



## Note d'information

---

**Date :** 2 avril 2026

**Destinataire :** Administrateurs  
Conseil d'administration de la Sodes

**Expéditeurs :** M. Mathieu St-Pierre  
Président-directeur général  
Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)

**Objet :** *Projet de plan d'action découlant de la Déclaration commune des leaders du corridor maritime Saint-Laurent–Grands Lacs*

---

### 1. Mise en contexte :

Le corridor maritime Saint-Laurent–Grands Lacs (SLGL) est un axe logistique majeur en Amérique du Nord, reliant un marché de 100 millions de consommateurs et soutenant des centaines de milliers d'emplois dans des secteurs stratégiques : minéraux critiques, acier, aluminium, agriculture et énergie.

Selon les travaux du CIRANO, la région SLGL génère plus de 6 900 milliards USD de PIB et soutient plus de 350 000 emplois directement liés au transport et à la logistique. Malgré ce poids économique, le corridor fonctionne en deçà de son potentiel physique et opérationnel.

#### 1.1. Sous-utilisation du potentiel

- Capacité maritime disponible non pleinement exploitée ;
- Navigation non assurée à l'année ;
- Congestion accrue dans les pôles intermodaux ;
- Faible part relative du trafic conteneurisé comparativement à d'autres corridors nord-américains.

#### 1.2. Écart d'investissement Canada–États-Unis

Les investissements américains dans les infrastructures des Grands Lacs ont connu une accélération marquée au cours des dernières années.

À titre comparatif, les investissements fédéraux canadiens par tonne de fret demeurent significativement inférieurs à ceux observés aux États-Unis.

Ce déséquilibre crée un risque de perte de compétitivité relative du corridor côté canadien.

#### 1.3. Pressions géopolitiques et commerciales



Le contexte mondial est caractérisé par :

- La reconfiguration des chaînes d’approvisionnement nord-américaines;
- La montée des tensions commerciales et tarifaires;
- La volonté accrue de sécuriser les chaînes stratégiques (énergie, minéraux critiques, agriculture).

Dans ce contexte, le corridor SLGL constitue un actif stratégique pour la sécurité économique continentale.

#### **1.4. Transition énergétique et transformation technologique**

Le corridor est confronté à une double transformation :

- Décarbonation accélérée du transport maritime;
- Numérisation des chaînes logistiques et montée de l’intelligence artificielle.

Les travaux du CIRANO identifient clairement deux leviers essentiels : l’innovation et la collaboration, soutenus par trois piliers prioritaires :

- Productivité;
- Infrastructures physiques et numériques;
- Résilience et durabilité.

#### **1.5. Un déficit de coordination stratégique**

Malgré son importance continentale, le corridor :

- Ne dispose pas d’une plateforme de coordination interassociative structurée;
- Ne bénéficie pas d’une production annuelle consolidée de données stratégiques;
- Ne parle pas d’une seule voix auprès des gouvernements.

La *Déclaration commune des leaders du corridor*, adoptée en septembre 2025, constitue un point de départ politique important. Elle affirme une volonté d’action concertée, mais nécessite désormais une structuration opérationnelle.

#### **1.6. Nécessité d’un plan d’action 2026-2030**

Dans ce contexte, l’absence d’action coordonnée ferait courir trois risques majeurs :

- Un déclassement progressif du corridor face aux investissements américains;
- Une perte d’influence dans l’allocation des fonds publics;
- Une fragmentation des initiatives sectorielles.

Le présent plan d’action vise à transformer la Déclaration commune en mécanisme structuré, mesurable et crédible sur un horizon de cinq ans.

## **2. Approche proposée**

### **2.1. Modèle de coordination interassociative**



Plutôt que de créer une nouvelle entité, il est proposé de mettre en place une alliance stratégique structurée réunissant :

- Armateurs du Saint-Laurent (ASL);
- Chambre de commerce maritime du Canada (CMC);
- Organisation maritime de l'Ontario (OMC);
- Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes).

Principes directeurs :

- Coordination assurée par les associations participantes;
- Respect de l'autonomie de chaque organisation;
- Coprésidence Québec–Ontario avec rotation aux deux ans;
- Fonctionnement souple, mais structuré par un cadre stratégique commun.

## **2.2. Logique non compétitive**

Le plan d'action ne repose pas sur la priorisation de projets individuels.

Il s'articule autour d'un cadre stratégique commun, structuré selon quatre priorités :

1. Compétitivité et fluidité intermodale;
2. Résilience et saisonnalité;
3. Transition énergétique;
4. Transformation numérique.

Les associations pourront appuyer collectivement les initiatives répondant à des critères d'impact corridor, sans mise en concurrence des membres.

## **3. Livrables structurants 2026-2030**

### **3.1. Compétitivité et fluidité intermodale**

#### **Objectif**

Améliorer la performance opérationnelle du corridor et maximiser l'utilisation de sa capacité maritime et intermodale.

#### **Actions clés**

##### **a) Cartographie des goulots d'étranglement**

- Identifier et géolocaliser les points de congestion dans les ports et pôles intermodaux);
- Définir des indicateurs de performance (temps moyen d'escale, délai intermodal).

##### **b) Plan d'amélioration de la fluidité**

- Déployer un projet pilote d'optimisation des horaires et des créneaux portuaires sur 2 ports majeurs;
- Mettre en place un tableau de bord partagé pour suivi en temps réel des flux.



### c) Promotion du transport conteneurisé

- Élaborer une campagne ciblée pour attirer transporteurs et chargeurs;
- Évaluer les impacts sur le volume et la part de marché sur 3 ans.

#### Livrable attendu

- Diagnostic complet des goulots d'étranglement et indicateurs de performance établis;
- Tableau de bord opérationnel en temps réel;
- Évaluation chiffrée des gains en part de marché et en volumes conteneurisés.

### 3.2. Résilience et saisonnalité

#### Objectif

Renforcer la capacité du corridor à fonctionner de manière fiable toute l'année et face aux interruptions saisonnières.

#### Actions clés

##### a. Extension de la saison de navigation

- Étude économique sur le prolongement de la saison de navigation.

##### b. Plan de continuité logistique

- Identifier les infrastructures critiques (ports, terminaux, routes ferrées);
- Développer un plan de réponse rapide aux interruptions saisonnières et crises.

#### Livrable attendu

- Rapport économique pour le prolongement de la saison de navigation et plan de continuité approuvé;
- Liste des infrastructures critiques et scénarios d'intervention.

### 3.3. Transition énergétique

#### Objectif

Réduire les émissions du corridor et promouvoir l'adoption de carburants alternatifs et de technologies propres.

#### Actions clés



#### **a) Suivi de la décarbonation**

- Mise en place un outil de suivi GES;
- Définir des cibles de réduction sur 5 ans.

#### **b) Projets pilotes de carburants de remplacements**

- Déployer 2 projets pilotes de carburants de remplacements (ammoniac, hydrogène, bio-GNL, biodiesel, e-méthanol) sur des navires représentatifs;
- Évaluer la performance, les coûts et la reproductibilité pour l'ensemble du corridor.

#### **c) Optimisation énergétique des terminaux**

- Installation de bornes électriques à quai.

#### **Livrable attendu**

- Outil de suivi GES opérationnel et rapport annuel;
- Résultats techniques et économiques des projets pilotes, recommandations pour extension;
- Bilan des économies d'énergie et réduction des émissions dans les terminaux pilotes.

#### **3.4. Mise en place d'un outil d'échange et de partage de données opérationnelles en temps réel**

##### **Objectif**

Améliorer la coordination et la visibilité des flux maritimes et intermodaux dans le corridor Québec–Grands Lacs en offrant aux acteurs québécois et transfrontaliers un accès sécurisé et consolidé aux données opérationnelles.

##### **Actions clés**

#### **a) Développement du catalogue de données**

- Concevoir et déployer un outil pour centraliser et partager en temps réel les informations sur les navires, créneaux portuaires, escales, volumes transportés et état des infrastructures;
- Garantir l'intégration des données provenant des armateurs, terminaux, gestionnaires portuaires et transporteurs routiers et ferroviaires présents le long du SLGL.

#### **b) Standardisation et sécurité des données**

- Harmoniser les formats et protocoles d'échange selon les normes sectorielles (Transport Canada, IMO, standards logistiques internationaux);
- Mettre en place des mesures de sécurité et de confidentialité pour protéger les données sensibles des acteurs.



### c) Pilote et adoption progressive

- Former les utilisateurs et établir des procédures d'exploitation et de mise à jour des données;
- Étendre progressivement l'usage à l'ensemble du SLGL.

### Livrable attendu

- Outil d'échange et de partage de données opérationnelles en temps réel, accessible à tous les acteurs participants;
- Rapports périodiques consolidant les données et fournissant des indicateurs de performance corridor (temps d'escale, taux d'occupation des créneaux, flux de marchandises).
- Base de données (archives) sécurisée, standardisée et exploitable pour l'optimisation opérationnelle, la planification stratégique et les représentations gouvernementales.

### 3.5. Gouvernance et représentation

#### Objectif

Assurer la coordination stratégique du corridor SLGL, structurer une voix unifiée et renforcer sa crédibilité et son influence auprès des gouvernements canadien, provinciaux et américains.

#### Actions clés

##### a) Étude annuelle sur la compétitivité du SLGL (État sur le transport)

- Instaurer un mécanisme permanent de crédibilité, de suivi et d'influence basé sur des indicateurs mesurables;
- Publier une étude annuelle de référence sur la performance et l'évolution du corridor (performance logistique, intensité carbone, évolution des flux, volumes, analyse comparative avec d'autres corridors nord-américains);
- Diffuser officiellement l'État sur le transport maritime auprès des gouvernements, partenaires industriels et institutions financières.

##### b) Mémoires conjoints

- Élaborer des mémoires stratégiques signés conjointement par les associations partenaires;
- Présenter des recommandations concrètes et structurées aux paliers fédéral, provincial et étatique ;
- Positionner le SLGL comme infrastructure stratégique pour la sécurité économique.

##### c) Feuille de route réglementaire



- Identifier annuellement trois (3) irritants réglementaires prioritaires affectant la fluidité et la compétitivité;
- Proposer des ajustements concrets, à faible coût et à fort impact, aux ministères fédéraux et provinciaux;
- Assurer un suivi formel des engagements gouvernementaux et des progrès réalisés.

#### **d) Forums annuels SLGL (alternance institutionnelle)**

- Tenir la rencontre annuelle officielle du corridor en alternance entre :
  - Les Assises québécoises du secteur maritime (Québec);
  - La conférence annuelle H2O (Ontario);
- Intégrer un segment formel « Corridor SLGL » à la programmation, incluant :
  - Présentation officielle de l'État sur le transport;
  - Bilan d'avancement des priorités stratégiques;
  - Mise à jour de la feuille de route réglementaire.
- Organiser une séance de travail interassociative fermée en marge de l'événement afin de :
  - Valider les priorités de l'année suivante;
  - Confirmer les positions communes avant les représentations gouvernementales ;
  - Assurer la cohérence Québec–Ontario.

#### **Livrable attendu**

- Présentation officielle annuelle du Baromètre dans un événement reconnu du secteur;
- Déclaration commune publiée à l'issue de chaque alternance;
- Plan de priorités validé pour l'année suivante;
- Compte rendu stratégique transmis aux gouvernements et partenaires clés.

#### **4. Rôle stratégique des associations**

Afin d'assurer la complémentarité :

- Les Armateurs du Saint-Laurent et la Chambre de commerce maritime contribueront à la représentation fédérale et à l'harmonisation réglementaire ;
- L'Organisation maritime de l'Ontario assurera la mobilisation ontarienne et la cohérence avec les partenaires des Grands Lacs ;
- La Société de développement économique du Saint-Laurent assumera le secrétariat opérationnel, la coordination interassociative, la production des analyses et l'organisation des forums annuels en territoire québécois.

Cette répartition vise à maximiser l'expertise sectorielle tout en maintenant une gouvernance neutre et collaborative.

#### **5. Implications financières**

Budget annuel estimé : 300 000 \$ à 400 000 \$



Répartition :

- Contribution humaine et financière des associations partenaires;
- Participation volontaire de membres;
- Partenariat et financement public pour les études.

Une proposition budgétaire détaillée sera soumise ultérieurement.

## 6. Risques stratégiques et mesures d'atténuation

La réussite du Plan d'action 2026-2030 repose sur une gestion proactive des risques suivants :

- Fragmentation sectorielle

La diversité des acteurs du corridor pourrait entraîner une dispersion des messages et des priorités.

Mesure d'atténuation : adoption d'un cadre stratégique commun, clair et partagé, servant de référence à l'ensemble des interventions publiques.

- Sensibilité entourant les projets individuels

L'appui explicite à certains projets pourrait être perçu comme une mise en concurrence entre membres.

Mesure d'atténuation : approche fondée sur des critères d'impact corridor et des catégories d'intervention, sans priorisation de projets spécifiques.

- Asymétrie Québec–Ontario

Un déséquilibre perçu dans la gouvernance pourrait fragiliser la cohésion de l'alliance.

Mesure d'atténuation : instauration d'une coprésidence rotative Québec–Ontario assurant un leadership partagé et une légitimité transfrontalière.

- Absence de résultats tangibles à court terme

Un manque de livrables rapides pourrait limiter l'adhésion politique et sectorielle.

Mesure d'atténuation : production de livrables structurants dès la première année (lancement du Baromètre, amorce de l'étude stratégique, premier mémoire conjoint).

## 7. Bénéfices attendus

- Accès facilité aux investissements structurants;
- Influence accrue auprès des gouvernements;
- Meilleure cohérence stratégique transfrontalière;
- Positionnement du corridor comme solution continentale durable;
- Voix unifiée du corridor.



## 8. Décisions requises

Le Conseil est invité à :

- Endosser le Plan d'action 2026-2030;
- Autoriser la négociation et la signature d'une entente interassociative;
- Confirmer le rôle de la Sodes dans l'exécution du Plan;
- Autoriser l'élaboration d'un budget détaillé pour 2026-2027.

PROJET