

LE CORRIDOR DE COMMERCE SAINT-LAURENT – GRANDS-LACS :

4^e ESPACE ÉCONOMIQUE EN AMÉRIQUE DU NORD après la Californie, le Texas et New-York

LE CORRIDOR MULTIMODAL LE PLUS ACHALANDÉ ET LE PLUS IMPORTANT AU CANADA avec 560 milliards \$ d'échanges et 74,4 % de l'ensemble du commerce au Canada

PARMI LES 15 PORTS CANADIENS LES PLUS IMPORTANTS EN TERMES DE TONNAGE MANUTENTIONNÉ 8 sont situés dans l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs



POUR UN CORRIDOR DE COMMERCE PROSPÈRE

LE CORRIDOR DE COMMERCE SAINT-LAURENT – GRANDS-LACS : COOPÉRER POUR MIEUX CONCURRENCER

- Les activités liées au Corridor sont source de développement économique et génèrent des retombées pour tous
- Le réseau portuaire est connecté à tous les continents et offre une variété de services à mettre à profit
- Une porte naturelle pour les échanges entre l'Amérique du Nord et l'Europe
- Des liens intermodaux efficaces : des lignes ferroviaires et un réseau routier reliés au continent nord-américain



1

REPLACER LES INFRASTRUCTURES VIEILLISSANTES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS, FAVORISER LA FLUIDITÉ DES MOUVEMENTS ET RÉDUIRE LES TEMPS DE TRANSIT

Les ports du Saint-Laurent sont les plus âgés au Canada

Un retard en investissements s'accumule depuis 1996

• LES BESOINS :

- Investir 400 millions \$ afin de combler les besoins en entretien pour les 10 prochaines années

2

AMÉLIORER ET AGRANDIR LES INSTALLATIONS DE VRAC SUR LE SAINT-LAURENT ET LE SAGUENAY

• Le tonnage de certaines marchandises, notamment le minerai de fer, a quintuplé au cours des 10 dernières années

• La capacité pratique est actuellement atteinte dans plusieurs ports ne laissant pas place à l'augmentation de volumes et à l'ajout de nouveaux marchés

• LES BESOINS :

- Construire de nouveaux quais
- Augmenter les espaces d'entreposage
- Approfondir les accès à quai

3

AMÉLIORER LES INTERFACES ENTRE LES PORTS ET LES RÉSEAUX TERRESTRES AFIN DE RÉDUIRE LA CONGESTION DANS LES PRINCIPAUX CENTRES URBAINS

• Plusieurs problèmes d'interconnexion entre le réseau routier et certains terminaux maritimes ou multimodaux ont été identifiés. Ces goulots d'étranglement sont pour la plupart situés sur l'île de Montréal et desservent le port et les pôles ferroviaires

• LES BESOINS :

- Pérenniser les accès terrestres
- Améliorer la fluidité des accès routiers
- Protéger les corridors ferroviaires

4

PROFITER DU POTENTIEL OFFERT PAR LE CORRIDOR POUR LE TRANSPORT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ ET DES **HYDROCARBURES** DE L'OUEST CANADIEN VERS LES CENTRES DE RAFFINAGE ET LES MARCHÉS D'EXPORTATION

• LES BESOINS :

- Développer de nouveaux terminaux dédiés à l'exportation outre-mer d'hydrocarbures à partir des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs

- Développer un réseau de terminaux maritimes permettant d'approvisionner en gaz naturel liquéfié les régions non desservies par gazoducs.

5

RENFORCER LA POSITION DE MONTRÉAL COMME PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE **CONTENEURS**

• Montréal est le seul port du Corridor Saint-Laurent—Grands Lacs à accueillir les services conteneurisés internationaux réguliers

• 98% des importateurs et exportateurs du Québec et 93% de ceux de l'Ontario choisissent le Port de Montréal pour atteindre l'Europe

• Avec une capacité annuelle d'environ 1,7 million EVP et un total de 1,4 million EVP manutentionné en 2010, le taux d'utilisation actuelle des terminaux à conteneurs s'approche de la limite considérée comme efficace

• LES BESOINS :

- Aménager de nouveaux terminaux à conteneurs

- Accommoder les navires de plus grande taille

6

AMÉLIORER L'UTILISATION DU CHENAL DE NAVIGATION AINSI QUE L'ACCÈS PORTUAIRE PAR LE **DRAGAGE** EN VUE DE PERMETTRE LA VENUE DE PLUS GROS NAVIRES DANS LE CORRIDOR

• Les ports concurrents de la Côte Est des États-Unis investissent actuellement plus de 6 milliards \$ en dragage afin d'améliorer leurs accès maritimes pour accueillir des navires de plus grande dimension

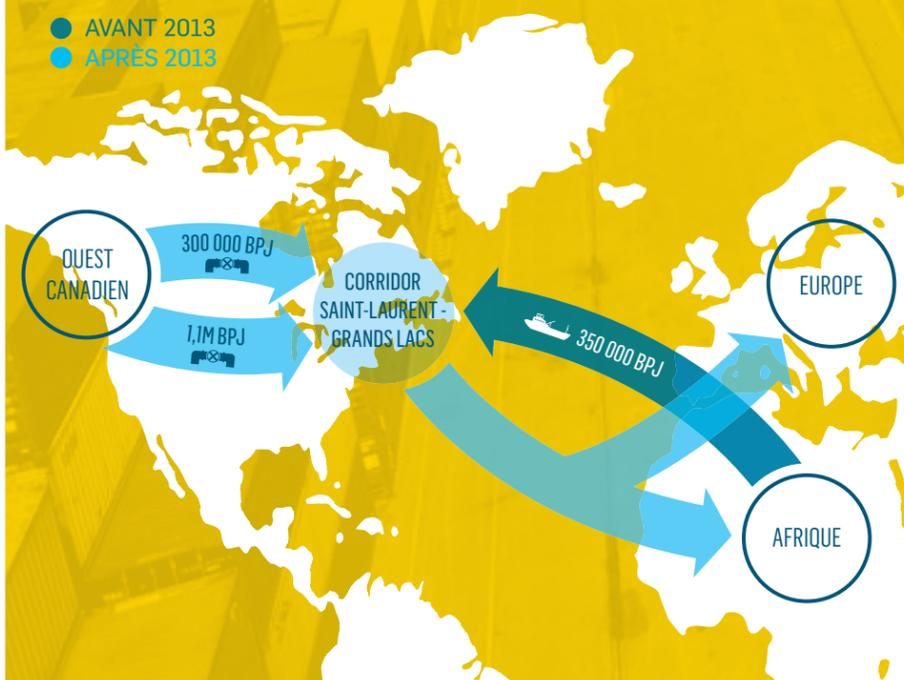
• Pour préserver les avantages concurrentiels du Corridor et diminuer les coûts de transport pour les industries d'ici, et ce, autant pour les conteneurs que d'autres types de marchandises, il est essentiel de suivre les développements du marché

• LES BESOINS :

- Draguer le chenal de navigation et les accès portuaires du Saint-Laurent jusqu'à Montréal afin de maintenir ou d'améliorer la position concurrentielle du Corridor.

NOUVELLE ROUTE DES HYDROCARBURES

- AVANT 2013
- APRÈS 2013



SAISIR LES OPPORTUNITÉS À COURT TERME (0 À 3 ANS)

STRATÉGIQUES

Stratégie maritime québécoise + Chantiers Canada + Relance du Plan Nord

MARCHÉS

Nouvelle géographie de distribution des hydrocarbures

+ Mise en oeuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne

+ Élargissement du Canal de Panama