wp-content/uploads/2019/12/Ford-and-Rodrigue-2018-Eastern-Canada-ports-battle-for-mega-ship-calls.pdf>

Fortin, J. (2021). Projet Laurentia et Vanier: Mégaprojet = méga-inquiétude, *Le Soleil*, 22 janvier 2021. <https://www.lesoleil.com/2021/01/22/projet-laurentia-et-vanier-megaprojet--mega-inquietude-fac4fc5b6501ee05de25b6da36d632e5>

Fortin, M.-F., & Gagnon, J. (2022). *Fondements et étapes du processus de recherche : méthodes quantitatives et qualitatives* (4e édition). Chenelière éducation.

Fortin, M. J., & Fournis, Y. (2014). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale: les dynamiques territoriales face aux projets énergétiques au Québec. *Natures Sciences Societes*, 22(3), 231–239. <https://doi.org/10.1051/nss/2014037>

Fournis, Y., & Fortin, M. (2015). Une définition territoriale de l'acceptabilité sociale : pièges et défis conceptuels. *VertigO*, 15(3).

Fournis, Y., Guy, E., & Mbaye, O. (2015). *Activités portuaires et acceptabilité sociale : La gouvernance des projets et des activités portuaires, vers une proposition d'une grille d'analyse en termes d'acceptabilité sociale*. 136.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1173913.pdf>

- Fraser, M. W., Short, J., Kendrick, G., McLean, D., Keesing, J., Byrne, M., Caley, M. J., Clarke, D., Davis, A. R., Erftemeijer, P. L. A., Field, S., Gustin-Craig, S., Huisman, J., Keough, M., Lavery, P. S., Masini, R., McMahon, K., Mengersen, K., Rasheed, M., ... Wu, P. (2017). Effects of dredging on critical ecological processes for marine invertebrates, seagrasses and macroalgae, and the potential for management with environmental windows using Western Australia as a case study. *Ecological Indicators*, 78, 229–242. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2017.03.026>
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic Management: a Stakeholder Approach*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139192675>.
- Frémont, A. (2008). Les routes maritimes: nouvel enjeu des relations internationales? *Revue internationale et stratégique*, 1(69), 17–30.
- Gagnon, Y.-C. (2012). *L'étude de cas comme méthode de recherche*. 2 édition. Presses de l'Université du Québec.
- Gall, M., Gall, J., & Borg, R. (2007). *Educational research: An introduction* (8th ed.). Allyn & Bacon.
- Gamsonré, C. (2014). Gestion terrestre des sédiments de dragage et processus biophysicochimiques impliqués. [Thèse de doctorat]. Université du Québec à Montréal.
- Gaudet, S., & Robert, D. (2018). *L'aventure de la recherche qualitative. Du questionnement à la rédaction scientifique*. Presses de l'Université d'Ottawa, 270 p.
- Gavard-Perret, M.-L., Gotteland, D., Haon, C. & Jolibert, A. (2008). *Méthodologie de la recherche : réussir son mémoire ou sa thèse en sciences de gestion*, Pearson Education France, 475 p.
- Gbenyo, K. K. (2019). Trois essais sur les liens entre le port et son territoire environnant : Le cas du Québec. [Thèse de doctorat].
- Geiger, T., Battista, A. Di, Doherty, S., & Soininen, I. (2016). The Global Enabling Trade

Report. In *World Economic Forum*.

http://www3.weforum.org/docs/GETR/2014/GETR_InsideCover_2014.pdf

Geijer, C. K. A., & Jones, P. J. S. (2015). A network approach to migratory whale conservation: Are MPAs the way forward or do all roads lead to the IMO? *Marine Policy*, 51, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.06.002>

Gendron, C. (2014). Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs. *Revue Internationale de communication sociale et publique*, 11, 117-129. DOI : 10.4000/communiquer.584

Geslin, A. (2015). L'importance de l'épistémologie pour la recherche en droit. *Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole*, 1–40.

Ghezali, M. (2000). Gestion intégrée des zones côtières, l'approche statuaire de la zone Côte d'Opale. Université du Littoral Côte d'Opale/Syndicat mixte de la Côte d'Opale, Boulogne-Sur-Mer, p.73.

Gialdino, I. V. De. (2012). L'interprétation dans la recherche qualitative : *Recherches Qualitatives*, 31(3), 155–187.

Glaserfeld Von, E. (1988). Introduction à un constructivisme radical. Dans P. Watzlawick (éd.), *L'invention de la réalité : contribution au constructivisme* (pp. 19-43). Paris : Éditions du Seuil.

Global container terminal. (2018). *Our submission to Transport Canada's Ports Modernization Review*.

Gourlay, F. (2010). La gestion intégrée des zones côtières. *Annales de Bretagne et Des Pays de l'Ouest*, 117–3, 161–169. <https://doi.org/10.4000/abpo.1832>

Gouveral, E., Debrie, J., Slack, B., & Comtois, C. (2006). *Dessaisissement et décentralisation portuaires : analyse comparative Canada-France. January 2006*.

Government of British Columbia. (2018). Submission to the Transport Canada Ports Modernization Review (Issue December).

Gouvernement Canada. (2019). *Réaliser un avenir durable. Stratégie fédérale de*

développement durable de 2019 à 2022.

Gouvernement Canada. (2022). *Agir ensemble – Rapport annuel de 2021 du Canada sur le Programme 2030 et les objectifs de développement durable.*

<https://doi.org/10.3917/etu.4306.0093>

Gouvernement du Québec. (2015). *La stratégie maritime à l’horizon 2030.*

Grand conseil de la nation Waaban-Aki. (n.d.). *Commentaires du Grand Conseil de la Nation Waaban-Aki-Document de discussion- Examen de la modernisation des ports.*

Granger, G. G. (2018). A quoi sert l’Épistémologie ? *Droit et Société*, 20–21, 39–44.

Gregg, M., Rigby, G., & Hallegraeff, G. M. (2009). Review of two decades of progress in the development of management options for reducing or eradicating phytoplankton, zooplankton and bacteria in ship’s ballast water. *Aquatic Invasions*, 4(3), 521–565.

<https://doi.org/10.3391/ai.2009.4.3.14>

Guerreiro, J., Carvalho, A., Casimiro, D., Bonnin, M., Calado, H., Toonen, H., Fotso, P., Ly, I., Silva, O., & da Silva, S. T. (2021). Governance prospects for maritime spatial planning in the tropical atlantic compared to EU case studies. *Marine Policy*,

123(November 2020). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104294>

Guilbault, G. (2020). Laurentia: il est temps d’être ambitieux pour Québec, *Le Soleil*, 9 novembre 2020 (3 h 00 Mis à jour à 4 h 00).

<https://www.lesoleil.com/2020/11/09/laurentia-il-est-temps-detre-ambitieux-pour-quebec-9daa221a6fff266a1fc04ca1bae2abe1>

Guiller, A. (2021). Des milliers de conteneurs perdus en mer : une pollution souvent invisible dans l’indifférence des autorités. *Basta*. <https://basta.media/conteneurs-perdus-en-mer-transport-maritime-tempete-pollution-toxique>

Guy, E., & Lapointe, F. (2010). *Politiques publiques pour le transport maritime sur le Saint-Laurent : cohésion des objectifs et mesures.* 1–122.

Guy, E., & Laribi, S. (2014). *Soutien public au transport maritime : retour sur les*

situations européennes et australiennes. 113.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1176050.pdf>

- Guy, E., & Urli, B. (2007). Structuration de problèmes complexes: proposition méthodologique pour l'étude des politiques de transport maritime au Canada. 1–15.
- Guy, E., & Urli, B. (2008). Décider d'un nouvel encadrement public pour le transport maritime : structuration de problème dans les politiques publiques. *Political Science*, 1–17.
- Guy, E., & Urli, B. (2009). *Analyse comparative des mesures d ' intervention publique en soutien au transport maritime*. Transports Québec.
- Haarmeyer, D., & Yorke, P. (1993). Port privatisatio: An international perspective. *Policy Study*, 156.
- Hacker-B, D. (2015). Un poumon économique qui cherche son second souffle, *Le Devoir*, 12 janvier 2015. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/428652/port-de-montreal-un-poumon-economique-qui-cherche-son-second-souffle>
- Hall, P., McCalla, R., Comtois, C. & Slack, B. (2011): *Integrating Seaports and Trade Corridors*, Ashgate Publishing, Ltd., 292 p.
- Halleux, J. (1894). L'idée fondamentale du Positivisme et ses conséquences logiques. *Revue Néo-Scholastique*, 1(2), 140–150. <https://doi.org/10.3406/phlou.1894.1369>
- Hanaoka, S., & Regmi, M. B. (2011). Promoting intermodal freight transport through the development of dry ports in Asia: An environmental perspective. *IATSS Research*, 35(1), 16–23. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.06.001>
- Harding, A., Pálsson, G., & Raballand, G. (2007). Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre: les défis à relever. *Document de travail du SSATP No.84F*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/332001468227356955/pdf/40954optmzd0FRENCH0SSATP0WP8401PUBLIC1.pdf>
- Hazel, f., Dorion, D., Morisset, J. & Pereira, S. (2006) : La gestion intégrée de la zone

côtière au Québec : un regard sur 10 ans de pratique. *Vertigo*, 7(3).
<https://doi.org/10.4000/vertigo.2505>

Hernandez, S. (2006). Paradoxes et management stratégiques des territoires - Etude comparée des territoires. [Thèse de doctorat]. Université Paul Cézanne.

Hénault, J. (2020). Laurentia: trop, c'est trop! Le conseil de quartier Maizerets dénonce, *Le Soleil*, 18 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/18/laurentia-trop-cest-trop-le-conseil-de-quartier-maizerets-denonce-a63efal1e57661a4e71bf8a694ddcaa54>

Hidy, R. W. (1977). Business History : A Bibliographic Essay. In R. E. Gallman (éd.), *Research in Economic History Supplement I* (pp. 1-27). Greenwich, Connecticut: JAI Press.

Hildebrand, L. P. (2005). Gestion des côtes et des océans—Juste au nord d'ici . *Bulletin TCS* , 27 (1) The Coastal Society, Alexandria, VA.

Hildebrand, J. A. (2009). Anthropogenic and natural sources of ambient noise in the ocean. *Marine Ecology Progress Series*, 395, 5–20.
<https://doi.org/10.3354/meps08353>

Hlady-Rispal, M. (2002). *La méthode des cas : Application à la recherche en gestion, Perspectives marketing*, De Boeck Supérieur, 250 p.

Hope, A., & Cox, J. (2015). *Development Corridors*.
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

Imbeault, K. (2020). Laurentia: des mots de la ministre plus inquiétants que rassurants, *Le Soleil*, 10 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/10/laurentia-des-mots-de-la-ministre-plus-inquietants-que-rassurants-51472497aa692847c40d0a3e160cd2ad>

International Longshore & Warehouse Union-Canada. (2018). *Submission by International Longshore and Warehouse Union-Canada*.

- Institut Maritime du Québec. (2018). *Innovation maritime :Plan stratégique 2015-2020*.
- Ircha, M. C. (1997) Reforming Canadian Ports, *Maritime Policy and Management*, 24 (2), 123–144.
- Ircha, M. C. (2001). North American Port Reform: the Canadian and American Experience. *International Journal of Maritime Economics*, 3(2), 198–220. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100011>
- Ircha, M. C., & Wood, J. (1999). Canadian ports - External challenges and reform. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 26(6), 818–826. <https://doi.org/10.1139/199-053>
- Isambert, F.-A. (1996). L'interprétation, source de la compréhension chez Max Weber. *Enquête*, 3, 129–151. <http://journals.openedition.org/enquete/423>
- Jacquet, P., Pachauri, R. K., & Tubiana, L. (2011). *Regards sur la Terre 2011: Océans : la nouvelle frontière*. Armand Colin.
- Jacob, S., & Rothmayr, C. (2012). L'analyse des politiques publiques. Dans V. Ridde & C. Dagenais (dir.), *Approches et pratiques en évaluation de programme*, Montréal: Presses de l'Université de Montréal, (pp. 71–88).
- Jones, R., Ricardo, G. F., & Negri, A. P. (2015). Effects of sediments on the reproductive cycle of corals. *Marine Pollution Bulletin*, 100(1), 13–33. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X15005251?via%3DiHub>
- Jugie, J. (2018). *Mémoire relatif à la modernisation des ports canadiens*.
- Juhel, M. H. (2001). Globalisation, Privatisation and Restructuring of Ports. *International Journal of Maritime Economics*, 3(2), 139–174. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100012>
- Juignet, P.(2015). Le positivisme scientifique. *Philosophie, science et société*. <https://philosciences.com/115>.
- Jupp, V. (2006). *The Sage Dictionary of Social Research Methods*, Sage Publications Ltd,

352 p.

- Kadi, Y. (2020). Analyse discursive du débat entourant l'évolution du secteur de la santé au Maroc. [Mémoire]. HEC Montréal.
- Kakou, A. M. (2017). La compétitivité du service direct versus le service par transbordement: Une analyse empirique de la desserte de la route maritime Afrique de l'ouest-Europe du nord. *Cahiers Scientifiques Du Transport*, 2017(71), 25–56.
- Karahalios, H. (2017). The application of the AHP-TOPSIS for evaluating ballast water treatment systems by ship operators. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 172–184. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.001>
- Kohn, L., & Christiaens, W. (2014). Les méthodes de recherches qualitatives dans la recherche en soins de santé : apports et croyances. Dans C. Léonard (dir.), *Reflets et Perspectives de La Vie Economique*, 4 (Tome LIII), 67–82. <https://doi.org/10.3917/rpve.534.0067>
- Kihel, É. B. (2018). Jeux politiques et agents administratifs : Analyse de la mise en œuvre d'une politique agricole au Cameroun. [Thèse de doctorat]. Université de l'administration publique.
- Kiss, A. C., & Sicault, J.-D. (1972). La Conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972). *Annuaire Français de Droit International*, 18(1), 603–628. <https://doi.org/10.3406/afdi.1972.1717>
- Kingdon, J. W. (1984). *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. Boston: Little, Brown & Co., 240 pages.
- Knoepfel, P., Larrue, C., & Varone, F. (2001). *Analyse et pilotage des politiques publiques*. Genève, Université de Lausanne, Institut de hautes études en administration publique, Helbing & Lichtenhahn Verlag, 398 p.
- Kremer-Marietti, A. (1982). *Le positivisme*, Paris, PUF, 127 p.
- Krueger, R., & Gibbs, D. (2007). *The sustainable development paradox: urban political economy in the United States and Europe*, 310 p.

- Lacasa, E., Tsolaki, E., Sbokou, Z., Rodrigo, M. A., Mantzavinos, D., & Diamadopoulos, E. (2013). Electrochemical disinfection of simulated ballast water on conductive diamond electrodes. *Chemical Engineering Journal*, 223, 516–523.
<https://doi.org/10.1016/j.cej.2013.03.003>
- Laigle, L., & Tual, M. (2007). Conceptions des inégalités écologiques dans cinq pays européens : quelle place dans les politiques de développement urbain durable ? *Développement durable et territoires*, dossier 9.
<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.4262>
- Laribi, S.-S. (2014). De la Représentation à la Pré-structuration de Problèmes Complexes : Apports des Approches Cognitives dans la Réévaluation des Politiques Publiques. Cas des Initiatives de Soutien au Transport Maritime de Courte Distance au Québec. [Thèse de doctorat]. Université du Québec à Rimouski.
- Lascoumes, P., & Le Gales, P. (2007). *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, Coll. 128.
- Lasswell, H. D & Kaplan, A. (1950). *Power and Society; A Framework for Political Inquiry*, New Haven, Yale University Press, 295 p.
- Lavaud-Letilleul, V. (2012). L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français. *Norois*, 225, p. 43–60. DOI : 10.4000/norois.4320
- Lavoie, S., Morency, M-J., Dolbec, P. & Blackburn, K. (2020). Projet Laurentia: s'unir pour l'avenir économique de Québec, *Le Soleil*, 15 décembre 2020.
<https://www.lesoleil.com/2020/12/15/projet-laurentia-sunir-pour-lavenir-economique-de-quebec-48561c3ddfeb638fd0992114b5e8b485>
- Laxe, F. G. (2008). Gouvernance portuaire : principales trajectoires dans les ports européens et latino-américains. *Méditerranée*, 111, 53–59.
- Le Lay, Y. F., & Germaine, M. A. (2017). Déconstruire? L'exemple des barrages de la Sélune (Manche). *Annales de Géographie*, 2017(715), 259–286.
<https://doi.org/10.3917/ag.715.0259>

- Le Moigne, J-L. (2001a): *Le constructivisme*. Tome I: Les enracinements. Éditions l'Harmattan, 298 p.
- Le Moigne, J-L. (2001b): *Le constructivisme*. Tome II: Épistémologie de l'interdisciplinarité. Édition l'Harmattan, 362 p.
- Leca, J. (2012). L'état entre politics, policies et polity. Dans *Gouvernement et Action Publique*, 1(1), 59–82. <https://www.cairn.info/revue-gouvernement-et-action-publique-2012-1-page-59.htm>
- Lefebvre-Chalain, H. (2012). La stratégie normative de l'Organisation maritime internationale (OMI). [Thèse de doctorat]. Université de Nantes.
- Lemieux, V. (2009). *L'étude des politiques publiques, les acteurs et leur pouvoir*. (3e éd.). Les Presses de l'Université Laval, Québec, 201 p.
- Lévêque, L. (2012). Le nouveau rôle des autorités portuaires dans l'adaptation des clusters aux enjeux de la globalisation. *L'Espace Politique*, <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2210>
- Lévesque, É. (2009). *La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec « Une porte d'entrée sûre, durable et compétitive »*. <http://conf.tac-atc.ca/english/resourcecentre/readingroom/conference/conf2009/pdf/Levesque-f.pdf>
- Lewis, M. (2018). Adaptation et développement de la navigation sur la rivière Saguenay dans une optique de développement durable. [maîtrise]. Université de Sherbrooke.
- Libourel, E., & Schorung, M. (2016). Les corridors de transport en Europe et en Amérique du Nord : des projets d'aménagement à leur mise en œuvre. *Géotransports*, 8, 39–56.
- Lidskog, R., & Elander, I. (2011). Le développement durable en Suède : la rhétorique, les politiques et la pratique /. *Télescope*, 17(2), 71-91.
- Lille, F., & Baumler, R. (2005). *Transport maritime, danger public et bien mondial*. Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 413 p.
- Lo Prete, M. (2015). La vulnérabilité des villes portuaires méditerranéennes françaises et

italiennes au prisme des contentieux. *Les Annales de La Recherche Urbaine*, 110(1), 206–215. <https://doi.org/10.3406/aru.2015.3181>

Lowi, T. (1971). *Four Systems of Policy Politics and Choice*. Syracuse, N.Y., Inter-University Case program, Inc., 31 p.

Lozachmeur, O. (2009). Rappel des principes de la « gestion intégrée des zones côtières » et des axes de la Recommandation du 30 Mai 2002. *Vertigo*, 5. <https://doi.org/10.4000/vertigo.8222>

Manitoba infrastructure. (2018). *Transport Canada Ports Modernization Review Manitoba Infrastructure*. December.

Marcadon, J. (2005). L'innovation dans l'industrie du transport maritime (technologie navale, port, marché mondial, organisation des entreprises). *Innovation, Industrie et Recherche*, 161–170.

Mareï, N. (2012). Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. *EchoGeo*, 19. <http://echogeo.revues.org/12919>.

Masse, F. (2011). *Refonder le politique*. Éditions Nuvis.

Mathé, S., Rey-Valette, H., & Chia, E. (2010). Evaluation de la durabilité institutionnelle : une innovation organisationnelle au service des politiques publiques de développement durable. <https://hal.science/hal-02751681v2/document>.

McEwen, M., & Wills, E.-M. (2018). *Theoretical basis for nursing (5^e éd.)*. Lippincott Williams & Wilkins.

McMillan, C. (2011). *Innovation in Canada's trade gateways and corridors*. 47–54.

Melé, P. (2008). Conflits d'aménagement et débats publics. Dans, Y. Jean & M. Vanier (dir.), *La France, Aménager Les Territoires*, Paris, Armand Colin (p. 97–114).

Meny, Y., & Thoenig, J. C. (1989). *Politiques publiques*. Paris, Presses universitaires de France, 392 p.

Meunier, C., & Zéroual, T. (2006). Transport durable et développement économique. *Développement Durable et Territoires, Dossier 8*.

<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.3305>

- Meur-Ferrec, C. (2009). La GIZC à l'épreuve du terrain : premiers enseignements d'une expérience française. *Vertigo*, 5. <https://doi.org/10.4000/vertigo.8331>
- Meur-Férec, C., Deboudt, P., Dauvin, J-C., & Lozachmeur, O. (2010). Chapitre 4. Inégalités écologiques et gestion intégrée des zones côtières. Dans P. Deboudt (dir.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable* (p. 349–370). <https://books.openedition.org/septentrion/15079>
- Mévellec, A., & Bernier, A. (2019). Suivre la carrière des solutions de politique publique : les grands projets d'aréna au Québec. *Canadian Public Administration*, 62(3), 479–499. <https://doi.org/10.1111/capa.12336>
- Michelot, A. (2010). La GIZC à la lumière du principe de responsabilités communes mais différenciées : la coopération internationale en perspective. *Vertigo*, 8. <https://doi.org/10.4000/vertigo.10250>
- Michelot, A. (2011). Synthèse et conclusions sur la gestion durable des zones côtières et marines. Au-delà des discours, des enjeux opérationnels pour le développement durable ? *Vertigo*, 9. <https://doi.org/10.4000/vertigo.10978>
- Miller, D. (2018). *CN Submission to Transport Canada Ports Modernization Review*.
- Ministère de l'Énergie et des Ressources Naturelles. (2015). *Conciliation des usages lors de la mise en valeur du territoire dans une perspective d'acceptabilité sociale*. https://mrnf.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/rapport_acceptabilite.pdf
- Ministère de la justice du Canada. (1998). *Loi maritime du Canada (L.C. 1998, ch. 10)*. <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-6.7.pdf>
- Ministère des Pêches et Océans. (2002). *La Stratégie sur les océans du Canada. Nos océans, notre avenir*.
- Miossec, A. (2001). Le concept de développement durable et l'interrogation de la nature. Dans G. Wackermann (dir.). *Le développement durable*.
- Monios, J., & Bergqvist, R. (2015). Intermodal terminal concessions: Lessons from the

port sector. *Research in Transportation Business and Management*, 14, 90–96.
<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.09.002>

Monios, J., & Lambert, B. (2013). The Heartland Intermodal Corridor: Public private partnerships and the transformation of institutional settings. *Journal of Transport Geography*, 27, 36–45. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.015>

Monnier, E. (1987). *Évaluation de l'action des pouvoirs publics, Du projet au bilan*. Paris, éditions Economica, 169 p.

Mucchielli, A. (2004). Recherche qualitative et production de savoirs. *Recherches Qualitatives, Hors-Série(1)*, 1–34.

Muller, P. (2009). *Les politiques publiques*. Huitième édition. Presses Universitaires de France, 128 p.

Muller, P. (2015a): *La société de l'efficacité globale. Comment les sociétés se pensent et agissent sur elles-mêmes*, Paris : PUF.

Muller, P. (2015b): *Les politiques publiques*. Paris: Onzième édition mise à jour. Presses Universitaires de France.

Muller, P. & Surel, Y. (1998). *L'analyse des politiques publiques*. Paris. Montchrestien, Collection Clefs, 153 p.

Müller-Mahn, D. (2020). Envisioning African Futures: Development corridors as dreamscapes of modernity. *Geoforum*, 115(June 2019), 156–159.
<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2019.05.027>

Niimi, A. J. (2004). Role of container vessels in the introduction of exotic species. *Marine Pollution Bulletin*, 49(9–10), 778–782.
<https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2004.06.006>

Notarbartolo Di Sciara, G., & Birkun, A. (2010). *Conserving whales, dolphins and porpoises in the Mediterranean and Black Seas*. ACCOBAMS Status Report, ACCOBAMS. Monaco.212 p.

Notteboom, T. (2006). Chapter 19 Concession Agreements as Port Governance Tools.

Research in Transportation Economics, 17(06), 437–455.

[https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(06\)17019-5](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(06)17019-5)

Notteboom, T. E. (2010). Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: An update. *Journal of Transport Geography*, 18(4), 567–583. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.03.003>

Oiry, A. (2015). Conflits et stratégies d’acceptabilité sociale autour des énergies marines renouvelables sur le littoral français. *Vertigo*, 15(3).

<https://doi.org/10.4000/vertigo.16724>

Organisation de coopération et de développement économiques. (1997). *Les incidences sur l’environnement du transport de marchandises*.

<https://www.oecd.org/fr/environnement/envech/2386739.pdf>

Organisation maritime internationale. (2023a). Demande d’avis consultatif présentée par la Commission des petits États insulaires sur les changements climatiques et le droit international. In *AFFAIRE N° 31*.

https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/written_statements/2/C31-WS-2-3-IMO_traduction_OMI.pdf

Organisation maritime internationale. (2023b). *List of conventions, other multilateral instruments and amendments in respect of which the organization performs depositary and other functions*.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/List%20of%20the%20Conventions%20and%20their%20amendments.pdf>

Organisation mondiale du commerce. (2001). *Statistiques du commerce international 2001*. 1–242.

Organisation mondiale du commerce. (2010). *Statistiques du commerce international*.

Organisation mondiale du commerce. (2018). *Examen statistique du commerce mondial*.

Organisation mondiale du commerce. (2020). *World Trade Statistical Review*.

City of Oshawa. (2018). *Transport Canada Ports Modernization Review City of Oshawa*

Submission. Novembre, 1–61.

<http://content.ebscohost.com/ContentServer.asp?EbscoContent=dGJyMNLe80Sep7Q4y9f3OLCmr1Gep7JSsKy4Sa6WxWXS&ContentCustomer=dGJyMPGptk%2B3rLJNuePfgex43zx1%2B6B&T=P&P=AN&S=R&D=buh&K=134748798%0Ahttp://amg.um.dk/~media/amg/Documents/Policies and Strategies/S>

Paixão Casaca, A. C., & Lyridis, D. V. (2018). Protectionist vs liberalised maritime cabotage policies: a review. *Maritime Business Review*, 3(3), 210–242.

<https://doi.org/10.1108/MABR-03-2018-0011>

Pal, L. A. (1992). *Public Policy Analysis, An introduction*, Second edition, Scarborough, Ont., Nelson Canada, 303 p.

Paliwoda-Matiolańska, A. (2016). Acceptation publique et développement énergétique : exploitation des gaz de schiste en Pologne – Étude de cas. *Éthique publique*, 18 (1).

<http://journals.openedition.org/ethiquepublique/2584>

Pape, M. (2020). Politique des transports. *Dictionnaire Historique de La Suisse (DHS)*, 10.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI\(20\)646177_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/EPRS_BRI(20)646177_FR.pdf)

Parsons, G., Prentice, B. E., & Gillen, D. (2007). North american gateway and corridor initiatives in a changing world. 1–15. <https://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/08/North-American-Gateway-and-Corridor-Initiatives.pdf>

Paulsen, D. (n.d.). *Port Modernization Review*.

Peng, C., Zhao, X., & Liu, G. (2015). Noise in the sea and its impacts on marine organisms. *International Journal of Environmental Research and Public Health*,

12(10), 12304–12323. <https://doi.org/10.3390/ijerph121012304>

Peters, B. G. (2002). The politics of tool choice. In L. M. Salamon (éd.), *The tools of government: A guide to the new governance* (p. 552- 564). Oxford: Oxford University Press.

Pieterse, D., Farole, T., Odendaal, M., & Steenkamp, A. (2016). Supporting Export

Competitiveness through Port and Rail Network Reforms: A Case Study of South Africa. In *Policy Research Working*, 7532(January). <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7532>

Pomey, M.-P., Morgan, S., Church, J., Forest, P. G., Lavis, J. N., McIntoch, T., Dobson, S. (2010). Do provincial drug benefit initiatives create an effective policy lab? The evidence from Canada. *Journal of Public Health Politics, Policy, and Law*, 35(5), 705-742. <https://doi.org/10.1215/03616878-2010-025>

Ponterotto, J. G. (2005). Qualitative research in counseling psychology: A primer on research paradigms and philosophy of science. *Journal of Counseling Psychology*, 52 (2), 126–136.

Ponti, M., Pasteris, A., Guerra, R., & Abbiati, M. (2009). Impacts of maintenance channel dredging in a northern Adriatic coastal lagoon. II: Effects on macrobenthic assemblages in channels and ponds. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 85(1), 143–150. <https://doi.org/10.1016/j.ecss.2009.06.027>

Porter, I. (2018). Un train et 77 camions par jour. *Le Devoir*, 4 mai 2018. <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/526885/titre-agrandissement-du-port-de-quebec-1-convoi-et-77-camions-par-jour>

Porter, I. (2019). L'agrandissement du port de Québec affecterait la qualité de l'air. *Le Devoir*, 26 juin 2019. <https://www.ledevoir.com/environnement/557462/limoilou-encore-plus-de-nickel-avec-l-agrandissement>

Porter & Shields. (2021). Des citoyens réclament la tenue d'un BAPE sur le projet Laurentia du Port de Québec, *Le Devoir*, 4 février 2021. <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/594598/ville-de-quebec-des-citoyens-reclament-la-tenue-d-un-bape-sur-le-projet-laurentia>

Ports Toronto. (2018). *Ports Modernization Review* (Issue November).

Pourtois, J.-P., Desmet, H. (1988). *Epistémologies et instrumentations en sciences humaines*. Pierre Mardaga, Liège - Bruxelles.

Presse Canadienne. (2019). Pétition de 15 000 noms en opposition à l'agrandissement du

- Port de Québec. *Le Soleil*, 3 septembre 2019. <https://www.lesoleil.com/2019/09/03/petition-de-15-000-noms-en-opposition-a-lagrandissement-du-port-de-quebec-d755a938defefa3f061fc7b0d4f599ec?nor=true>
- Pressman, J. L. & Wildavsky, A. (1973). *Implementation: how Great Expectations in Washington are dashed in Oakland*. University of California Press, 182 p.
- Prince Rupert Port Authority. (2018). *Submission to the ports modernization review*. Décembre, 1–18.
- Provencher, N. (2020a). Le comité de vigilance des activités portuaires opposé au projet Laurentia, *Le Soleil*, 24 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/24/le-comite-de-vigilance-des-activites-portuaires-oppose-au-projet-laurentia-005f7d43b080f3265134256e6e4445de>
- Provencher, N. (2020b). Projet Laurentia: 90 professeurs de l'Université Laval en opposition. *Le Soleil*, 15 décembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/12/15/projet-laurentia-90-professeurs-de-luniversite-laval-en-opposition-8a3ab48b9bfee7f02ec9deb6d9edde1b>
- Provencher, N. (2020c). Le conseiller Rousseau plus que jamais opposé au projet Laurentia. *Le Soleil*, 17 décembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/12/17/le-conseiller-rousseau-plus-que-jamais-oppose-au-projet-laurentia-5131ca3d30b2b74e27034776358c214a>
- QIT-Fer, & Inc, T. (2007). Étude d'impact sur l'environnement: Agrandissement des installations portuaires de QIT-Fer et Titane à Sorel-Tracy. <https://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/QIT-port/documents/PR3-2.pdf>
- Queffelec, B., & Kervarec, F. (2010). Les conflits de temporalités dans la gestion du littoral à l'épreuve de la GIZC. *Développement durable et territoires*. 1 (2). <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.8487>
- Raufflet, E. (2014). De l'acceptabilité sociale au développement local résilient. *Vertigo*, Volume 14 Numéro 2. <https://doi.org/10.4000/vertigo.15139>
- Raymond, P-R. (2024a). Le Port de Québec crée un laboratoire d'innovation, *Le Soleil*.

<https://www.lesoleil.com/affaires/2024/02/13/le-port-de-quebec-cree-un-laboratoire-dinnovation-QR7ZFKHM3RERFKX3GVCILKT24U/>

Raymond, P-R. (2024b). Le Port de Québec dévoile sa Vision 2035, *Le Soleil*.

<https://www.lesoleil.com/2023/01/27/le-port-de-quebec-devoile-sa-vision-2035-video-593d36545db071d724ec25d3f665a73e/>

Regmi, M. B., & Hanaoka, S. (2012). Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia. *Research in Transportation Business and Management*, 5, 27–37. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.11.002>

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec. (2018). *Examen de la modernisation des ports*.

Reine, K. J., Dickerson, D. D., and Clarke, D. G. (1998). Environmental windows associated with dredging operations. *DOER Technical Notes*. 1–15. <https://www.researchgate.net/publication/235051446>

Rémillard, D. (2021). Le fédéral dit officiellement non au projet Laurentia. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1805453/laurentia-declaration-rejet-gouvernement-federal-environnement>

Réseau d'observation des mammifères marins. (2014). *Navires et baleines de l'atlantique Nord-Ouest, guide à l'intention de l'Industrie maritime*.

Ricard-Châtelain, B. (2020). Projet Laurentia: « des effets négatifs importants », dit l'agence environnementale du Canada. *Le Soleil*, 16 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/16/projet-laurentia-des-effets-negatifs-importants-dit-lagence-environnementale-du-canada-5d0f586f35d15b9e0e8860283d2146b5>

Richmond, B. C. (2018). *Port Authority Review Submission to Transport Canada, Government of Canada*.

Ricketts, P., & Harrison, P. (2007). Gestion côtière et océanique au Canada : Vers le 21^e siècle. *Coastal Management*, 35, 5–22. <https://doi.org/10.1080/10.1080/08920750600970545>

- Ridde, V. (2009). Policy implementation in an african state: An extension of kingdom's multiple-streams approach. *Public Administration*, 87(4), 938–954.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-9299.2009.01792.x>
- Riffon, O. (2017). La démarche de développement durable : un processus intégrateur des enjeux sociaux et environnementaux dans les organisations. *Revue Organisations & Territoires*, 26(1–2), 83–90. <https://doi.org/10.1522/revueot.v26i1-2.199>
- Riopel, M. (2005). *Épistémologie et enseignement des sciences*. 1–30.
<https://doi.org/10.1522/cla.rim.epi>
- Robert, J. (1973). *Éléments d'une politique des transports maritimes*. Paris, Eyrolles, 272 p.
- Robillard, A. & Moalla, T. (2020). La présence chinoise inquiète au port de Québec, *Journal de Québec*, 15 octobre 2020. <https://www.tvanouvelles.ca/2020/10/15/la-presence-chinoise-inquiete-au-port-de-quebec>
- Rodrigue, J. P. (2008). The Thruport concept and transmodal rail freight distribution in North America. *Journal of Transport Geography*, 16(4), 233–246.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.08.003>
- Rodrigue, J. P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. London, 5th Edition, 480p.
- Rolland, R. M., Parks, S. E., Hunt, K. E., Castellote, M., Corkeron, P. J., Nowacek, D. P., Wasser, S. K., & Kraus, S. D. (2012). Evidence that ship noise increases stress in right whales. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 279(1737), 2363–2368. <https://doi.org/10.1098/rspb.2011.2429>
- Rousseau, J. (2020). Laurentia: pour la création d'une coalition d'opposition citoyenne non partisane. *Le Soleil*, 18 novembre 2020.
<https://www.lesoleil.com/2020/11/18/laurentia-pour-la-creation-dune-coalition-dopposition-citoyenne-non-partisane-e4b3c4d8010daa28bc31e7afc9474e38>
- Rousseau, S. (2004). Dimensions humaine et sociale du développement durable: une problématique séparée du volet environnemental ?
<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.1214>

- Roussel, S., Rey-Valette, H., Henichart, L.-M., & Pi Alperin, M.-N. (2009). Perception des risques côtiers et gestion intégrée des zones côtières (GIZC). *La Houille Blanche*, 95(2), 67–74. <https://doi.org/10.1051/lhb/2009016>
- Ruta, S. (2011). Le processus d'élaboration des politiques publiques de retraite au Canada et au Québec de 2003 à 2008. [Thèse de doctorat]. Université de Montréal.
- Sabatier, P. A., & Jenkins-Smith, H. C. (1999). The advocacy coalition framework: An assessment. In P. Sabatier (éd.), *Theories of the Policy Process* (p. 117-166). Boulder, CO: Westview Press
- Santos, G., Behrendt, H., Maconi, L., Shirvani, T., & Teytelboym, A. (2010). Part I: Externalities and economic policies in road transport. *Research in Transportation Economics*, 28(1), 2–45. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.11.002>
- Sawadogo, H. P. (2021) Saturation, triangulation et catégorisation des données collectées. Dans F. Piron & É. Arsenault (dir), *Guide décolonisé et pluriversel de formation à la recherche en sciences sociales et humaines*.
- Secrétariat canadien de consultation scientifique. (2004). *Zones alternatives pour l'échange des eaux de lest*. https://publications.gc.ca/collections/collection_2016/mpo-dfo/Fs70-4-2004-042.pdf
- Schwab, K. (2010). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*.
- Schwab, K. (2011). The global competitiveness report. In *World Economic Forum*. <https://doi.org/10.4337/9781849805452>
- Schwab, K. (2012). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*.
- Schwab, K. (2013). *The Global Competitiveness Report*.
- Schwab, K. (2014). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*. <https://doi.org/10.1111/anh.12146>
- Schwab, K. (2015). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*.
- Schwab, K. (2016). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*. <https://doi.org/10.1007/s12031-007-9030-x>

- Schwab, K. (2017). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*.
<https://doi.org/10.1111/j.1467-9639.1999.tb00817.x>
- Schwab, K. (2018). The Global Competitiveness Report. In *World Economic Forum*.
<http://ci.nii.ac.jp/naid/110008131965/>
- Seignobos, C. (2014). *La méthode historique appliquée aux sciences sociales*. Lyon, ENS Éditions, coll. « Bibliothèque idéale des sciences sociales ».
<http://books.openedition.org/enseditions/492>.
- Selkou, E. & Roe, M. (2004). *Globalisation, policy and shipping, Fordism, post-fordism and the European Union maritime sector*. Transport economics, management and policy, 241 p.
- Sénégal, P-P. (2020). Projet Laurentia: Labeaume à côté de la coche. *Le Soleil*, 2 septembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/09/02/projet-laurentia-labeaume-a-cote-de-la-coche-0892b1f8ec6145bc1269e003300fc774>
- Serry, A., & Loubet, L. (2020). La Gouvernance portuaire, un enjeu de développement en Baltique orientale. *Mappemonde*, 129, 0–22.
<https://doi.org/10.4000/mappemonde.4828>
- Sétra. (2013). *Les débats publics dans l' acceptabilité sociale des projets d'infrastructures de transports: Apports méthodologiques à partir de l' analyse de 15 débats publics*. 125.
http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1146266/01_Rapport.pdf
- Shields, A. (2018a). Québec contrevient à sa propre loi. *Le Devoir*, 2 février 2018.
<https://www.ledevoir.com/societe/environnement/519171/terminal-de-contrecoeur-quebec-contrevient-a-sa-propre-loi>
- Shields, A. (2018b). Espèces protégées: l'expansion du Port de Montréal pourrait être bloquée. *Le Devoir*, 1 février 2018.
<https://www.ledevoir.com/societe/environnement/518985/espece-en-voie-de-disparition-ottawa-nage-en-eaux-troubles>
- Shields, A. (2018c). Mégaprojet à Contrecoeur: le Port de Montréal doit refaire ses

devoirs. *Le Devoir*, 5 juin 2018.

<https://www.ledevoir.com/environnement/529525/contrecoeur>

Shields, A. (2018d). Le Port de Montréal invité à refaire ses devoirs. *Le Devoir*, 20 juin 2018. <https://www.ledevoir.com/environnement/530715/dragage-du-st-laurent>

Shields, A. (2019a). La facture du projet d'expansion du port de Québec grimpe de 375 millions de dollars. *Le Devoir*, 28 mai.

<https://www.ledevoir.com/societe/environnement/555495/la-facture-du-projet-d-expansion-du-port-de-quebec-grimpe-de-375-millions-de-dollars>

Shields, A. (2019b). L'expansion du Port de Québec menace la reproduction du bar rayé. *Le Devoir*, 6 septembre 2019.

<https://www.ledevoir.com/societe/environnement/561990/l-expansion-du-port-de-quebec-detruira-un-habitat-essentiel-pour-la-reproduction-du-bar-raye>

Shields, A. (2019c). Ottawa s'empresse d'appuyer le projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur. *Le Devoir*, 5 décembre 2019.

<https://www.ledevoir.com/environnement/568409/le-gouvernement-trudeau-promet-300-millions-de-dollars-pour-l-expansion-du-port-de-montreal>

Shields, A. (2020). Des rainettes sur le site du futur port à Contrecoeur?. *Le Devoir*, 7 décembre 2020, <https://www.ledevoir.com/environnement/591122/montreal-des-rainettes-sur-le-site-du-futur-port-a-contrecoeur>

Shields, A. (2021a). La protection d'un poisson menacé bloquera-t-elle l'expansion du port de Contrecoeur?. *Le Devoir*, 19 février 2021.

<https://www.ledevoir.com/environnement/595493/la-protection-d-un-poisson-menace-bloquera-t-elle-le-port-de-contrecoeur>

Shields, A. (2021b). Ottawa donne son feu vert à la construction du port industriel de Contrecoeur. *Le Devoir*, 2 mars 2021.

<https://www.ledevoir.com/environnement/596115/ottawa-accorde-l-autorisation-environnementale-au-chantier-du-port-de-contrecoeur>

Shields, A. (2021c). Québec accorde 55 millions de dollars au projet de port industriel de

Contrecoeur. *Le Devoir*, 13 janvier 2021.

<https://www.ledevoir.com/environnement/593160/annonce-du-gouvernement-legault-a-propos-du-port-de-contrecoeur>

Shipping Federation of Canada. (2018). *Ports Modernization Review, Perspective of the International Shipping Industry*.

Shuo, M. (1988). *Compétition internationale et politiques nationales dans les transports maritimes*. IFREMER-Centre de Brest, Service de la documentation et des publications, 250 p.

Silber, G. K., Slutsky, J., & Bettridge, S. (2010). Hydrodynamics of a ship/whale collision. *Journal of Experimental Marine Biology and Ecology*, 391(1–2), 10–19. <https://doi.org/10.1016/j.jembe.2010.05.013>

Silos, J. M., Piniella, F., Monedero, J., & Walliser, J. (2012). Trends in the global market for crews: A case study. *Marine Policy*, 36(4), 845–858. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2011.12.004>

Slack, B. (1985). Containerization, Inter-Port Competition and Port Selection. *Maritime Policy and Management*, 12, 293–303. <https://doi.org/10.1080/03088838500000043>

Smith, J. (2020). Projet Laurentia: un autre désastre signé Port de Québec. *Le Soleil*, 20 novembre 2020. <https://www.lesoleil.com/2020/11/20/projet-laurentia-un-autre-desastre-signe-port-de-quebec-42e6080b43a044f7a1c572e5cc981405>

Song, D., W. & Yeo, K., T. (2004). A competitive analysis of Chinese container ports using the analytic hierarchy process. *Maritime Economics and Logistics*, 6, 34–52. <https://doi.org/10.1057/palgrave.mel.9100096>

Stratégies Saint-Laurent. (2018). *Examen de la modernisation des ports du Saint-Laurent*.

Stehouwer, P. P., van Slooten, C., & Peperzak, L. (2013). Microbial dynamics in acetate-enriched ballast water at different temperatures. *Ecotoxicology and Environmental Safety*, 96, 93–98. <https://doi.org/10.1016/j.ecoenv.2013.06.027>

- Stein, M. (2021). La fabrique du consensus autour du « gaz de couche de charbon » en France : analyse « archéologique » des discours d ' appui à un projet extractif. *Argumentation et Analyse Du Discours*, 26, 0–18.
<http://journals.openedition.org/aad/5283>
- Suedel, B. C., Kim, J., Clarke, D. G., & Linkov, I. (2008). A risk-informed decision framework for setting environmental windows for dredging projects. *Science of the Total Environment*, 403(1–3), 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2008.04.055>
- Surel, M. (2002). *Politiques publiques*. 81 p.
http://bibliotheque.pssfp.net/livres/POLITIQUE_PUBLIQUE.pdf
- Taoukif, F. E. (2014). Analyse perceptuelle des déterminants de l'engagement sociétal des entreprises marocaines labellisées RSE: de la performance au développement durable-cas du Maroc. [Thèse de doctorat]. Université Moulay Ismail-Meknes/Université du sud Toulon-Var.
- Thiétard, R. A. (2003). *Méthodes de Recherche En Management*, Dunod, Paris, 537 p.
- Thirion, N. (2000). Privatisations d'entreprises publiques, économie de marché et transformation des systèmes juridiques étatiques : un processus inéluctable ? *Pyramides*, 2, 85-110. <http://journals.openedition.org/pyramides/560>
- Todd, V. L. G., Todd, I. B., Gardiner, J. C., Morrin, E. C. N., Macpherson, N. A., Dimarzio, N. A., & Thomsen, F. (2015). A review of impacts of marine dredging activities on marine mammals. *ICES Journal of Marine Science*, 72, 328–340.
<https://doi.org/10.1093/icesjms/fsu187>
- Tongzon, J., & Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(5), 405–424.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.02.001>
- Tongzon, J. L. & Sawant, L. (2007). Port Choice in a Competitive Environment: from the Shipping Lines' Perspective. *Applied Economics*, 39 (4), 477-492.
<http://dx.doi.org/10.1080/00036840500438871>

- Transports Canada. (2008). *Les transports au Canada: Un survol*.
https://publications.gc.ca/collections/collection_2010/tc/T1-21-2008-fra.pdf
- Transports Canada. (2009a). *Les transports au Canada: Un survol*.
http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/Transportation_in_Canada_2013_fra_ACCESS.pdf
- Transports Canada. (2009b). Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.
https://publications.gc.ca/collections/collection_2010/tc/T22-136-2009-fra.pdf
- Transports Canada. (2010). *Les transports au Canada: Addenda Statistique*.
<https://doi.org/10.4000/books.pum.16651>
- Transports Canada. (2015a). *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde*. 286 p.
https://publications.gc.ca/collections/collection_2016/tc/T22-216-2015-fra.pdf
- Transports Canada. (2015b). *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde*. 234 p.
https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ctar_tome2_fr.pdf
- Transports Canada. (2018a). *Les transports au Canada : Addenda statistique 2018*. 113.p.
- Transports Canada. (2018b). Fonds national des corridors commerciaux: Appel de propositions continu pour les projets de diversification du commerce. 24.
- Transports Canada. (2019a). *Les transports au Canada: Addenda Statistique*. 109 p.
- Transports Canada. (2019b). *Les transports au Canada: Un survol*. 49 p.
https://tc.canada.ca/sites/default/files/2020-07/TC_Rapport_annuel-Les_Transports_au_Canada_2019-Un_survol.pdf
- Transports Québec. (2001). *Politique de transport maritime et fluvial: le Québec à la barre*. 1–14.
- Tsolaki, E., & Diamadopoulos, E. (2010). Technologies for ballast water treatment: A

review. *Journal of Chemical Technology and Biotechnology*, 85(1), 19–32.
<https://doi.org/10.1002/jctb.2276>

- United Nations Conference on Trade and Development. (2019). *Review of maritime transport* (Issue October).
- Urli, B. (2013). *Méthode Omnicritère - méthode d'aide à la concertation, à la décision, et à la gestion de projet*. Université du Québec à Rimouski, numéro de dossier (R700.1), 194 p.
- Ushio, M. (2020). La baleine noire de l'Atlantique Nord fait face à une extinction imminente. <https://wwf.ca/fr/stories/la-baleine-noire-de-latlantique-nord-fait-face-a-une-extinction-imminente/>
- Vancouver Fraser Port Authority. (2018). *Submission in response to Transport Canada's Ports Modernization Review*. Décembre, 1–59.
- Vanderlaan, A. S. M., Taggart, C. T., Serdynska, A. R., Kenney, R. D., & Brown, M. W. (2008). Reducing the risk of lethal encounters: Vessels and right whales in the Bay of Fundy and on the Scotian shelf. *Endangered Species Research*, 4(3), 283–297.
<https://doi.org/10.3354/esr00083>
- Valaskakis, K. (2010). Les enjeux de la gouvernance mondiale. Table ronde Futuribles du 16 février. <https://www.futuribles.com/les-enjeux-de-la-gouvernance-mondiale/>
- Vaughan, A. (2018). *Canada Ports Modernization Review Submission*. Novembre.
- Verreault, L. (2011). *L'émergence de l'économie verte : quel rôle pour les acteurs publics?*
- Veyret, Y. (2005). *Le développement durable : approches plurielles*. Paris, Hatier, Collection « Initial », 287 p.
- Wacheux, F. (1996). *Méthodes qualitatives et recherche en gestion*. Paris: Economica, 209 p.
- Walker, T. (n.d.). *Ports Modernization Review*.
- Wanlin, P. (2007). *Recherches Qualitatives : Bilan Et Perspectives De La Recherche*

Qualitative. *Recherches Qualitatives-Hors Série - Actes Du Colloque*, 3(3), 243–272. http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/hors_serie/hors_serie_v3/Wanlin2.pdf

Warner, J., & Buuren, A. van. (2011). La mise en œuvre de « plus d’espace pour le fleuve » : les discours positifs et négatifs à Kampen, aux Pays-Bas. *Revue Internationale Des Sciences Administratives*, 77(4), 813–836. <https://doi.org/10.1177/002085234901500312>

Watzlawick, P. (1980). *L’invention de la réalité*. Paris : Éditions du Seuil.

Weilgart, L. S. (2007). The impacts of anthropogenic ocean noise on cetaceans and implications for management. *Canadian Journal of Zoology*, 85(11), 1091–1116. <https://doi.org/10.1139/Z07-101>

Werschkun, B., Banerji, S., Basurko, O. C., David, M., Fuhr, F., Gollasch, S., Grummt, T., Haarich, M., Jha, A. N., Kacan, S., Kehrer, A., Linders, J., Mesbahi, E., Pughiuc, D., Richardson, S. D., Schwarz-Schulz, B., Shah, A., Theobald, N., von Gunten, U., Höfer, T. (2014). Emerging risks from ballast water treatment: The run-up to the International Ballast Water Management Convention. *Chemosphere*, 112, 256–266. <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2014.03.135>

World Wildlife Fund. (2009). *Silent Invasion – The spread of marine invasive species via ships’ ballast water*.

Yang, D., Jiang, L., & Ng, A. K. Y. (2018). One Belt one Road, but several routes: A case study of new emerging trade corridors connecting the Far East to Europe. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 117(July), 190–204. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.001>

Yang, Y.-L., Shyu, W. H., Li, C. H., & Ding, J. F. (2016). Environmental risk perceptions of port residents: An empirical study on east side of Keelung Port. *Journal of Marine Science and Technology (Taiwan)*, 24(4), 669–681. <https://doi.org/10.6119/JMST-015-1230-1>

Yin, R. K. (1984). *Case Study Research: Design and Methods*. Sage Publications, 160 p.

- Yin, R. K. (1994). *Case Study Research: Design and Methods*, (2^e éd.). Sage, Thousand Oaks.
- Yin, R. K. (2003): *Case Study Research: Design and Methods. Applied Social Research Methods*, (3^e éd.). Sage, Thousand Oaks.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods*, (4^e éd.). Sage, Thousand Oaks.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research: Design and Methods*, (6^e éd.). Los Angeles: Sage.
- Zanetti, S. (2018). *Position du député de Jean-Lesage sur la modernisation des ports canadiens*.
- Zanetti, S. (2020). L'Université Laval doit se dissocier de l'écocide Laurentia, *Le Soleil*, 4 octobre 2020, mis à jour le 5 octobre 2020 à 4 h 00. <https://www.lesoleil.com/2020/10/04/luniversite-laval-doit-se-dissocier-de-lecocide-laurentia-ebc87559991682f67c366a95eb94dada>
- Zittoun, P. (2017). La fabrique pragmatique des politiques publiques. *Anthropologie & Développement*, 45, 65–89. <https://doi.org/10.4000/anthropodev.543>