

**Mesures pour faire
progresser le Nord ontarien**
**RÉPONSE À L'ÉBAUCHE DE LA STRATÉGIE DE TRANSPORT
MULTIMODAL POUR LE NORD DE L'ONTARIO 2041**

Tourisme marin – cabotage
Par Barry Prentice, Ph. D | No. 3 | Décembre 2017

En juillet 2017, le ministère du Transport (MT) et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) ont divulgué une ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario (STMNO) 2041, afin de l'harmoniser avec le Plan de croissance 2011 pour le Nord de l'Ontario.

L'Institut des politiques du Nord (IPN) reconnaît l'importance d'une stratégie du transport innovatrice, diversifiée, qui prenne en compte toutes les collectivités. Puisque nous avons pour rôle de proposer des solutions pratiques et reposant sur des données probantes, qui favorisent le développement durable des régions nordiques de l'Ontario, nous avons proposé une série de mesures dans lesquelles sont décrites les prochaines étapes concrètes que peuvent franchir les secteurs public et privé, puis qui permettent d'éclairer la mise en œuvre et la gestion de politiques du transport.

Ces mesures sont directement reliées aux orientations esquissées dans l'ébauche de la stratégie.

ORIENTATION 4.4 :

Apporter un meilleur soutien aux affaires dans le domaine du tourisme maritime dans le Nord ontarien.

Sommaire des mesures proposées :

Le MDNM et le MTO devraient faire ceci :

1) Encourager le gouvernement de l'Ontario à exercer des pressions sur les négociateurs canadiens, aux fins du développement d'une zone expérimentale de cabotage sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, pendant ou après les renégociations actuelles de l'ALENA.

2) Encourager le gouvernement de l'Ontario à exercer des pressions en faveur d'exemptions accrues pour les expéditions étrangères, afin de permettre davantage de concurrence sur les Grands Lacs par les lignes de croisières internationales, ou dans le cadre de l'AECG, de permettre aux lignes de croisières européennes d'y accéder.

CONTEXTE

La STMNO reconnaît l'obstacle que représente le manque de cabotage avec les États-Unis pour le développement des services touristiques des navires de croisière sur les Grands Lacs. C'est un obstacle considérable pour les services économiques, en ce qui concerne particulièrement les efforts pour attirer des lignes de croisières étrangères aux fins du développement d'un tel service touristique. Clairement, c'est une occasion manquée d'importance considérable. Les croisières de la Méditerranée, des Caraïbes, de la côte de la Colombie-Britannique et de l'Alaska ainsi que sur les systèmes de rivières de l'Europe ont pris rapidement de l'ampleur. L'engouement pour les croisières continuera probablement parce que la population mondiale vieillissante du monde a à la fois le temps et les moyens de bénéficier de ces sortes de vacances. Les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent offrent une expérience égale sinon supérieure aux offres étrangères, bien que la saison puisse être limitée à la période de mai à septembre. À ce jour, seulement trois entreprises offrent des services de croisière sur les Grands Lacs, et certaines ne se trouvent que dans les eaux américaines.¹

L'engouement pour les croisières continuera probablement parce que la population mondiale vieillissante du monde a à la fois le temps et les moyens de bénéficier de ces sortes de vacances.

Comme les soulignait la STMNO, les restrictions entourant le cabotage limitent les déplacements des navires appartenant à des étrangers à se faire entre les ports des côtés opposés de la frontière, mais non entre deux ports du même côté de la frontière. Cela limite les itinéraires possibles pour les croisières sur les Grands Lacs, étant donné la longue durée de la navigation entre les ports de la région. Ces restrictions rendent moins attrayantes pour les touristes les croisières sur les Grands Lacs, ce qui ne serait pas le cas autrement.

Le marché des croisières sur les Grands lacs est encore plus restreint pour les lignes de croisières non canadiennes ou non américaines, car ces vaisseaux peuvent au moins voyager d'un port à l'autre du même côté de la frontière. Par contre, un transporteur étranger devrait faire embarquer et débarquer des passagers soit du côté américain soit du côté canadien, mais ne pourrait faire embarquer et débarquer les passagers au même port.

¹ Victory Cruise Lines, Pearl Seas Cruises et Blount Small Ship Adventures

Les restrictions du cabotage remontent à longtemps, mais peu ou pas de justification économique ou militaire demeure. Essentiellement, c'est une forme de protectionnisme commercial qui n'a pas été éliminée par la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Ordinairement, il faut montrer du doigt la *Jones Act des États-Unis*, qui limite tout le commerce côtier américain à des navires construits aux É.-U. et appartenant à des Américains. Les restrictions canadiennes du cabotage prévoient davantage d'exceptions, et permettent à certains navires de faire des affaires entre les ports canadiens grâce à des programmes d'exemptions, mais aucune ligne de croisières étrangères n'est autorisée à avoir des activités sur les Grands Lacs.

Fait intéressant, la STMNO ne mentionne pas les répercussions que les restrictions du cabotage ont sur les mouvements du fret maritime des Grands Lacs. Même si ces effets ne sont pas aussi dramatiques parce qu'il s'agit surtout de fret en vrac d'un port à l'autre, l'absence de cabotage empêche de développer un marché transfrontalier intégré. Ce pourrait aussi être un obstacle majeur au développement de services de collecte de conteneurs, option qui pourrait aider grandement des ports comme ceux de Thunder Bay et de Sault Ste. Marie à développer l'économie.

La STMNO reconnaît également d'autres restrictions qui imposent des coûts et limitent les activités des croisières. L'utilisation obligatoire de pilotes sur la voie maritimes du Saint-Laurent continue d'imposer des coûts d'expédition non nécessaires. À l'âge du GPS, du radar et de la technologie de prévention des collisions, le pilotage est un anachronisme. La sécurité accrue n'est plus une justification suffisante pour conserver cette exigence. L'autre problème est du côté des installations de sécurité frontalière inadéquates. En partie, ce peut être un argument de la poule et de l'œuf, mais il est également exact que les agences douanières résistent au développement d'un nouveau service à moins qu'il ne soit offert selon la formule de l'utilisateur payeur. C'est une situation dans laquelle le ministère des Finances détermine la politique sur le transport.

Les efforts de sensibilisation existants sont désirables mais risquent de ne guère produire de résultats. Le problème du cabotage se trouve au niveau national et comprend des accords d'échanges. Le récent Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne comprend des dispositions pouvant permettre à certains transporteurs maritimes européens ou à leurs filiales d'offrir des services de collecte sur les Grands Lacs, mais la portée est limitée. Actuellement, le cabotage semblerait limité à Halifax et à Montréal. Néanmoins, cette nouveauté permet d'espérer un élargissement potentiel du cabotage.

La STMNO pourrait étendre sa couverture, afin d'être plus préventive sur ce point. Puisque les négociations de l'ALENA sont rouvertes, le gouvernement de l'Ontario pourrait pousser les négociateurs canadiens à développer

une zone pilote de cabotage sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Compte tenu de la taille relativement petite de ce marché dans le contenu de l'ALENA, cela pourrait être quelque chose d'acceptable pour le gouvernement des É.-U., en dépit du puissant groupe de pression du secteur maritime, lequel résiste à la modification de la *Jones Act*.

De même, le gouvernement de l'Ontario pourrait exercer davantage de pressions en faveur d'exemptions accrues pour les expéditions étrangères, afin de permettre plus de concurrence sur les Grands Lacs par les lignes de croisières internationales, ou bien, dans le cadre de l'AECG, de permettre aux lignes de croisières européennes d'y accéder.

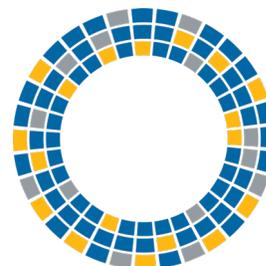
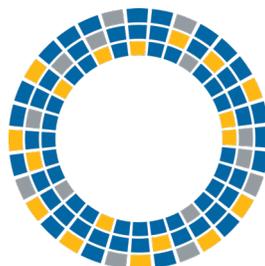
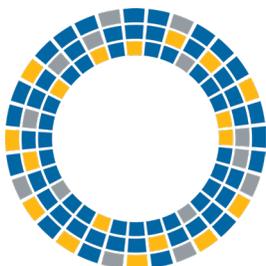


AU SUJET DE L'AUTEUR

Barry Prentice, Ph.D., est professeur de gestion de chaîne d'approvisionnement, à l'I.H. Asper School of Business, de l'Université du Manitoba, et ancien directeur (de 1996 à 2005) du Transport Institute. Sa recherche majeure et ses intérêts en enseignement sont la logistique, l'économie du transport, le transport urbain et la politique commerciale. Barry Prentice a un grade en économie de l'Université Western Ontario (1973) et des grades de cycles supérieurs en économie de l'agriculture, de l'Université de Guelph (1979) et de l'Université du Manitoba (1986).

Par l'entremise du Transport Institute, Barry Prentice a organisé des conférences nationales et internationales axées sur le transport durable (Chemins de fer et environnement), logistique des chaînes d'approvisionnement (Avions, trains et navires), logistique agro-industrielle (Champs mobiles), utilisation potentielle de dirigeables de transport dans le Nord (Dirigeables vers l'Arctique) et commerce alimentaire entre le Canada et le Mexique (La Cadena de Frio [la chaîne froide]).

B. Prentice est associé en Transport à l'Institut des politiques du Nord et président d'ISO Polar Airships, dont il a été cofondateur en 2005 sous forme d'institut de recherche sans but lucratif, afin de promouvoir l'utilisation de dirigeables comme moyen de transport sous les latitudes nordiques.





NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

northernpolicy.ca

© 2017 Institut des politiques du Nord
Publication de l'Institut des politiques du Nord
874, rue Tingsten
Thunder Bay, Ontario P7B 6T6

ISBN: 978-1-988472-88-1

Traduction par Gilles Dignard.

Les points de vue de ces commentaires sont ceux de l'auteur et ne re lètent pas nécessairement ceux de l'Institut, de son conseil d'administration ou de ceux qui le soutiennent. Des citations de ce texte, avec indication adéquate de la source, sont autorisées.

À propos de l'Institut des politiques du Nord

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant de l'Ontario. Nous effectuons de la recherche, accumulons et diffusons des données probantes, trouvons des opportunités en matière de politiques, afin de favoriser la croissance et la durabilité des collectivités du Nord ontarien. Nous avons des bureaux à Thunder Bay, Sault Ste. Marie et à Sudbury, afin d'améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.

Pour vous tenir au fait ou pour participer, veuillez communiquer avec nous :

1 (807) 343-8956 info@northernpolicy.ca www.northernpolicy.ca

