

Réaliser le potentiel du système des Grands Lacs et du Saint-Laurent :

Analyse économique des services de réception de conteneurs dans six ports de l'Est du Canada

Rapport final

16 octobre 2025



Cette page est volontairement laissée vierge.

Offrir des services de réception de conteneurs dans le GLSL pour renverser le recul des parts de marché en transport conteneurisé

L'étude évalue les bénéfices économiques nets de l'expansion des services de conteneurs de l'ASFC dans six ports le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent (GLSL)

Les chaînes d'approvisionnement du Canada sont de plus en plus vulnérables en raison de leur dépendance à l'égard de seulement trois ports de la côte Est (Halifax, Saint John, Montréal) pour les importations de conteneurs. Cette réalité aggrave les risques de congestion, limite la résilience et expose l'économie à des perturbations telles que des grèves, des blocages ferroviaires et des tensions géopolitiques. La croissance de la productivité du Canada stagne et ses ports sont à la traîne par rapport à ceux des autres pays du G7 en termes d'efficacité et de débit, avec des temps d'attente prolongés pour les navires et une baisse des volumes de conteneurs.

Consciente de cet impératif stratégique, la Chambre de commerce maritime (CCM) a chargé Aviseo Conseil d'évaluer les bénéfices économiques nets de l'extension des services de réception et d'inspection des conteneurs maritimes internationaux par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) dans six ports situés le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent (GLSL). Plus précisément, l'étude vise à atteindre les objectifs suivants :

- 1 Identifier les **enjeux économiques liés à la situation actuelle** (service uniquement disponible à Halifax, Saint John et Montréal)
- 2 Présenter un portrait de six ports situés le long de la voie maritime (**Québec, Valleyfield, Picton, HOPA, Windsor, Goderich**)
- 3 Évaluer l'**impact économique net de l'autorisation de l'inspection des conteneurs** dans ces six ports
- 4 Identifier les **effets structurants et stratégiques** associés à l'autorisation de l'inspection des conteneurs dans ces ports.

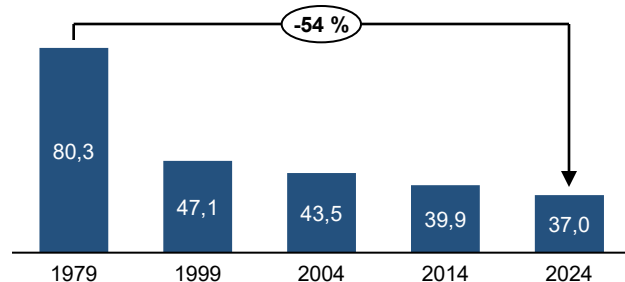
La Voie maritime du Saint-Laurent fonctionne à moins de la moitié de sa capacité de 1979

Contrairement à de nombreuses voies d'accès mondiales, le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent (GLSL) n'a pas pleinement participé à la tendance à la conteneurisation

- Pour augmenter de manière significative l'utilisation de la voie navigable, le trafic de marchandises (en particulier les conteneurs) reste la seule voie réaliste et inexploitée, car les volumes passagers et récréatifs sont beaucoup trop limités pour faire pencher la balance.

Trafic combiné sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Amérique du Nord; 1979-2024; en millions de tonnes



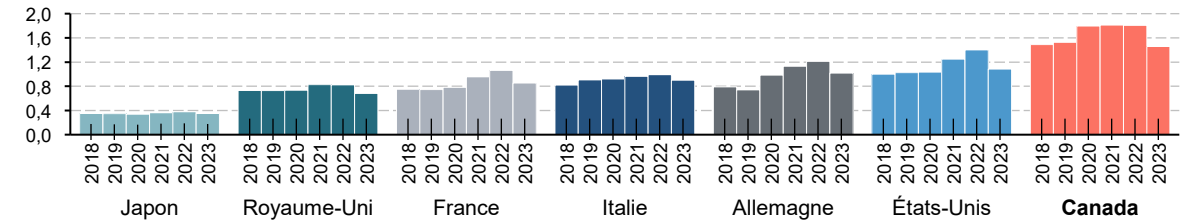
Le Canada se classe dernier parmi les pays du G7 en termes de performance des opérations portuaires de conteneurs

Le décalage entre la croissance mondiale du débit des ports à conteneurs (+7 %) et la baisse du débit au Canada (-13 %) entre 2019 et 2023 suggère que les ports canadiens ne parviennent pas à absorber l'augmentation des volumes commerciaux, ce qui indique des limites structurelles en termes de capacité, de fluidité des services, ou les deux

- De 2018 à 2023, le Canada a constamment affiché le temps médian d'escale le plus élevé pour les porte-conteneurs, avec une moyenne d'environ 1,6 à 1,8 jour, soit près de quatre fois plus que le Japon et bien au-delà de ses homologues du G7
- Le temps d'escale toujours élevé au Canada correspond à la baisse de son débit conteneurisé, ce qui suggère un goulot d'étranglement systémique où les ports sont non seulement plus lents, mais aussi moins capables de gérer la croissance du volume.

Temps passé au port, navires porte-conteneurs

Pays du G7; 2018-2023; nombre médian de jours

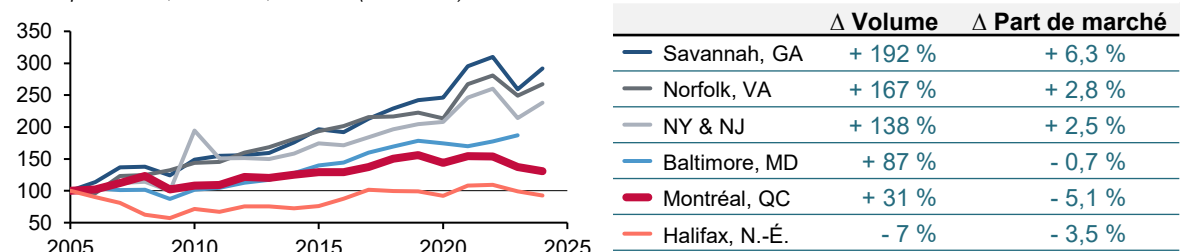


Le Saint-Laurent perd du terrain dans les flux de conteneurs nord-américains

Si cette tendance se maintient, les ports de l'Est du Canada risquent d'être progressivement écartés des réseaux mondiaux de transport maritime, ce qui réduirait leur impact économique, compromettrait leur rôle de portes d'entrée commerciales nationales et détournerait les flux logistiques vers les ports américains.

Croissance des flux de conteneurs, principaux ports à conteneurs de la côte Est

Amérique du Nord; 2005-2024; en indice (2005 = 100)



La multiplication des points d'entrée permettrait de réaliser le potentiel du réseau GLSL



Le temps comme obstacle au commerce

Une étude réalisée en 2024 par le National Bureau of Economic Research a démontré que **seulement 17 % des paires marché-transporteur choisissent le port le plus avantageux sur le plan géographique**. Cela suggère que le temps constitue un obstacle au commerce, poussant les commerçants à sacrifier la commodité géographique afin d'éviter la congestion portuaire.

La dynamique concurrentielle du secteur maritime révèle que même des différences marginales en termes d'efficacité et de coût peuvent influencer les décisions d'acheminement.

Si un port ne répond pas à ces attentes, en n'offrant pas de services rapides et rentables, il risque de perdre du trafic au profit de ports concurrents plus efficaces, moins encombrés et mieux *positionnés* pour répondre aux priorités opérationnelles et économiques des compagnies maritimes mondiales.

Les six ports inclus dans l'étude requièrent les services d'inspection des conteneurs de l'ASFC pour concrétiser ce potentiel

- Bien que les besoins précis varient d'un port à l'autre, en fonction de leur taille, de leur emplacement et de leur modèle d'exploitation, les services demandés à l'ASFC se répartissent en trois catégories :
 - Désignation de premier port d'arrivée
 - Octroi de licences d'entrepôt d'attente
 - Services d'inspection mobiles.

Tous les projets proposés reposent sur leurs propres mérites et ont soit obtenu, soit démontré leur capacité et leur volonté de financer toutes les installations nécessaires pour recevoir les services demandés.



Des projets à faible coût qui généreront de la richesse pour l'économie canadienne et ses régions



Libérer le potentiel du réseau GLSL permettrait de générer un large éventail d'avantages qui se renforcent mutuellement

Les retombées économiques de l'ajout de services d'inspection des conteneurs dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent se concrétisent par plusieurs voies complémentaires qui, ensemble, améliorent la compétitivité et la productivité commerciales, tout en réglant les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement.

Réduction des délais de transport. Un transport plus rapide grâce à un meilleur acheminement ou à une plus grande efficacité des ports réduit les coûts du commerce, ce qui stimule les flux commerciaux et facilite l'accès aux marchés.

Réduction des coûts de transport. La diminution des coûts de transport dans l'ensemble des dépenses logistiques, y compris le transport routier, le transport ferroviaire, le stockage et la manutention, réduit les prix à l'importation et augmente les profits des exportateurs, renforçant ainsi la participation du Canada aux chaînes de valeur mondiales.







Répartition efficace des conteneurs vides. L'allocation efficace d'un plus grand nombre de conteneurs vides réduit les coûts des exportateurs et renforce la compétitivité du Canada à l'étranger.

Augmentation de la capacité des points d'accès. L'ouverture de nouveaux points d'accès dans d'autres ports améliore l'efficacité et la résilience de l'ensemble du système.

Arrivées de navires plus chargés. L'arrivée de navires plus chargés au Port de Québec réduit les coûts par conteneur et améliore l'efficacité commerciale tant pour les exportateurs que pour les importateurs.

Mécanismes de bénéfices économiques en jeu, par projet

Ports à l'étude

Mécanisme économique	Ports					
	Québec	Valleyfield	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich
 Réduction des délais de transport	✓	✓	✓		✓	✓
 Réduction des coûts de transport	✓			✓	✓	
 Répartition efficace des conteneurs vides	✓	✓	✓	✓	✓	✓
 Augmentation de la capacité et amélioration de la flexibilité		✓				
 Arrivées de navires plus chargés	✓					
 Effets structurants et stratégiques	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Les bénéfices économiques et environnementaux pour le Canada dépassent largement les coûts liés à la fourniture des services

Une fois ces projets arrivés à maturité, soit environ cinq ans après leur lancement, les retombées économiques liées au passage d'environ 330 800 conteneurs dans les ports étudiés s'élèveront à **131 M\$ de dollars par an en valeur ajoutée**.

Ces projets relatifs aux conteneurs contribueront de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à l'augmentation de la productivité des entreprises importatrices et à l'amélioration de la rentabilité des entreprises exportatrices, les **revenus des entreprises du Québec et de l'Ontario augmenteront de 132,4 millions de dollars**
- Les ménages du Québec et de l'Ontario bénéficieront également du projet, leur **revenu disponible augmentant de plus de 360 millions de dollars par an**
- Les gouvernements du Québec et de l'Ontario pourront compter respectivement sur 86,8 millions de dollars et 38,2 millions de dollars de recettes fiscales, tandis que **le gouvernement du Canada pourra compter sur environ 79,1 millions de dollars de recettes fiscales supplémentaires**.

Au-delà de ces chiffres, il convient de noter que l'accès à des intrants importés à moindre coût est un levier stratégique qui augmente directement la compétitivité des entreprises de l'Est du Canada sur les marchés nationaux et internationaux.

 **79,1 M\$ de revenus fiscaux supplémentaires récurrents pour le gouvernement du Canada**

Sommaire des retombées économiques des services de réception de conteneurs¹

Canada; en millions de dollars; pour une année type

	Impacts économiques récurrents annuels (en millions de dollars)						
	Québec	Valleyfield	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich	Canada ²
Valeur ajoutée	59,7	5,2	26,9	10,0	24,6	4,5	131,0
Revenus des entreprises	59,0	5,8	26,4	10,5	25,9	4,8	132,4
Revenu disponible des ménages	191,6	9,2	65,4	26,3	61,8	11,5	365,9
Revenus du gouvernement fédéral	42,7	2,1	13,5	5,4	12,9	2,4	79,1
Délai de récupération des coûts liés à l'ASFC	Mois	Semaines	Mois	n.d.	Mois	Semaines	-








¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.² Les retombées pour le Québec ont été estimées à l'aide du modèle EGC du Québec, tandis que celles pour Picton, Hamilton, Windsor et Goderich ont été estimées à l'aide du modèle EGC de l'Ontario. Les résultats représentent donc une limite inférieure des retombées attendues à l'échelle du Canada. Sources : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations à partir des modèles d'équilibre général calculable (EGC) internes d'Aviseo pour le Canada, le Québec et l'Ontario, 2025.

Des projets pour lesquels les bénéfices vont bien au-delà des retombées économiques et fiscales mesurées

Sept effets structurants principaux ont été identifiés

La mise en place de services de réception de conteneurs aura des effets qui créeront de la valeur pour le Canada et iront au-delà des bénéfices économiques directement attribuables aux services sur leurs sites respectifs. Ces effets structurants peuvent être regroupés en trois catégories :

■ Développement durable ■ Développement régional ■ Réseaux et chaînes d'approvisionnement

 Réduction des émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> Les émissions de GES évitées grâce aux projets de conteneurs proposés équivalent à retirer 11 512 voitures de la circulation. La réduction des émissions de GES et des externalités négatives associées au transport routier contribue à la réalisation des objectifs de transition énergétique.
 Efficacité des chaînes d'appro.	<ul style="list-style-type: none"> Environ 42 % des trajets de conteneurs en camions entre le Québec et l'Ontario consistent à ramener des conteneurs vides à leur point d'origine. Ce phénomène illustre l'inefficacité économique majeure du système actuel. En augmentant le nombre de terminaux, les conteneurs vides peuvent être plus facilement (ré)alloués là où ils sont requis, ce qui réduit les trajets inutiles. Cela permet de réduire les coûts totaux de la chaîne d'approvisionnement, d'améliorer la productivité du transport et représente un gain net pour l'économie dans son ensemble.
 Croissance économique régionale	<ul style="list-style-type: none"> La mise en place de tels terminaux représente un levier structurant pour le développement régional en renforçant l'intégration des régions dans les flux commerciaux mondiaux. En pratique, cela réduit la dépendance de certaines régions à l'égard du seul marché canadien. De plus, la création d'un port dans une région agit comme un catalyseur pour le développement de zones industrielles, ce qui stimule les investissements privés à long terme et élargit l'assiette fiscale pour tous les niveaux de gouvernement.
 Équité interrégionale	<ul style="list-style-type: none"> Les nouveaux terminaux contribueront à rétablir une certaine équité interrégionale en matière d'accès aux infrastructures stratégiques. Cette approche répond également à une préoccupation en matière d'aménagement du territoire : en ouvrant l'accès au commerce mondial dans ces régions, le Canada favorise une répartition plus équilibrée des bénéfices économiques liés au commerce international. À long terme, cela réduit les inégalités régionales en matière de productivité et de revenus, contribuant ainsi à un développement économique plus efficace et durable.
 Résilience de la chaîne d'appro.	<ul style="list-style-type: none"> Le Canada est particulièrement vulnérable aux perturbations ferroviaires. De même, les opérations portuaires sont régulièrement affectées par des conflits de travail qui paralysent leurs activités. La diversification des points de réception renforce la résilience des chaînes d'approvisionnement en réduisant la dépendance à l'égard d'un seul point d'entrée.
 Diversification des échanges	<ul style="list-style-type: none"> En offrant un accès plus direct aux marchés européens et asiatiques via le fleuve Saint-Laurent, les nouveaux terminaux permettent aux exportateurs canadiens de réduire leur exposition aux cycles économiques (et politiques) américains. La diversification des marchés contribue à répartir les risques et à améliorer la stabilité des revenus d'exportation.
 Réduction des coûts d'infra.	<ul style="list-style-type: none"> Le transport routier lourd est l'une des principales causes de détérioration prématurée des routes et des ponts. Prolonger la durée de vie utile des routes libère des ressources publiques qui peuvent être réaffectées à d'autres priorités (telles que la santé, l'éducation ou l'innovation). De plus, la réduction du trafic lourd contribue à la sécurité routière et améliore la fluidité du trafic pour les usagers.

L'expansion des services de l'ASFC contribue directement à la réalisation de cinq des priorités nationales clés du Canada

- 1 Une économie canadienne unifiée** : L'ouverture de nouveaux points de service dans plusieurs ports renforce l'unité de l'économie canadienne. En réduisant les goulots d'étranglement potentiels et en permettant à plusieurs points d'entrée de gérer la réception et l'inspection des conteneurs, cette politique assure une circulation efficace des marchandises à l'échelle nationale et améliore la compétitivité globale.
- 2 Investissements stratégiques dans les infrastructures** : Cette initiative soutient l'objectif du gouvernement de stimuler la croissance économique grâce à des infrastructures stratégiques. La mise en place de services dans six ports permettrait d'obtenir des retombées économiques importantes à un coût relativement faible, d'attirer de nouveaux investissements et de renforcer le potentiel de croissance à long terme du Canada.
- 3 Action climatique** : Notre étude démontre que la création de nouveaux points de service dans les six ports permettrait de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre. En raccourcissant les itinéraires de transport terrestre et en optimisant la logistique, cette initiative contribue directement aux engagements climatiques du Canada, tout en mettant à profit des infrastructures en eaux profondes résilientes aux fluctuations des niveaux d'eau.
- 4 Diversification des échanges commerciaux** : La croissance des exportations dépend d'un accès fiable aux conteneurs, une ressource qui est déjà rare. En augmentant le nombre de points de service, les entreprises canadiennes peuvent obtenir plus facilement l'accès aux conteneurs, rester compétitives et diversifier leurs exportations vers de nouveaux marchés au-delà de l'Amérique du Nord.
- 5 Résilience économique et souveraineté** : La diversification des points de réception des conteneurs renforce la résilience des chaînes d'approvisionnement, réduisant ainsi la vulnérabilité aux grèves, à la congestion ou aux perturbations imprévues. Elle renforce également la sécurité nationale en garantissant un système maritime robuste et flexible, capable de rediriger le trafic en cas de besoin, préservant ainsi la souveraineté économique du Canada.

Table des matières

	<i>Page</i>
Sommaire.....	3
Conception et objectifs de l'étude.....	8
Contexte.....	13
– Contexte macroéconomique et politique	14
– État du commerce conteneurisé dans le système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent	19
– Solutions	28
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés.....	32
Bénéfices économiques nets.....	38
– Sommaire des bénéfices économiques	39
– Port de Québec	40
– Port de Valleyfield	44
– Picton Terminals	48
– Hamilton Container Terminal	51
– Port de Windsor	55
– Port de Goderich	61
Effet structurant et implications.....	64
– Émissions de GES et de polluants atmosphériques évitées	69
Conclusion.....	70
Annexes.....	75



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

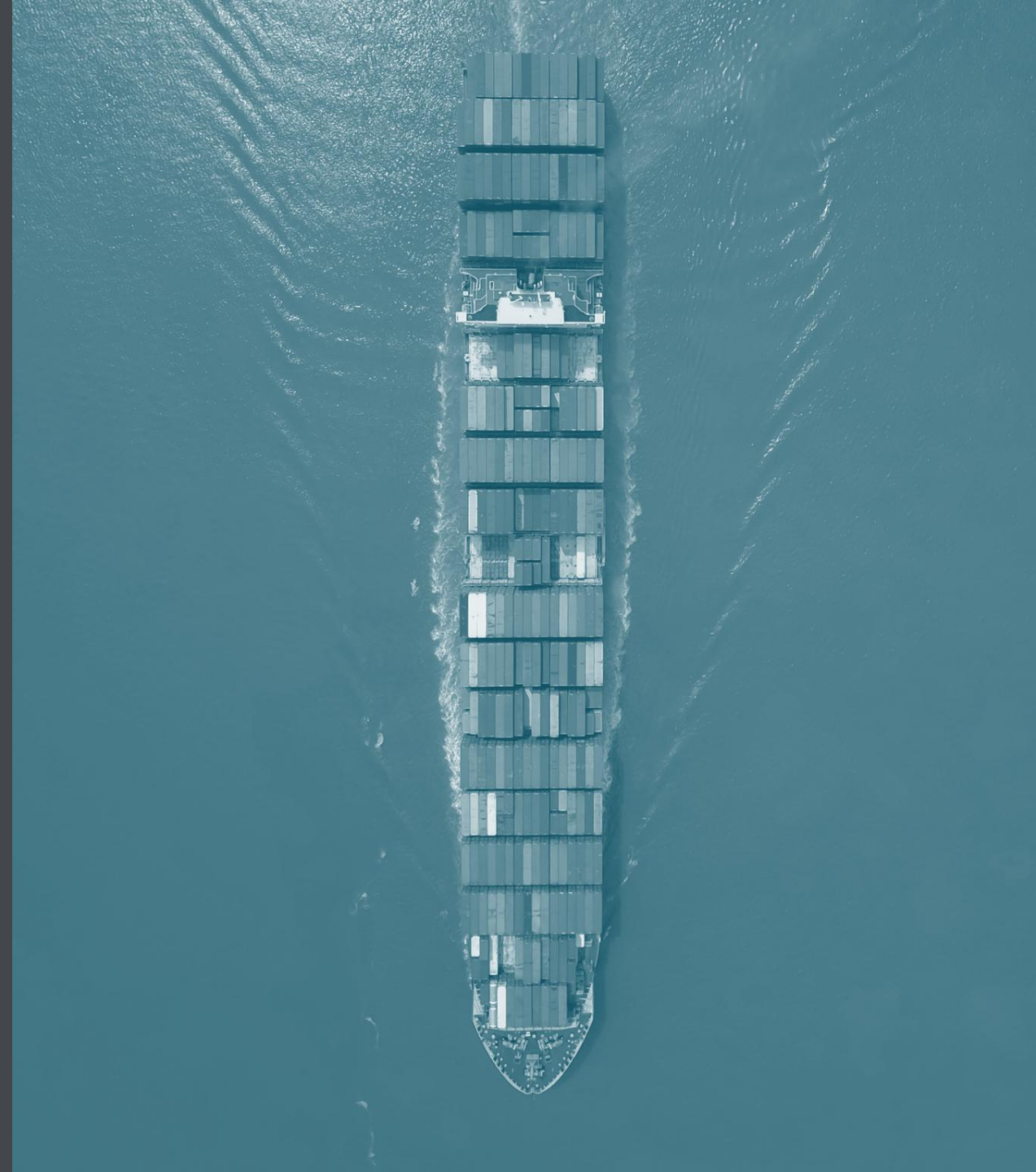
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Une étude pour réaliser le potentiel du système des Grands Lacs et du Saint-Laurent

Les pressions exercées sur le commerce mondial et les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement du Canada rendent de plus en plus urgente l'ouverture de nouvelles voies commerciales. À l'heure actuelle, l'importation de conteneurs n'est possible que par trois ports situés sur la côte Est du Canada (Halifax, en Nouvelle-Écosse, Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Montréal, au Québec), ce qui soutient un goulot d'étranglement structurel qui augmente les risques de congestion et limite la résilience.

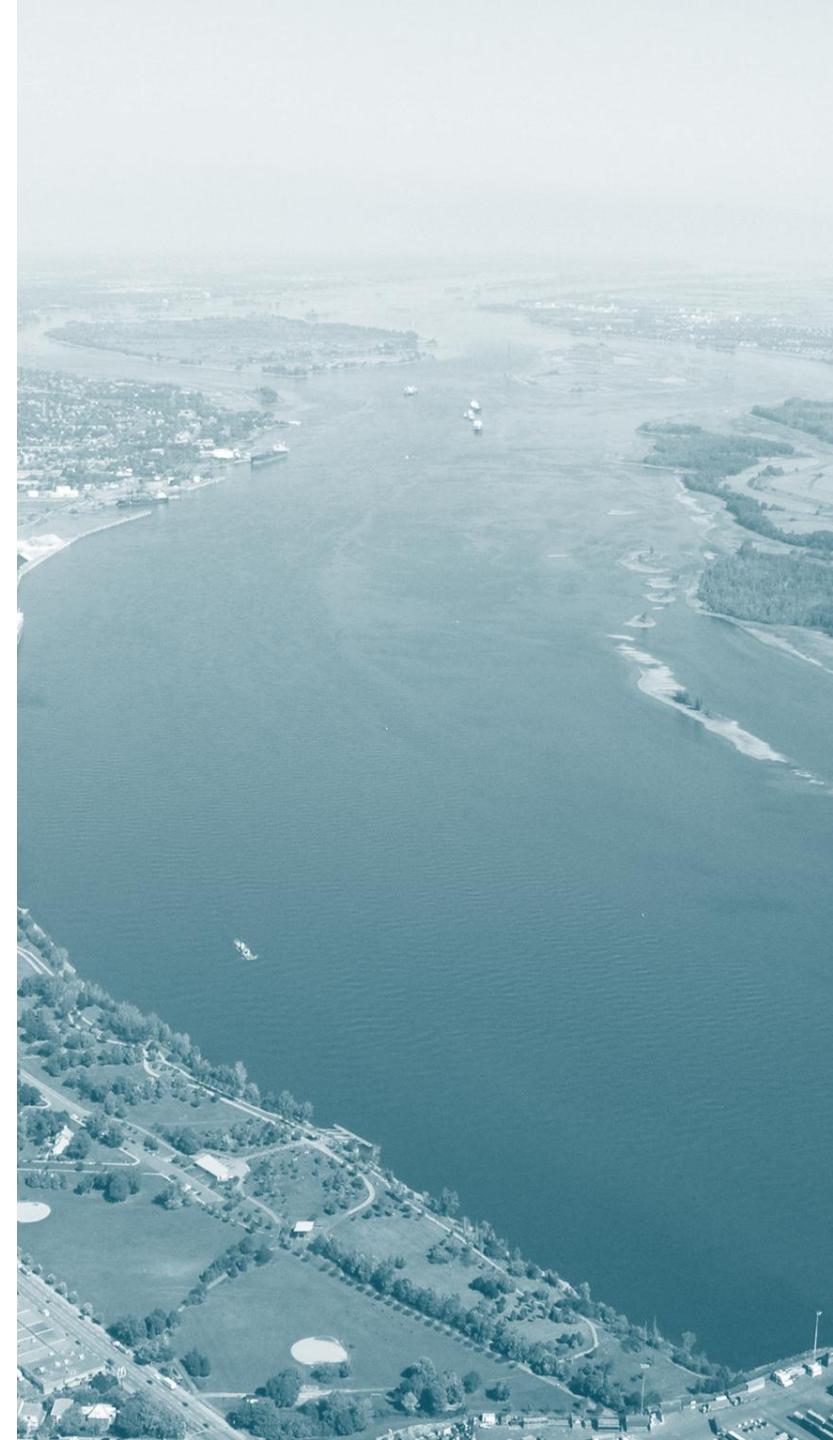
Consciente de cet impératif stratégique, la Chambre de commerce maritime (CCM) a chargé Aviseo Conseil d'évaluer les bénéfices économiques nets de l'extension des services de réception et d'inspection des conteneurs maritimes par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) dans six ports situés le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent (GLSL).

Plus précisément, l'étude vise à atteindre les objectifs suivants :

- 1 Identifier les enjeux économiques liés à la situation actuelle (service uniquement disponible à Halifax, Saint John et Montréal)
- 2 Présenter un portrait de six ports situés le long de la voie maritime (Québec, Valleyfield, Picton, HOPA, Windsor, Goderich)
- 3 Évaluer l'impact économique de l'autorisation de l'inspection des conteneurs dans ces six ports
- 4 Identifier les effets structurants et stratégiques associés à l'autorisation de l'inspection des conteneurs dans ces ports

L'étude, qui a été réalisée entre les mois de mai et septembre 2025, s'est appuyée sur les données, les études et les publications scientifiques disponibles lors de sa réalisation.

De plus, la méthodologie rigoureuse utilisée dans l'étude répond aux attentes de la Chambre de commerce maritime et aux meilleures pratiques en matière d'économie.



Un rapport organisé autour de quatre sections complémentaires

Ce rapport comporte quatre sections, chacune présentant ses propres conclusions, qui contribuent à une compréhension globale des retombées économiques nettes pour le Québec, l'Ontario et le Canada liées à l'ouverture, par l'ASFC, de postes d'inspection des conteneurs dans six ports du réseau GLSL.

1 – Contexte

- Présenter l'importance du secteur du transport maritime, les tendances récentes et le contexte économique qui le façonne. Donner un aperçu des principaux enjeux qui menacent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement dans l'Est du Canada.

2 – Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

- Présenter les différents modèles utilisés, les mécanismes d'impact sous-jacents et les principales hypothèses de modélisation.

3 – Description des projets et bénéfices économiques nets

- Estimer les retombées économiques nettes de la mise en œuvre de services de réception de conteneurs dans six ports du réseau GLSL pour le Québec, l'Ontario et le Canada, ainsi que le temps nécessaire pour récupérer les dépenses fédérales, dans la mesure du possible.

4 – Effets structurants et implications

- Identifier les principaux effets structurants associés à la mise en œuvre de ces services, notamment en matière de développement durable, de développement régional et de résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Limites de l'étude

L'interprétation des résultats présentés dans ce rapport doit tenir compte de certaines limites constatées au cours de l'étude :

- La disponibilité des données dans le secteur maritime reste limitée, et les ports étudiés ont des capacités variables en matière de collecte de données et de production d'informations. Par conséquent, Aviseo a formulé certaines hypothèses lorsque les informations n'étaient pas disponibles, tout en respectant les meilleures pratiques en matière de sciences économiques
- Les détails concernant les exigences de l'ASFC en matière d'infrastructure et de main-d'œuvre pour la mise en œuvre des services proposés ne sont ni accessibles au public ni fournis aux ports qui en ont fait la demande. Par conséquent, Aviseo a élaboré des hypothèses prudentes basées sur deux sources : le plus récent projet d'installation d'inspection de conteneurs internationaux (Halifax) et des informations exclusives obtenues auprès de certaines autorités portuaires
- Les hypothèses intégrées au modèle sont fondées sur une vérification croisée de multiples sources, notamment la littérature scientifique pertinente, les données provenant d'agences statistiques réputées, les consultations avec les autorités portuaires et leurs partenaires commerciaux, ainsi que nos échanges avec Transports Canada.

Bien que tous les efforts aient été déployés pour garantir l'exactitude des informations contenues dans cette étude au moment de sa réalisation, rien ne garantit qu'elles resteront exactes à l'avenir ou qu'elles le seront au moment où ce rapport sera consulté.



Glossaire et explications

Glossaire	
Terme	Définition
ASFC	L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est l'organisme fédéral responsable de l'application des lois frontalières, du contrôle de l'immigration et des services douaniers. Elle veille à faciliter les échanges et les déplacements légitimes tout en assurant la sécurité du Canada.
CN	Le Canadien National (CN) est le plus grand réseau ferroviaire du Canada, offrant des services de transport de marchandises à travers l'Amérique du Nord
APC	Les administrations portuaires canadiennes (APC) exercent leurs activités de façon autonome par rapport au gouvernement fédéral. Elles sont dirigées par un conseil d'administration composé de représentants des usagers du port ainsi que des gouvernements municipal, provincial et fédéral.
CPKC	Le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) est le chemin de fer reliant le Canada, les États-Unis et le Mexique, issu de la fusion entre le Canadien Pacifique et Kansas City Southern.
Tirant d'eau	Le tirant d'eau d'un navire est la distance verticale entre la ligne de flottaison et le point le plus bas de sa coque. Il détermine la profondeur minimale d'eau nécessaire pour qu'un navire puisse entrer ou sortir d'un port en toute sécurité. Les ports à faible profondeur ne peuvent accueillir que des navires dont le tirant d'eau est égal ou inférieur à la profondeur du chenal.
Premier port d'arrivée (First Port of Arrival; FPOA)	Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où un navire s'arrête pour quelque raison que ce soit (chargement ou déchargement de cargaison, ravitaillement, inspection de sécurité, changement d'équipage, déviation, etc.). Selon le mémorandum D12-1-1 de l'ASFC : pour les navires entrant au Canada depuis le large avec une cargaison étrangère, Montréal est le PPA; pour ceux en provenance des Grands Lacs passant par le canal Welland, Port Colborne est le PPA.
RGT et RGTH	RGT : Région du Grand Toronto; RGTH : Région du Grand Toronto et de Hamilton.
Arrivée tardive	Arrivée d'un navire à un port après l'heure prévue, généralement mesurée par rapport à la fenêtre d'accostage publiée.
LU-TU (Lighten Up – Top Up)	Le terme LU-TU (alléger – combler) désigne une opération de manutention en deux étapes utilisée dans les ports soumis à des restrictions de tirant d'eau. Dans la phase LU, un grand navire décharge une partie de sa cargaison dans un port intermédiaire pour réduire son tirant d'eau et poursuivre sa route vers des eaux moins profondes. Dans la phase TU, le même navire (ou un navire de relais) recharge les conteneurs plus loin pour retrouver sa pleine capacité.
GLSL	Également appelé SLGL, acronyme du système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs (SLGL)/Grands Lacs et du Saint-Laurent (GLSL).
Entrepôt d'attente (Sufferance warehouse)	Les entrepôts d'attente sont des installations privées agréées par l'ASFC pour l'entreposage à court terme et l'inspection des marchandises importées non encore libérées par les douanes. Ils permettent de désengorger les ports en entreposant les biens à l'intérieur des terres.
Temps de séjour au terminal	Temps moyen qu'un conteneur passe dans un terminal entre son déchargement d'un navire et son départ par camion ou par train.
EVP	Le terme EVP (équivalent vingt pieds) est la norme pour le trafic conteneurisé, où la cargaison est mesurée en volume plutôt qu'en poids.
Intégrité des horaires	Fiabilité des heures d'arrivée et de départ d'un navire par rapport à son horaire publié, généralement exprimée en pourcentage d'escales effectuées à l'heure.

Explications

Terme	Explication
Dollars (\$)	Les montants en dollars sont toujours exprimés en dollars canadiens de 2024, sauf indication contraire.
Tonne (t)	Les tonnes indiquées sont toujours des tonnes métriques, une unité de masse équivalant à 1 000 kilogrammes ou 2 204,06 livres.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

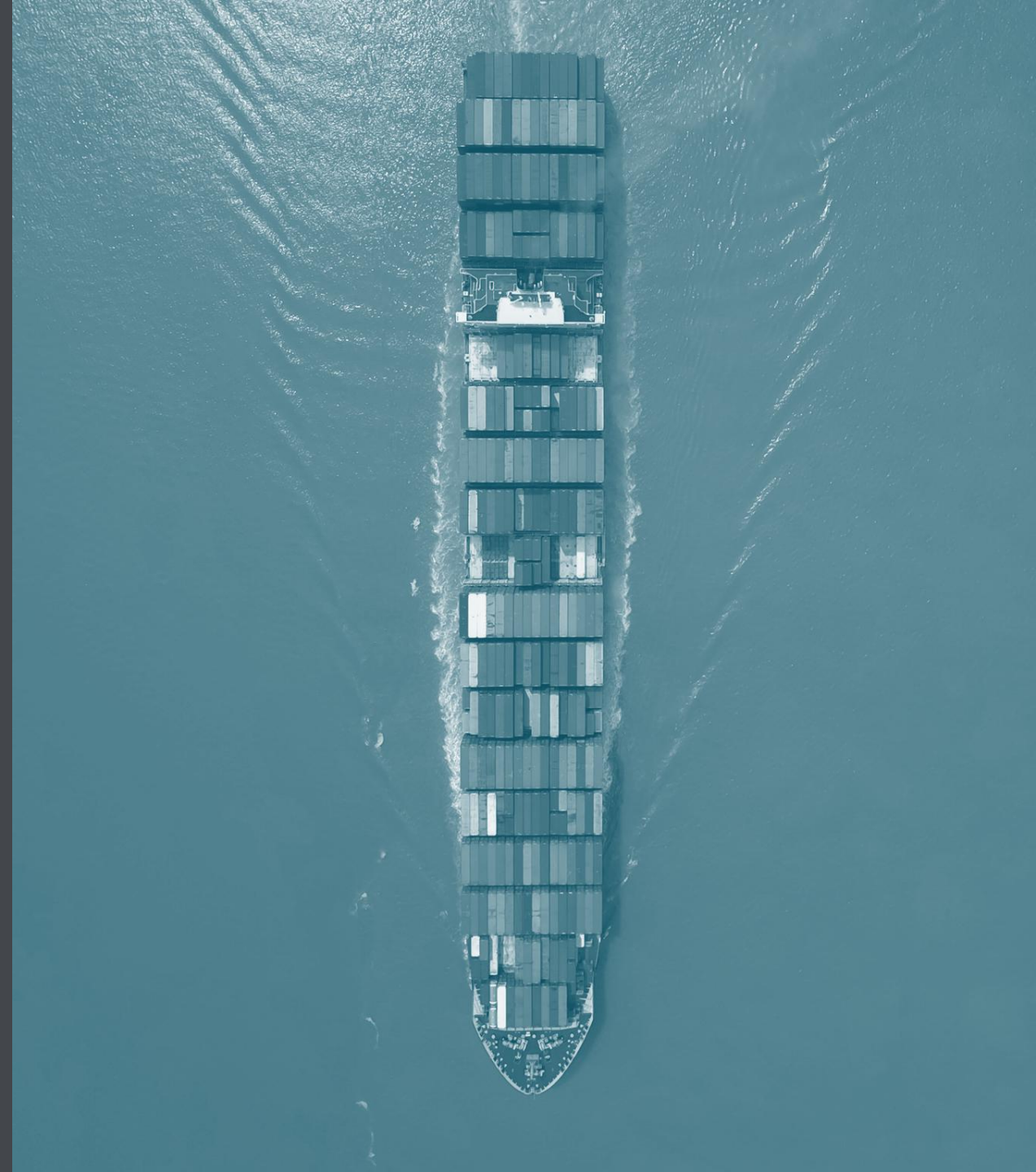
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Le déficit de productivité du Canada exige la mise en place de nouvelles stratégies

Le Canada combine une faible croissance de la productivité et une vulnérabilité accrue aux chocs géopolitiques et commerciaux.

L'écart croissant avec les grandes économies soulève des inquiétudes quant à l'attractivité à long terme du pays.

Les données mettent en évidence un ralentissement marqué de la croissance de la productivité du travail au Canada au cours des dernières décennies

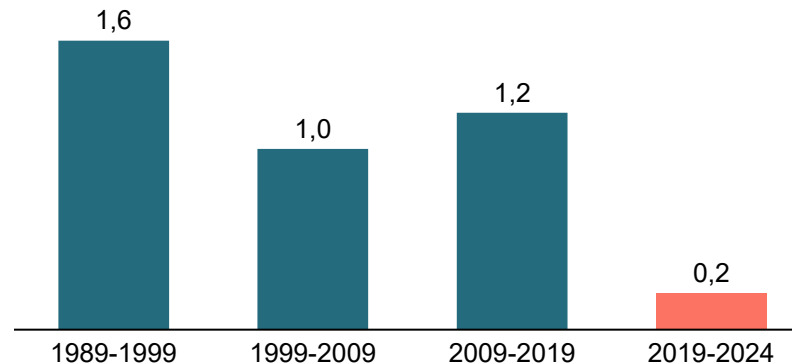
- Dans les années 1990, le PIB par heure travaillée a augmenté en moyenne de 1,6 % par an
- Dans les années 2000, ce rythme a ralenti à 1,0 %, avant de s'améliorer légèrement pour atteindre 1,2 % dans les années 2010
- Depuis 2019, la tendance est particulièrement préoccupante, la croissance annuelle moyenne tombant à seulement 0,2 %, ce qui reflète un ralentissement presque complet des gains de productivité.

Sur la scène internationale, le Canada se classe derrière ses homologues du G7

- En 2023, la productivité du travail au Canada a atteint 59,90 \$ américains par heure travaillée, soit près de 12 \$ de moins que la moyenne du G7
- Seul le Japon affiche un résultat inférieur parmi les pays du G7.

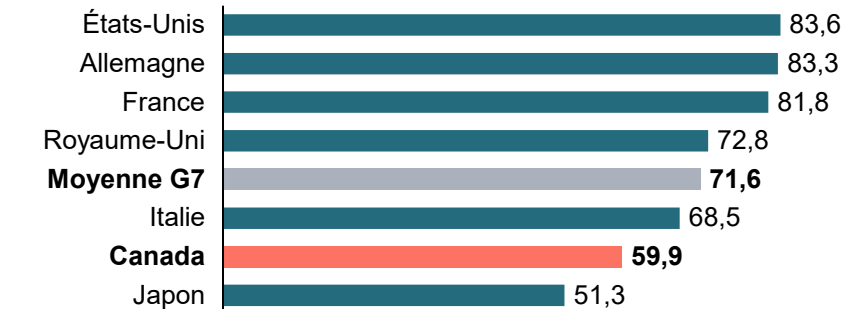
Évolution de la productivité du travail

Canada; 1989-2024; PIB par heure travaillée; croissance annuelle moyenne (%)



Comparaison de la productivité du travail

G7; 2023; PIB par heure travaillée; en dollars américains constants de 2015 (PPA)



Ce double constat (faible niveau de productivité et positionnement international peu favorable) souligne l'importance d'ouvrir davantage de débouchés commerciaux internationaux, non seulement pour diversifier les échanges, mais aussi pour stimuler la productivité, condition essentielle à une croissance durable et robuste.

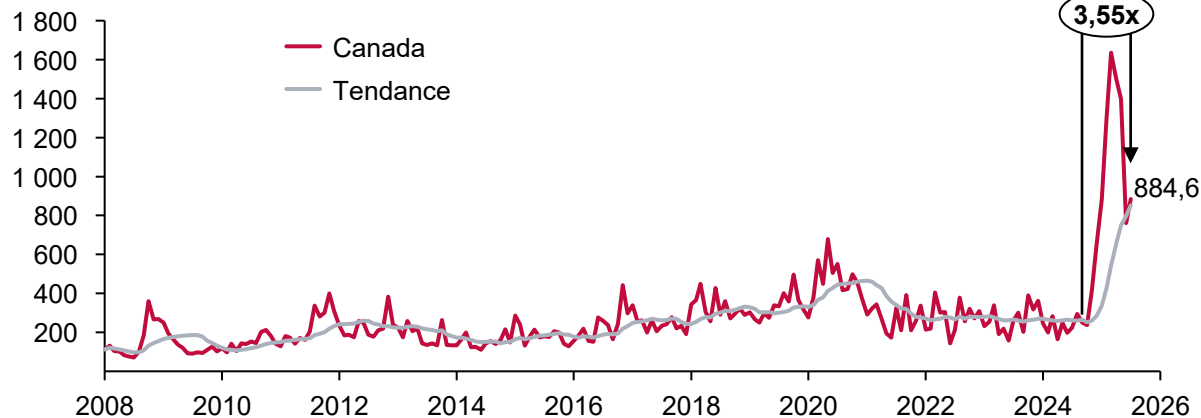
Les tensions géopolitiques croissantes perturbent le commerce international

Les menaces croissantes liées aux politiques commerciales américaines ont réduit la demande pour les produits canadiens, rendant nécessaire la recherche de nouveaux marchés malgré les défis liés aux coûts et à la disponibilité des conteneurs

- Accentuée par le différend commercial actuel entre les États-Unis et leurs alliés, l'incertitude moyenne liée à la politique économique canadienne a plus que triplé depuis la dernière élection présidentielle américaine.

Indice d'incertitude économique

Canada; janvier 2008 – juillet 2025; en indice



Afin de mesurer l'incertitude économique au Canada, *Economic Policy Uncertainty* élabore un indice basé sur des articles traitant du sujet

Le nombre d'articles d'actualité contenant les termes « *incertain* » ou « *incertitude* », « *économique* » ou « *économie* », ainsi que des termes liés aux politiques telles que « *politique* », « *fiscalité* », « *dépenses* », « *réglementation* », « *banque centrale* », « *budget* » et « *déficit* ».

Sources : *Economic Policy Uncertainty*, *La Presse*; *Analyse Aviseo Conseil*, 2025.

L'escalade des tensions géopolitiques perturbe certains modes de transport de marchandises, en particulier le transport maritime.

Articles publiés entre le 2 mai et le 10 juin 2025.

En forte expansion, l'industrie maritime est un catalyseur de croissance économique mondiale

Le secteur du transport maritime est un pilier du commerce international. Il emploie plus de 2 millions de personnes, génère un chiffre d'affaires annuel de plus de 1,8 billion de dollars et compte plus de 44 000 entreprises à travers le monde

En effet, il revêt une importance cruciale pour les chaînes d'approvisionnement, puisqu'il traite plus de la moitié du volume commercial mondial en valeur, ce qui représente 85 % des tonnes-kilomètres transportées

- Il est chargé de transporter les matières premières essentielles et les produits finis, et de relier les centres de production mondiaux aux marchés de consommation du monde entier.

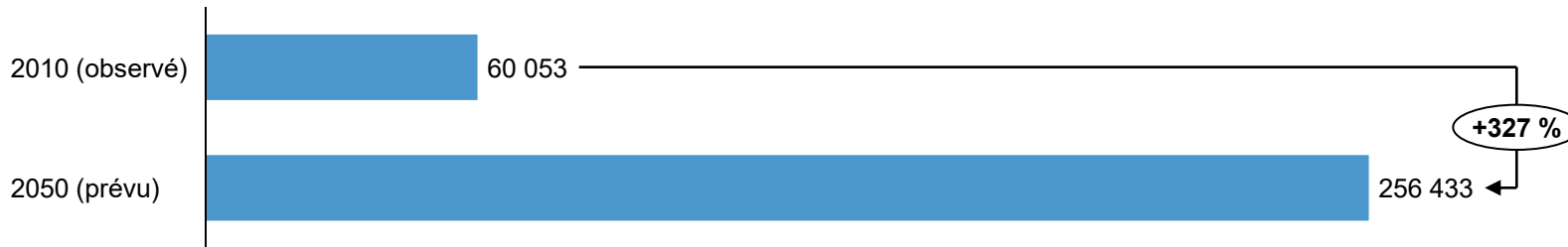
Le transport maritime offre le moyen le plus rentable et le plus évolutif de transporter des marchandises d'un continent à l'autre

- Qu'il s'agisse de marchandises conteneurisées, de marchandises en vrac solide ou liquide, le transport maritime permet une circulation mondiale efficace des ressources premières, des biens intermédiaires et des produits finis
- **Sa force réside dans sa capacité à transporter des volumes importants à faible coût unitaire.**

Pour ces raisons, le transport maritime devrait connaître une croissance spectaculaire de 327 % entre 2010 et 2050, ce qui représente une occasion unique pour le Canada de renforcer son rôle dans le commerce international.

Comparaison entre les volumes mondiaux observés et prévus du fret maritime

Monde; 2010 et 2050; en milliards de tonnes-km



L'industrie du transport maritime en bref

Monde; 2024; en dollars, en % et en chiffres

1 840 G\$ de revenus

176 G\$ de bénéfices

9,6 % en marge bénéficiaire

2 millions d'emplois

44 273 entreprises

129,7 G\$ de salaires

Le débit des ports à conteneurs du Canada a diminué malgré la croissance constante du segment dans le commerce mondial

En 2023, le commerce maritime mondial a enregistré le chargement (et le déchargement) de près de 11,6 milliards de tonnes de marchandises transportées à l'échelle internationale

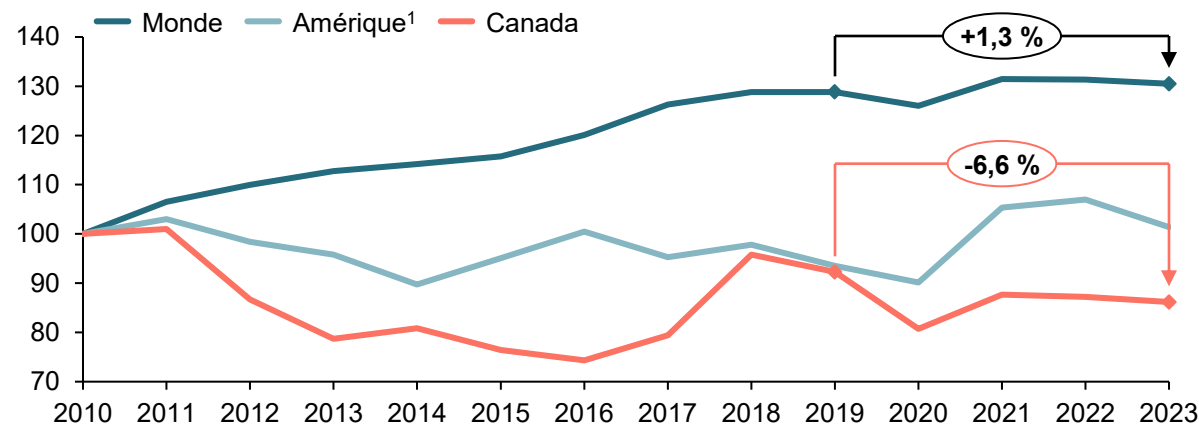
- Ce chiffre représente une légère augmentation de 1,3 % par rapport à 2019
- Malgré cette récente stagnation, le commerce maritime international s'est considérablement développé depuis 2010, avec une croissance notable de 28,8 % enregistrée entre 2010 et 2019
- Au cours de cette période, le total des marchandises déchargées sur le continent américain¹ est resté relativement stable, tandis qu'il a diminué (-6,6 %) au Canada.

La composition du fret maritime s'est orientée vers les marchandises sèches et conteneurisées

- Entre 2010 et 2023, **le commerce conteneurisé a connu une hausse de 57,3 %**
 - Bien que la part des marchandises transportées par des navires-citernes ait diminué, le volume absolu de pétrole brut et de cargaisons liquides transportées a néanmoins augmenté.
- Parallèlement, **le débit des ports à conteneurs canadiens semble être confronté à un goulot d'étranglement**
 - Le débit total des ports à conteneurs du pays était inférieur de 13 % en 2023 par rapport à 2019.

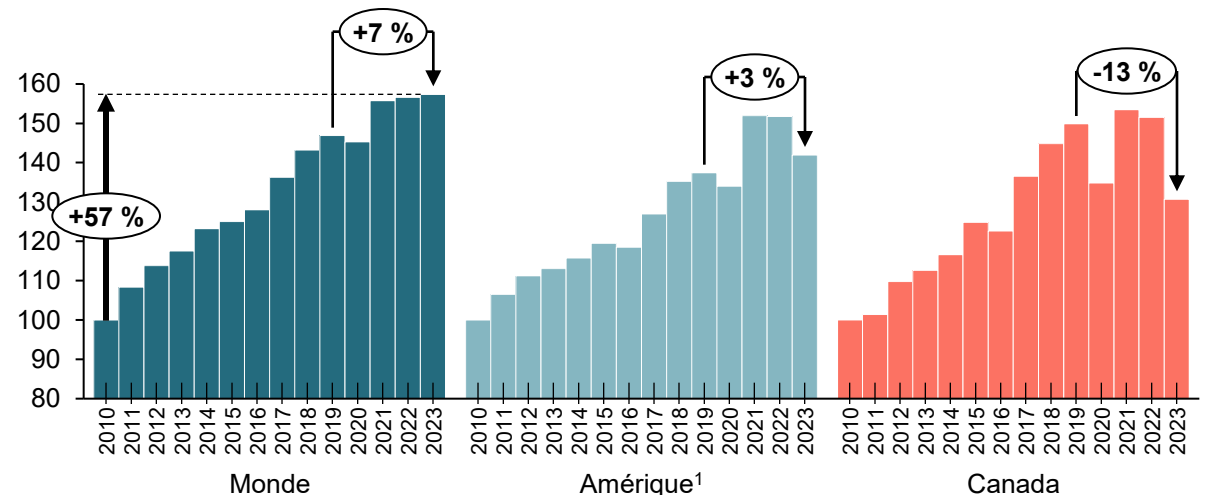
Évolution du commerce maritime, total des marchandises déchargées

Monde; 2010-2023; en indice (2010 = 100)



Évolution du débit des ports à conteneurs

Monde; 2010-2023; en indice (2010 = 100)



¹ Amérique du Nord et Amérique du Sud

Sources : UNCTAD; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

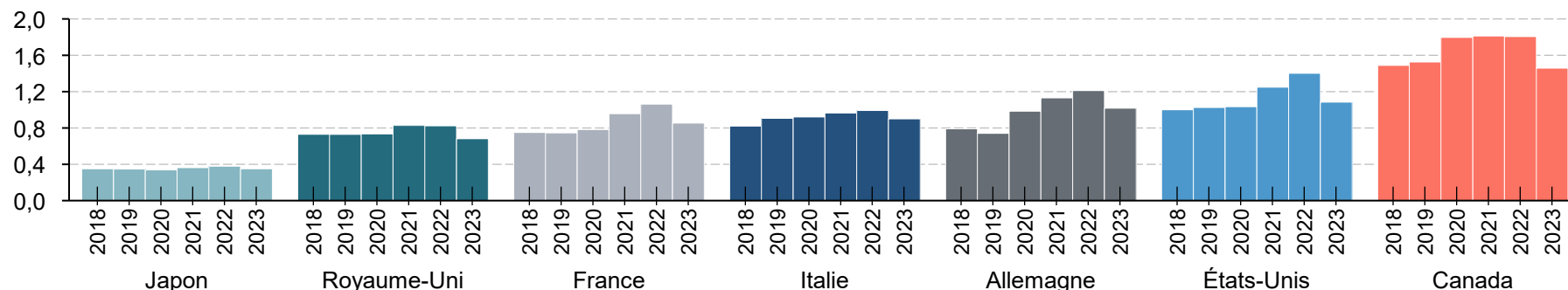
Le Canada se classe dernier du G7 en efficacité des opérations portuaires conteneurisée

Les ports à conteneurs canadiens affichent clairement des performances insuffisantes, comme en témoignent la baisse du débit et la moindre efficacité des opérations portuaires par rapport à d'autres pays développés.

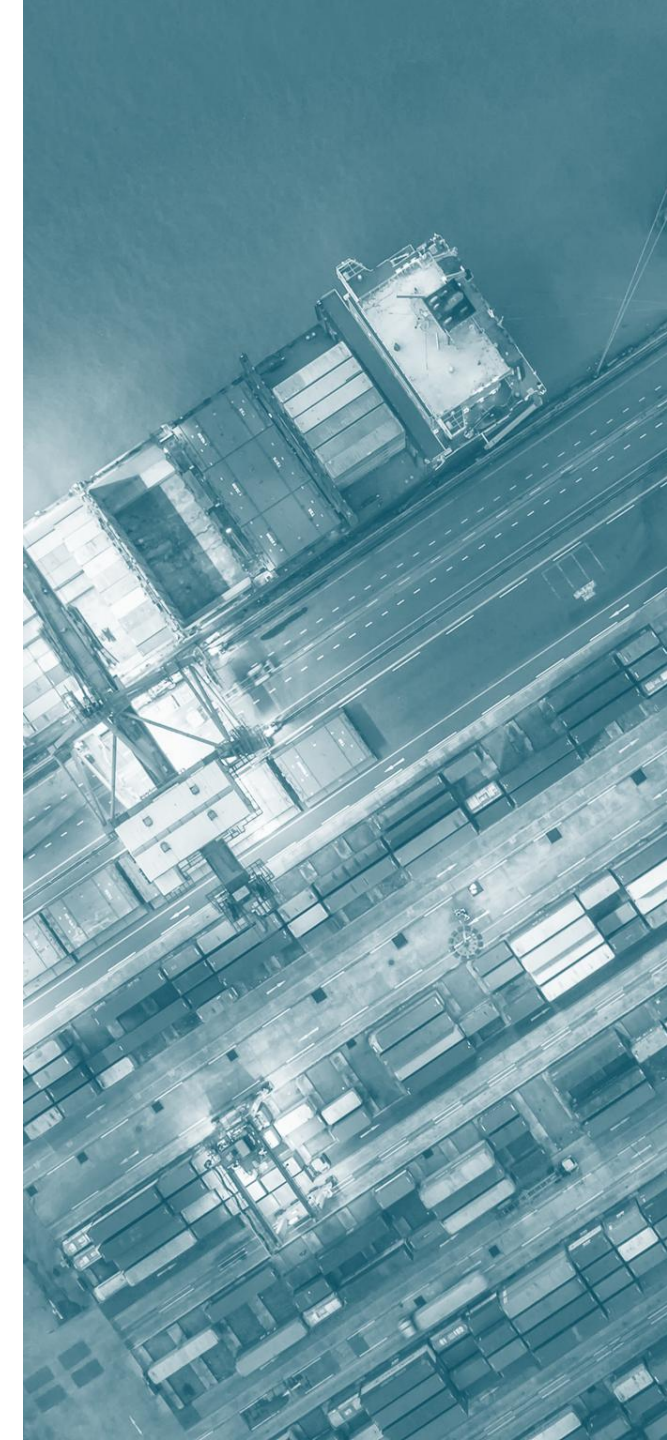
- Le décalage entre la croissance mondiale du trafic portuaire de conteneurs (+7 %) et la baisse du trafic au Canada (-13 %) entre 2019 et 2023 suggère que les ports canadiens ne parviennent pas à absorber l'augmentation des volumes commerciaux, ce qui indique des limites structurelles en matière de capacité, de fluidité des services, ou les deux
 - Cet écart de performance est encore renforcé par la position du Canada en bas du classement du G7 en ce qui concerne le temps passé par les navires dans les ports. De 2018 à 2023, le Canada a constamment affiché le temps médian le plus élevé pour les porte-conteneurs, avec une moyenne d'environ 1,6 à 1,8 jour, soit près de quatre fois plus que le Japon et bien au-dessus de ses homologues du G7.
- Les longs séjours au port sont un indicateur de congestion, d'inefficacité ou de disponibilité limitée des postes d'amarrage et sont fortement corrélés à des coûts plus élevés, des retards et une attractivité moindre pour les acteurs internationaux
 - La durée d'escale toujours élevée au Canada correspond à la baisse de son débit de conteneurs, ce qui suggère un goulot d'étranglement systémique où les ports sont non seulement plus lents, mais aussi moins capables de gérer la croissance du volume.

Temps passé au port, navires porte-conteneurs

Pays du G7; 2018-2023; nombre médian de jours



Sources : UNCTAD; Analyse Aviseo Conseil, 2025.



« Demain matin, on peut doubler la capacité avec presque zéro effort et sans investissement. La capacité est là. »

– Jim Athanasiou, 2025, président et chef de la direction, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

CONTEXTE

La Voie maritime du Saint-Laurent fonctionne à moins de la moitié de sa capacité de 1979

Au cours des 25 dernières années, la Voie maritime a perdu 10 millions de tonnes de trafic combiné

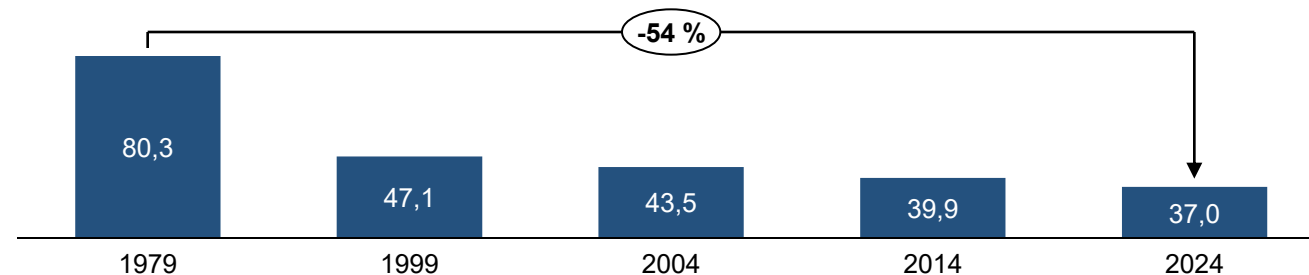
- Depuis la crise financière de 2008, le trafic combiné n'a dépassé qu'une seule fois la moyenne sur 25 ans, qui est de 40 millions de tonnes
- En revanche, en 1979, le trafic annuel brut combiné dépassait 80 millions de tonnes et est resté supérieur à 60 millions de tonnes par an pendant sept années consécutives.

Ce déclin reflète un changement structurel dans le transport maritime mondial : les marchandises sont de plus en plus transportées par conteneurs

- Contrairement à de nombreux points d'entrée mondiaux, le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent n'a pas pleinement participé à cette tendance à la conteneurisation
- Pour augmenter de manière significative l'utilisation de la voie navigable, le trafic de marchandises (en particulier les conteneurs) reste la seule voie réaliste et inexploitée, car les volumes passagers et récréatifs sont beaucoup trop limités pour faire pencher la balance.

Trafic combiné sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Amérique du Nord; 1979-2024; en millions de tonnes



L'ASFC a un double mandat : faciliter les voyages et le commerce légitimes tout en assurant la sécurité nationale et publique

Le double mandat de l'ASFC a des répercussions directes sur le commerce conteneurisé

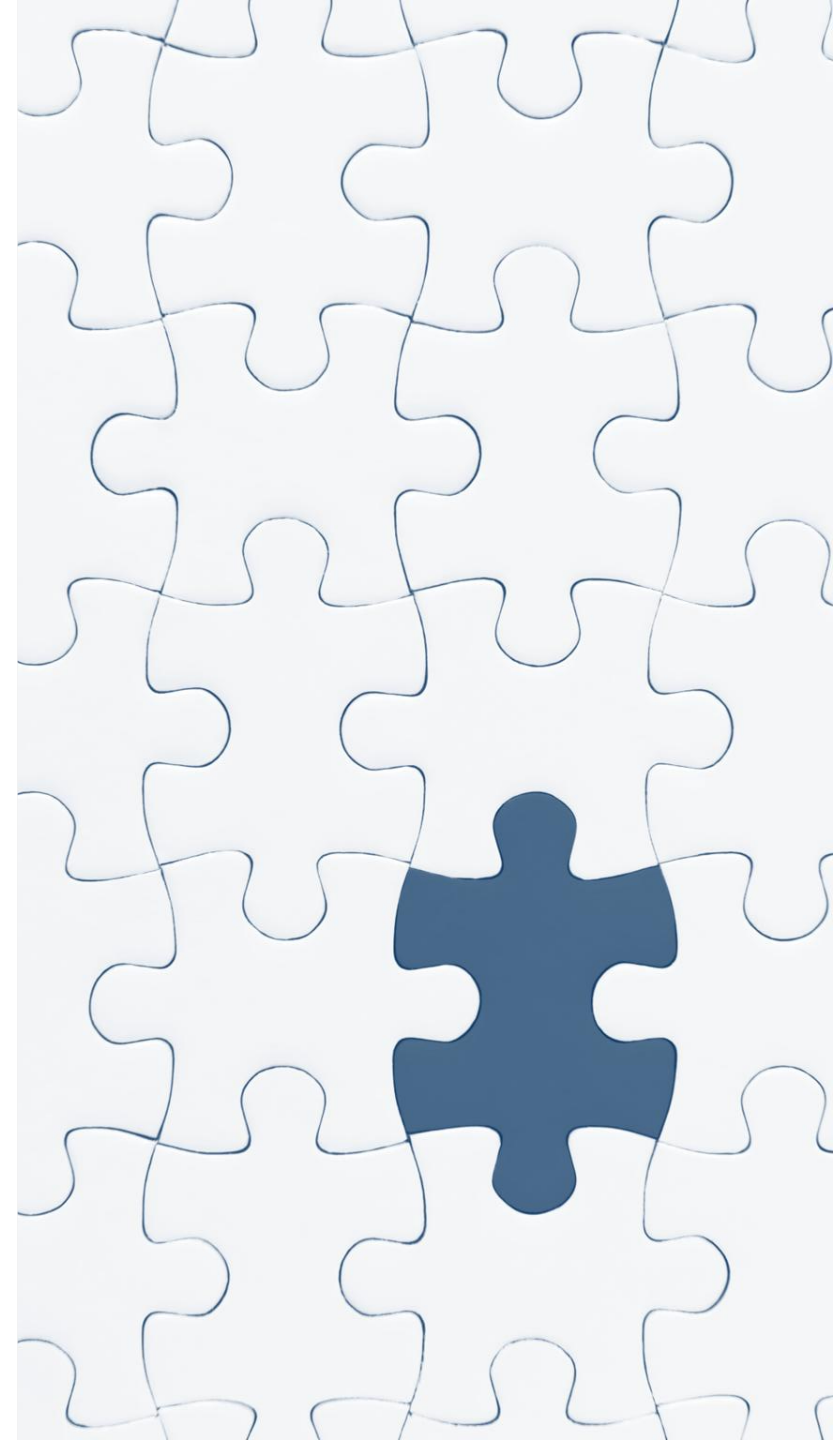
- D'une part, l'Agence veille à ce que les marchandises entrant au Canada soient conformes aux exigences en matière de sécurité, d'environnement et de réglementation, protégeant ainsi les Canadiens et l'économie nationale
- D'autre part, l'ASFC doit permettre aux flux commerciaux légitimes de circuler de manière plus prévisible et plus efficace, ce qui est une condition préalable à la compétitivité des chaînes d'approvisionnement modernes.

Sa mission conjugue ces objectifs : « assurer la sécurité et la prospérité du Canada en gérant l'accès des personnes et des marchandises à destination et en provenance du Canada ».

L'Agence a énoncé une série de priorités stratégiques dans son *Rapport sur les plans et les priorités* qui renforcent l'équilibre entre la facilitation et l'application de la loi :

- La prestation efficace de programmes et de services aux commerçants, aux transporteurs et aux voyageurs
- L'établissement de relations internes et externes solides, notamment avec les autorités portuaires locales, les entreprises et les autres niveaux de gouvernement
- La mise en place d'un système de gestion moderne et transparent

Ces priorités sont d'autant plus pertinentes dans le contexte mondial actuel, où des chaînes d'approvisionnement résilientes et efficaces sont essentielles à la compétitivité du Canada.





Les opérations de l'ASFC en matière de réception et d'inspection des conteneurs sont limitées à un seul port dans le corridor du Saint-Laurent

Le fait de restreindre à ce point l'inspection des conteneurs internationaux a, par moments, exacerbé divers problèmes, allant de l'inefficacité de la chaîne d'approvisionnement aux coûts économiques et aux impacts environnementaux.

Le déchargement d'un conteneur dans le Saint-Laurent peut prendre plus de temps que sa traversée de l'océan Atlantique

Les importateurs de conteneurs dans le GLSL sont confrontés à d'importants goulets d'étranglement

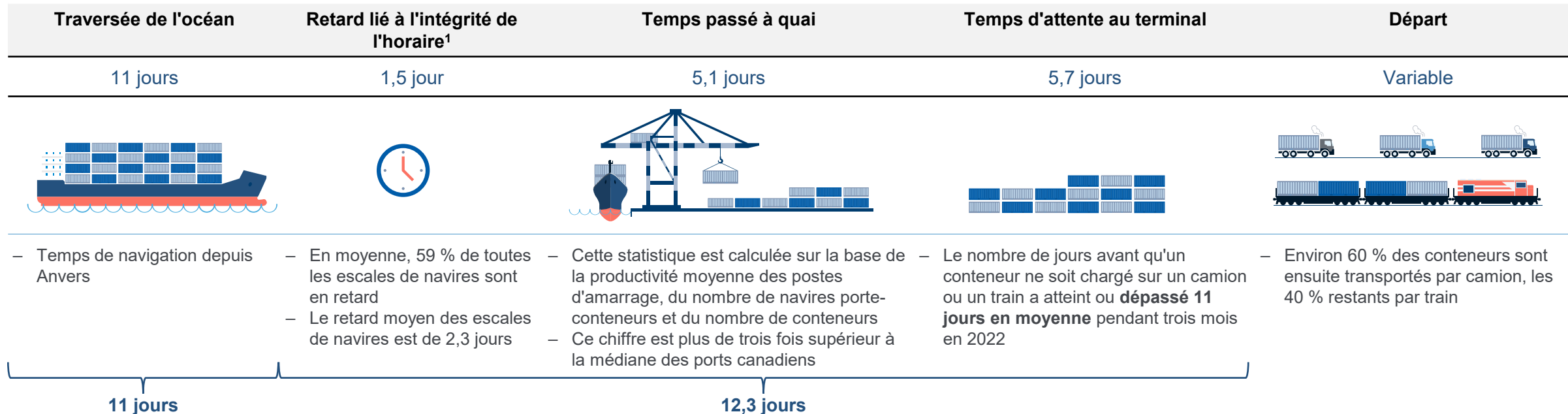
- **Retards chroniques à l'arrivée** : en moyenne, 59 % des escales de navires sont en retard.
- **Faible productivité des postes d'amarrage** : les navires passent 5,1 jours à quai, soit plus de trois fois la médiane des ports canadiens
- **Temps d'attente excessifs** : les conteneurs attendent en moyenne 5,7 jours avant d'être chargés sur des camions ou des trains, et en 2022, les temps d'attente ont atteint ou dépassé 11 jours pendant trois mois consécutifs, atteignant 12,9 jours en juillet.

Résultat :

- Un conteneur type en provenance d'Europe passe 11 jours en mer, mais plus de 12 jours dans les terminaux du port à conteneurs avant d'être acheminé vers sa destination suivante ou finale.

Trajet type d'un conteneur en provenance d'Europe, transitant par le GLSL

Transport maritime de conteneurs à l'importation dans le Saint-Laurent, 2022-2025; nombre moyen de jours



¹ La publication de cette statistique a cessé au cours de l'été 2024.
Sources : Port de Montréal, HWY H2O; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

La dépendance du Québec et de l'Ontario à quelques ports conteneurs représente un risque majeur

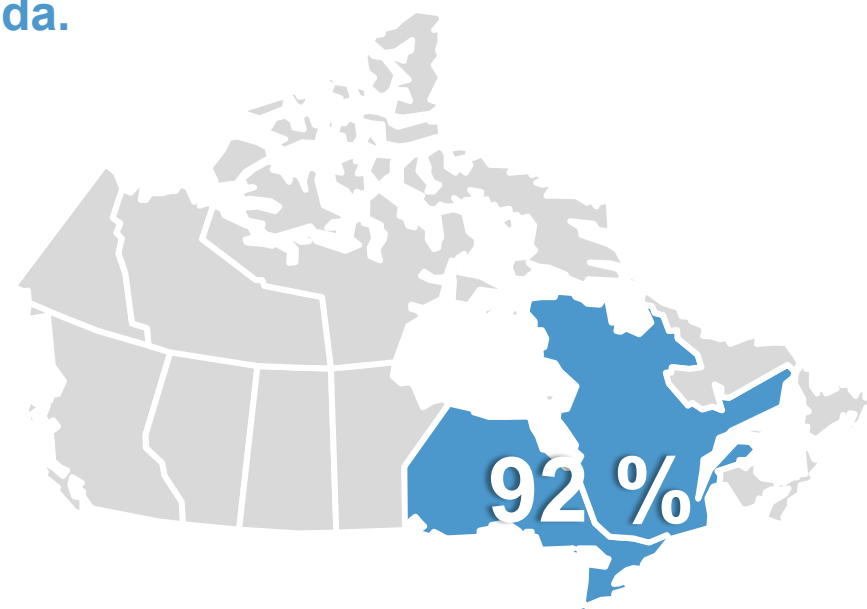
Par exemple, la fermeture du port de Montréal pourrait avoir de graves répercussions sur la chaîne d'approvisionnement et la stabilité économique globale de l'Est du Canada. Selon Transports Canada, la fermeture complète du port pourrait coûter à l'économie canadienne plus de 100 millions de dollars par semaine.

Il est estimé qu'un arrêt complet dû à une grève des terminaux à conteneurs et à vrac du port de Montréal coûterait à l'économie canadienne entre 3 et 6 millions de dollars par jour au cours des premiers jours, puis jusqu'à 15 millions de dollars par jour à mesure que les répercussions se propageraient à d'autres secteurs de l'économie.

L'impact sur l'économie du Québec et de l'Ontario serait considérable, car il existe peu d'options de réacheminement équivalentes. Les autres ports à conteneurs, situés dans l'Atlantique, sont beaucoup plus éloignés, tandis que la région dispose d'un réseau ferroviaire à capacité limitée.

Il est estimé que d'autres ports d'entrée de la côte Est des États-Unis bénéficieront du trafic de conteneurs détourné en raison de leur proximité et de leur excellente connectivité ferroviaire. Des grèves fréquentes risquent d'entraîner un détournement permanent du trafic de conteneurs entrants vers les ports américains.

Le Québec et l'Ontario absorberaient plus de 92 % des conséquences économiques, car le port de Montréal dessert principalement la région du centre du Canada.



Les perturbations sur le réseau ferroviaire ont également des effets critiques sur les chaînes d'approvisionnement

Les systèmes de transport ferroviaire sont intrinsèquement vulnérables aux perturbations en raison de leur nature linéaire et continue.

Les corridors ferroviaires suivent un itinéraire unique et fixe. Les manifestations, les barrages, les défaillances des infrastructures et les accidents survenant à un seul endroit le long d'une voie ferrée interrompent le transport des marchandises

- La dépendance de la chaîne d'approvisionnement à l'égard du réseau ferroviaire (et ses vulnérabilités) a été mise en évidence en 2020 lors des barrages autochtones à l'échelle nationale (manifestations de solidarité avec les Wet'suwet'en)
- Les barrages ferroviaires, mis en place dans plusieurs régions du pays, ont entraîné l'interruption des opérations du CN Rail dans l'Est du Canada, d'énormes retards au port de Montréal et le détournement des marchandises conteneurisées vers les États-Unis.

Le blocage, qui a duré trois semaines, a eu des conséquences désastreuses sur l'économie canadienne :

- **425 millions** de dollars de marchandises restent immobiles chaque jour
- Baisse de **283 millions de dollars du PIB** au premier trimestre 2020
- Plus de **1 000 emplois perdus** au cours du premier trimestre 2020
- Plus de **1 400 trains de marchandises annulés**



La pression croissante sur le transport routier aggravera les coûts liés à la congestion

La demande en matière de transport maritime par conteneurs devrait continuer à croître de manière significative au cours des prochaines décennies. Cependant, compte tenu des efforts limités déployés pour faciliter l'expansion des capacités maritimes et ferroviaires dans la région GLSL, une grande partie de cette croissance devrait être absorbée par le transport routier

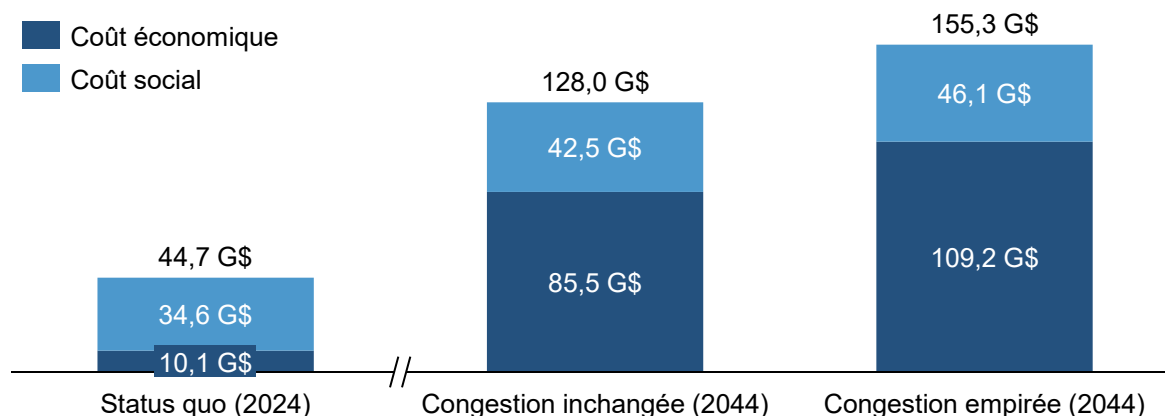
- Les infrastructures routières sont déjà fortement encombrées dans les grands centres urbains, en particulier dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH)
- L'augmentation du trafic routier intensifiera la congestion, allongera les temps de trajet, augmentera les coûts logistiques et les impacts environnementaux, tout en ayant un effet négatif sur la productivité.

Selon le *Canadian Centre for Economic Analysis* (CANCEA), la congestion dans la RGTH coûte déjà environ 44,7 milliards de dollars par an en termes d'impacts économiques et sociaux combinés

- Si rien n'est fait, les pertes économiques et sociales devraient atteindre plus de 155 milliards de dollars par an d'ici 2044.

Perte de croissance économique annuelle causée par la congestion dans la région du Grand Toronto et de Hamilton

RGTH; 2024 et 2044; en 2024, en milliards de dollars



L'inefficacité du transport routier nuit directement à la compétitivité des chaînes d'approvisionnement canadiennes en augmentant les coûts de livraison et en réduisant la productivité.

La voie maritime du Saint-Laurent perd du terrain dans les flux de conteneurs en Amérique du Nord

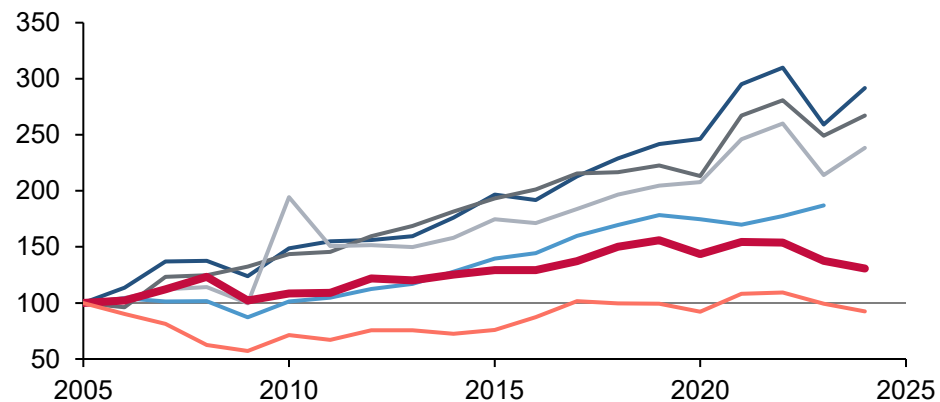
L'analyse à long terme des volumes de flux de conteneurs (2005-2024) met en évidence un écart croissant entre les ports canadiens et ceux de la côte Est des États-Unis

- Alors que les ports américains tels que Savannah, Norfolk et New York/New Jersey ont enregistré une forte croissance du volume de conteneurs, Montréal et Halifax ont affiché des performances inférieures, Montréal n'enregistrant qu'une croissance de 31 % et Halifax subissant même une contraction de 7 %. Ce déséquilibre se reflète également dans l'érosion des parts de marché :
- Montréal et Halifax ont perdu ensemble 8,6 points de pourcentage, tandis que Savannah a gagné à elle seule 6,3 points au cours de la même période
- Malgré son avantage géographique, le corridor est de plus en plus contourné au profit de ports américains plus efficaces.

Si cette tendance se maintient, les ports de l'Est du Canada risquent d'être progressivement mis à l'écart des réseaux maritimes mondiaux, ce qui réduirait leur impact économique, compromettrait leur rôle de portes d'entrée commerciales nationales et détournerait les flux logistiques vers les ports américains.

Croissance annuelle des flux de conteneurs, principaux ports à conteneurs de la côte Est

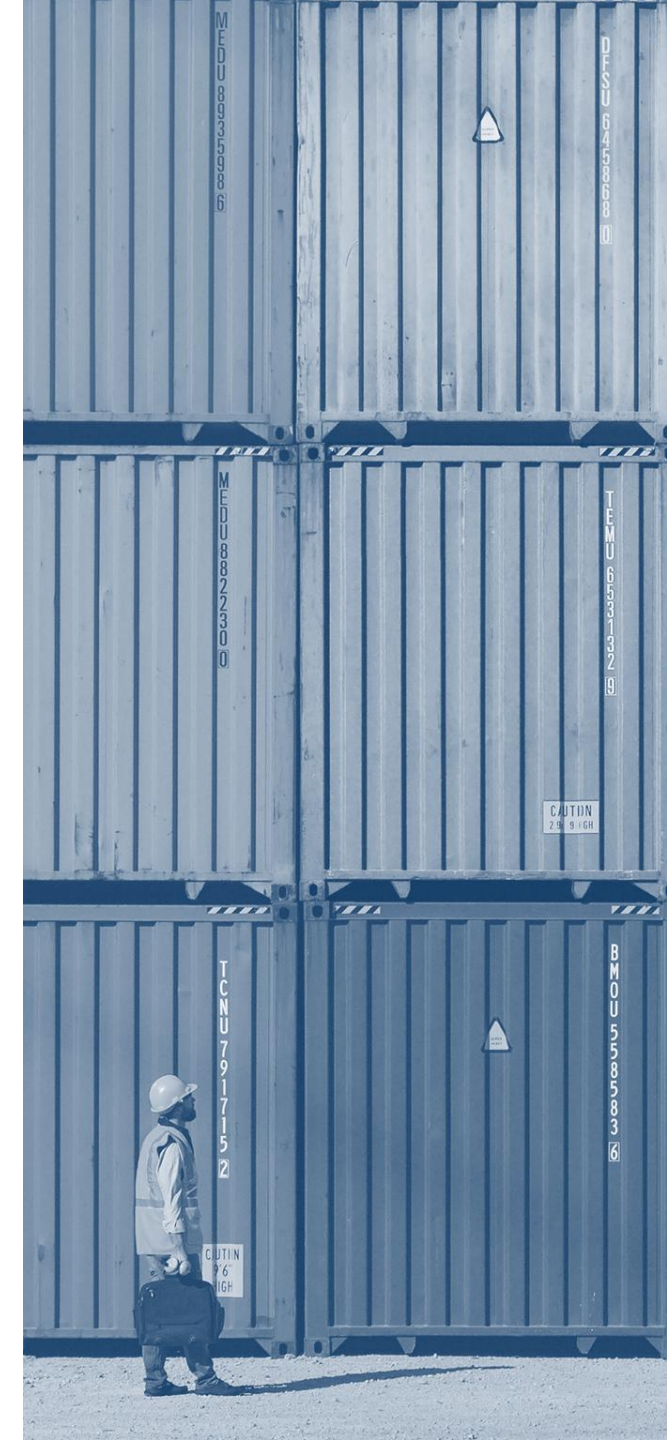
Amérique du Nord; 2005-2024; sous forme d'indice (2005 = 100)



	Δ Volume	Δ Part de marché
— Savannah, GA	+ 192 %	+ 6,3 %
— Norfolk, VA	+ 167 %	+ 2,8 %
— NY & NJ	+ 138 %	+ 2,5 %
— Baltimore, MD ¹	+ 87 %	- 0,7 %
— Montréal, QC	+ 31 %	- 5,1 %
— Halifax, N.-É.	- 7 %	- 3,5 %

¹ Excluant l'effondrement du pont de Baltimore.

Sources : National Bureau of Economic Research, QSL; Analyse Aviseo Conseil, 2025.





Le temps comme obstacle au commerce

Une étude réalisée en 2024 par le National Bureau of Economic Research a démontré que **seulement 17 % des paires marché-transporteur choisissent le port le plus avantageux sur le plan géographique**. Cela suggère que le temps constitue un obstacle au commerce, poussant les commerçants à sacrifier la commodité géographique afin d'éviter la congestion portuaire.

La dynamique concurrentielle du secteur maritime révèle que même des différences marginales en termes d'efficacité et de coût peuvent influencer les décisions d'acheminement.

Si un port ne répond pas à ces attentes, en n'offrant pas de services rapides et rentables, il risque de perdre du trafic au profit de ports concurrents plus efficaces, moins encombrés et mieux placés pour répondre aux priorités opérationnelles et économiques des compagnies maritimes mondiales.



La réduction de la congestion portuaire reste la priorité du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement

Le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a été créé dans le but de formuler des recommandations concrètes visant à renforcer la résilience, la capacité et la compétitivité du réseau de transport du pays

- Comme l'a souligné le groupe de travail, une chaîne d'approvisionnement efficace et résiliente est non seulement essentielle au commerce, mais également au cœur de la stratégie à long terme du Canada en matière de productivité, de contrôle de l'inflation et de coût de la vie.

Le groupe de travail soutient que la congestion portuaire doit être résolue avant que toute autre réforme puisse produire tous ses effets.

Principaux points saillants du groupe de travail et du gouvernement du Canada :

- La congestion portuaire est la première des 21 mesures recommandées, devant la pénurie de main-d'œuvre, l'harmonisation réglementaire et les investissements dans les infrastructures.
- Le rapport souligne que la congestion nuit à la fiabilité et à la rentabilité, ce qui augmente les coûts de transport et contribue à l'inflation.

« Selon des sources citées dans le *Journal of Commerce*, l'administration **Carney cherche à rationaliser les procédures d'approbation fédérales et à réduire les formalités administratives qui ont entravé les progrès.** »

« Le besoin d'investissement est urgent. **Les ports canadiens ont eu du mal à suivre le rythme de la croissance du volume des échanges commerciaux en Amérique du Nord**, en particulier depuis que la demande en matière d'exportations d'énergie, de fret conteneurisé et de marchandises diverses s'est intensifiée ces dernières années. »

– *Newsdesk (23 juillet 2025)*

Les caractéristiques du Canada suggèrent généralement une décentralisation des activités portuaires liées aux conteneurs

Les pays présentant des caractéristiques similaires à celles du Canada ont tendance à adopter un système multiportuaire.

Le Canada présente tous les facteurs qui incitent généralement un pays à adopter une stratégie multiportuaire.

Les centres de population du Canada sont éloignés les uns des autres. La région du Grand Toronto (environ 7 millions d'habitants) se trouve à plus de 500 km du port à conteneurs de Montréal. Environ la moitié des conteneurs sont généralement acheminés par camion jusqu'à Montréal, ce qui souligne les problèmes d'efficacité du réseau ferroviaire.

Le Canada possède un long littoral et n'est pas situé le long d'une route commerciale majeure, ce qui inciterait à concentrer les investissements pour attirer les expéditeurs.

Historiquement, les États-Unis étaient considérés comme un partenaire fiable, à partir duquel les marchandises exportées/importées par le Canada pouvaient transiter facilement, à un coût minimal. Cependant, cette relation s'est rapidement détériorée au cours des premiers mois de 2025, entraînant une incertitude croissante.



Le Canada possède plus de **243 042 km de côtes**.



La **densité** de population du Canada est **faible** et les centres urbains sont éloignés les uns des autres.



Le Canada fonctionne comme une confédération où **les provinces disposent d'un pouvoir** et d'une autonomie **importants**.



Bien qu'historiquement bonnes, **les relations commerciales avec les États-Unis se sont rapidement détériorées** ces derniers temps.



Une **part importante des conteneurs est transportée par la route**, ce qui est coûteux, inefficace et nuisible à l'environnement.

La multiplication des points d'entrée pour les importations permettrait de réaliser le potentiel du réseau GLSL

Les six ports inclus dans l'étude requièrent les services d'inspection des conteneurs de l'ASFC pour concrétiser ce potentiel

- Bien que les besoins précis varient d'un port à l'autre, en fonction de leur taille, de leur emplacement et de leur modèle d'exploitation, les services demandés à l'ASFC se répartissent en trois catégories :
- Désignation de premier port d'arrivée
- Octroi de licences d'entrepôt d'attente
- Services d'inspection mobiles.

Tous les projets proposés reposent sur leurs propres mérites et ont soit obtenu, soit démontré leur capacité et leur volonté de financer toutes les installations nécessaires pour recevoir les services demandés.



Réaliser le potentiel du système GLSL permettrait de générer un large éventail d'avantages qui se renforcent mutuellement

Vers une économie plus forte

Les retombées économiques de l'ajout de services d'inspection des conteneurs dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent se concrétisent par plusieurs voies complémentaires qui, ensemble, améliorent la compétitivité et la productivité commerciales, tout en réglant les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement.

Les pages suivantes fournissent des informations supplémentaires sur les mécanismes d'impact identifiés et l'approche de modélisation appliquée à chacun d'entre eux.

Réduction des délais de transport. L'accélération du transport grâce à un meilleur acheminement ou à une plus grande efficacité portuaire réduit les coûts commerciaux, ce qui stimule les flux commerciaux et l'accès aux marchés.

Réduction des coûts de transport. La diminution des coûts de transport dans l'ensemble des dépenses logistiques, y compris le transport routier, le transport ferroviaire, le stockage et la manutention, réduit les prix à l'importation et augmente les profits des exportateurs, renforçant ainsi la participation du Canada aux chaînes de valeur mondiales.

Répartition efficace des conteneurs vides. L'allocation efficace d'un plus grand nombre de conteneurs vides réduit les coûts des exportateurs et renforce la compétitivité du Canada à l'étranger.

Augmentation de la capacité des points d'accès. L'ouverture de nouveaux points d'accès dans d'autres ports améliore l'efficacité et la résilience de l'ensemble du système.

Arrivée de navires plus chargés. L'arrivée de navires plus chargés au Port de Québec réduit les coûts par conteneur et améliore l'efficacité commerciale tant pour les exportateurs que pour les importateurs.

Effets structurants. La mise en place de services de réception de conteneurs aura des avantages qui vont au-delà des retombées économiques directes, créant de la valeur pour le Canada grâce à des effets tels que la réduction des émissions, l'amélioration de l'efficacité et de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, la croissance et l'équité régionales, la diversification des échanges commerciaux et la réduction des coûts d'infrastructure.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

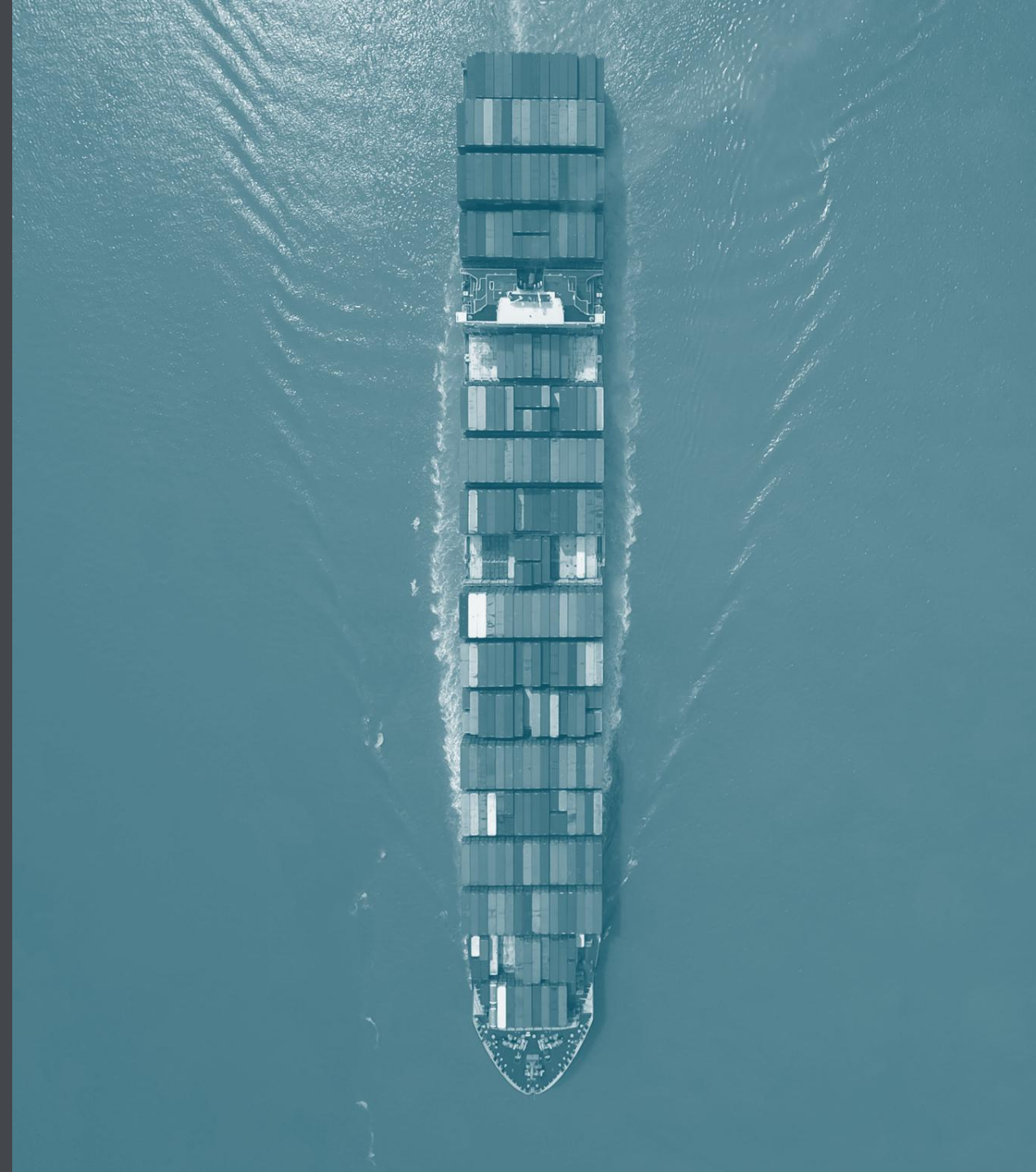
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Un cadre méthodologique englobant, flexible et rigoureux

+ Un modèle qui se distingue

Le modèle EGC inclut des comportements, des conditions d'équilibre sur les marchés et de nombreux prix relatifs, ce qui en fait une représentation réaliste de l'économie. De nombreux gouvernements à travers le monde possèdent un modèle EGC.

Principales caractéristiques du modèle EGC :

- Le modèle est calibré à l'aide des tableaux des ressources et emplois de Statistique Canada pour le Canada et les régions infranationales d'intérêt
- Le modèle comprend 63 secteurs de production et un ménage représentatif
- Les secteurs utilisent deux facteurs de production, le travail et le capital, lesquels sont immobiles internationalement, et ils produisent selon une fonction de production Cobb-Douglas
- La modélisation du marché du travail reflète les contraintes présentes dans l'économie.

Résultats :

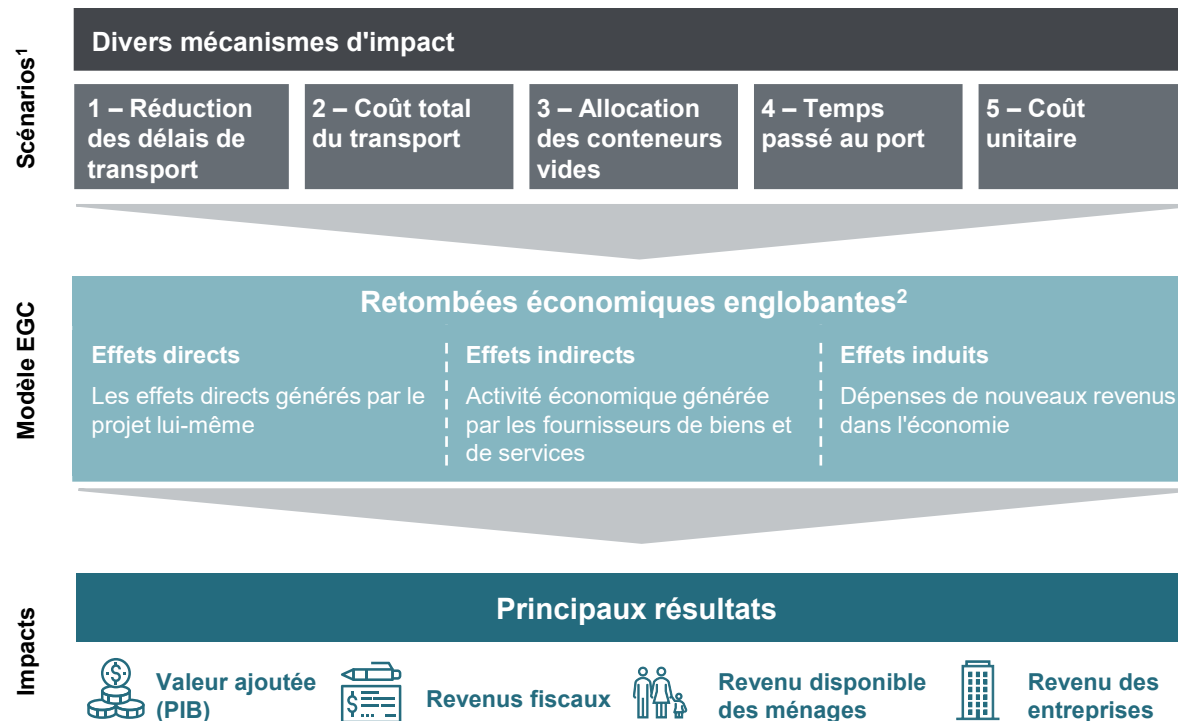
- Les **résultats obtenus à l'aide d'un modèle EGC comprennent tous les impacts positifs et négatifs sur l'ensemble de l'économie**, ce qui signifie qu'ils peuvent être interprétés comme des impacts nets
- Le revenu des entreprises désigne le revenu agrégé de toutes les entreprises de l'économie, en tenant compte, là encore, des impacts positifs et négatifs.

¹ Les différents scénarios sont examinés dans les pages suivantes.

² Dans un modèle EGC, les variations mesurées englobent tous les impacts (directs, indirects et induits) ainsi que les impacts positifs et négatifs. Les résultats représentent donc les effets nets et totaux.

Source : Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Schéma du modèle EGC d'Aviseo





Le temps en tant que mécanisme d'impact

Le temps de transit est un facteur déterminant dans la logistique maritime.

De légères variations dans les délais d'acheminement ou d'expédition peuvent avoir une incidence directe sur les coûts de transport, la gestion des stocks et la compétitivité sur le marché.

En conséquence, plusieurs des scénarios modélisés intègrent explicitement le temps comme facteur d'amélioration de la productivité ou de réduction des coûts, ce qui permet au modèle EGC de saisir pleinement les impacts économiques des projets de conteneurs à l'étude.

Deux études scientifiques clés dominant la littérature économique sur les impacts du temps dans l'industrie du transport maritime

Hummels et Schaur (2013) – *Time as a Trade Barrier*¹

Les délais de livraison imposent des coûts qui entravent le commerce, et les entreprises se montrent très disposées à payer pour éviter ces coûts

- Les longs délais entre la commande et la livraison obligent les entreprises à s'engager sur des volumes offerts bien avant que la demande incertaine ne soit connue, ce qui entraîne des pertes de rentabilité lorsque l'offre se révèle supérieure ou inférieure à la demande réelle.

Les auteurs estiment que chaque jour supplémentaire de transit équivaut à un tarif ad valorem de 0,6 % à 2,3 % de la valeur des marchandises, les flux commerciaux les plus sensibles au facteur temps étant ceux qui concernent les pièces et les composants.

Cullinane et Khanna (2000) – *Economies of scale in large containerhips: optimal size and geographical implications*²

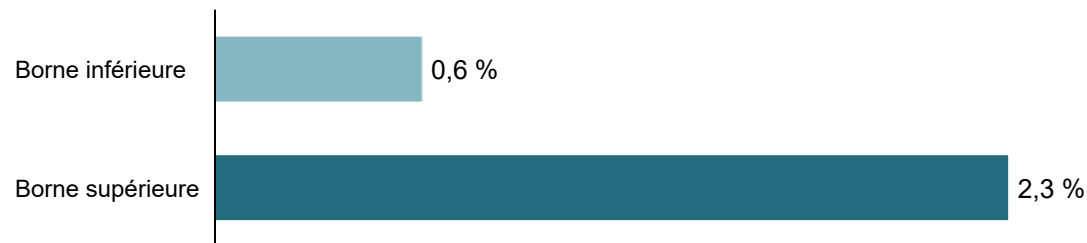
Pour un voyage donné, l'efficacité est finalement déterminée par la durée totale du trajet du navire, qui comprend à la fois le temps de transit en mer et le temps passé au port

- Étant donné que les économies d'échelle dépendent de ces deux composantes, leur importance augmente avec la capacité en EVP du navire
- Cependant, dans le cas des porte-conteneurs, les capacités de manutention portuaire ne sont pas proportionnelles à la taille des navires.

Il est prouvé que la réduction des retards, des délais de dédouanement et de la durée totale du transit génèrent des gains économiques importants.

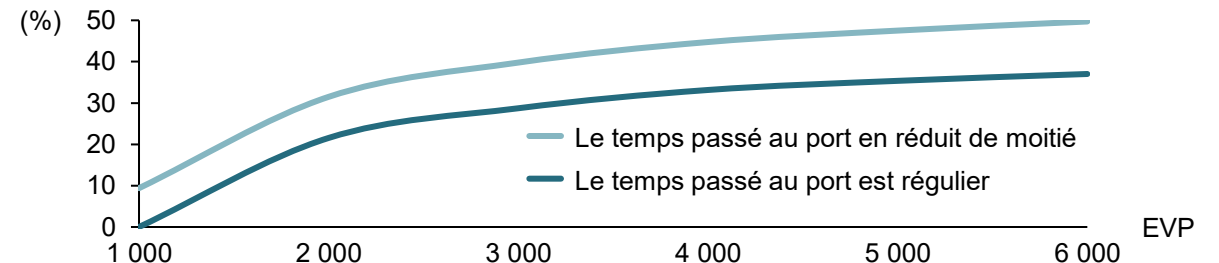
Équivalent tarifaire ad valorem d'un jour supplémentaire de transit

Hummels et Schaur (2013)



Économies d'échelle par EVP pour un voyage transatlantique, % du coût de transport

Cullinane et Khanna (2000)



¹ Cité plus de 1 000 fois dans d'autres publications scientifiques. ² Cité plus de 500 fois dans d'autres publications scientifiques.
Sources : Hummels et Schaur (2013), Cullinane et Khanna (2000), Jansson et Shneerson (1987); Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Une (ré)allocation efficace des conteneurs vides réduit le coût des exportations et améliore l'efficacité des flux commerciaux

Les conteneurs maritimes qui voyagent vides représentent 42 % de tous les trajets en camion entre le Québec et l'Ontario. Du point de vue de l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, chaque trajet à vide est à la fois une occasion manquée pour la croissance des exportations et un coût évitable pour les expéditeurs.

Une part importante du transport routier de conteneurs entre le Québec et l'Ontario est occupée de conteneurs vides retournant à leur point d'origine, représentant près de 120 000 EVP par an

- Il s'agit là d'une ressource inexploitée considérable pour réduire les coûts d'exportation
 - En réorientant ces conteneurs vides vers les expéditions à l'exportation, les exportateurs pourraient éviter les frais de repositionnement et bénéficier de tarifs de fret plus compétitifs.

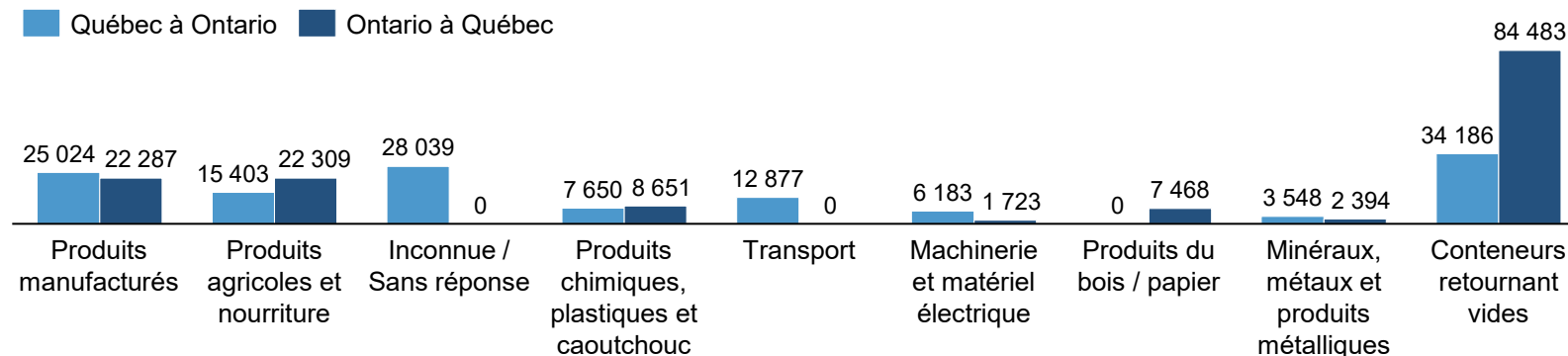
L'exploitation de ce surplus de conteneurs vides s'inscrit dans le cadre d'objectifs plus larges d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, garantissant que les flux entrants liés à la croissance des importations servent également de catalyseur pour le commerce sortant.

La réallocation des conteneurs vides représente 2,7 % de tous les trajets en camion entre le Québec et l'Ontario

- L'élargissement de l'accès aux ports à conteneurs plus proches de la destination prévue de ces marchandises, par exemple en permettant aux importations d'arriver dans des ports plus proches de leur marché intérieur final, réduirait la nécessité de longs trajets de retour à vide.

Transport routier conteneurisé entre le Québec et l'Ontario, trajets de plus de 100 km

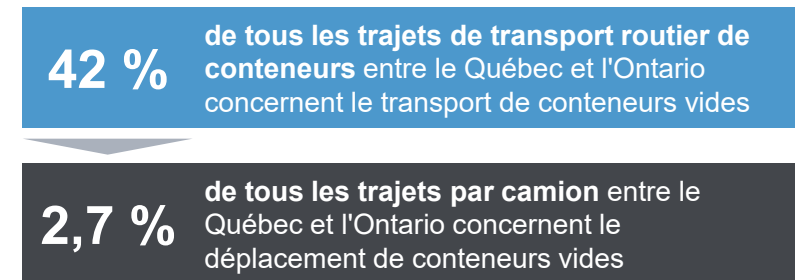
Québec et Ontario; 2019; en EVP



Sources : Enquête sur les véhicules commerciaux; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Transport routier de conteneurs vides entre le Québec et l'Ontario, trajets de plus de 100 km

Québec et Ontario; 2019; en EVP



La combinaison de différents scénarios d'impact garantit que les résultats reflètent fidèlement les effets des projets spécifiques à chacun des ports

Compte tenu de la diversité des projets, des infrastructures et des zones géographiques étudiés, un ensemble de scénarios personnalisés de méthodologies d'impact a été élaboré afin de saisir les mécanismes d'impact économique spécifiques à chaque port. À l'aide de modèles EGC, chaque voie d'impact a été adaptée pour refléter les caractéristiques uniques du projet, qu'il s'agisse des chocs de productivité, de la composition des importations et des exportations, de la réduction des coûts commerciaux ou des gains d'efficacité logistique.

1

Impact de la réduction des délais de transport totaux :

La réduction des délais de transport totaux, qu'elle soit obtenue grâce à l'optimisation des itinéraires ou à l'amélioration de l'efficacité des ports, a pour effet de réduire les coûts commerciaux, à l'instar d'une baisse des droits de douane. Le choc qui en résulte stimule les flux commerciaux en réduisant les prix de livraison, en améliorant la compétitivité sur les marchés étrangers et en élargissant l'éventail des partenaires commerciaux viables.

2

Impact de la réduction du coût total du transport :

La réduction des coûts de transport globaux, y compris le transport routier, ferroviaire, le stockage et la manutention, diminue le prix de livraison des marchandises importées et augmente la compétitivité des exportations. Les gains qui en résultent favorisent l'augmentation des volumes commerciaux, l'amélioration de la productivité et une plus grande intégration des entreprises canadiennes dans les chaînes de valeur mondiales.

3

Impact de la disponibilité accrue de conteneurs vides sur les coûts d'exportation :

Une augmentation des importations conteneurisées entrantes augmente également l'offre de conteneurs vides disponibles pour les expéditions sortantes. Cet excédent de « conteneurs vides » réduit les coûts de repositionnement généralement supportés par les exportateurs, ce qui diminue efficacement le coût d'expédition des marchandises à l'étranger et renforce la compétitivité des produits canadiens sur les marchés internationaux.

4

Impact de la réduction du temps passé au port grâce à la diversification des points d'entrée des conteneurs :

L'ouverture des importations et des exportations de conteneurs à d'autres ports réduit les goulots d'étranglement dans les terminaux à fort trafic et améliore l'efficacité de l'ensemble du système. La réduction du temps passé au port entraîne une diminution des coûts de stockage, une meilleure fiabilité des horaires et une réduction des frais de surestaries.

5

Impact de la réduction des coûts unitaires du transport maritime de conteneurs grâce à l'escale de navires plus chargés :

Permettre à des navires plus chargés de décharger partiellement leur cargaison dans un port plus profond avant de se rendre vers d'autres destinations permet un déploiement plus efficace des navires et des taux de chargement plus élevés lors des escales suivantes. Ce changement réduit le coût moyen par EVP, ce qui diminue le coût unitaire global du transport pour les importateurs et les exportateurs. Cette réduction des coûts améliore la compétitivité commerciale des entreprises régionales, augmente les volumes d'exportation, réduit les coûts d'importation et stimule les revenus réels.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

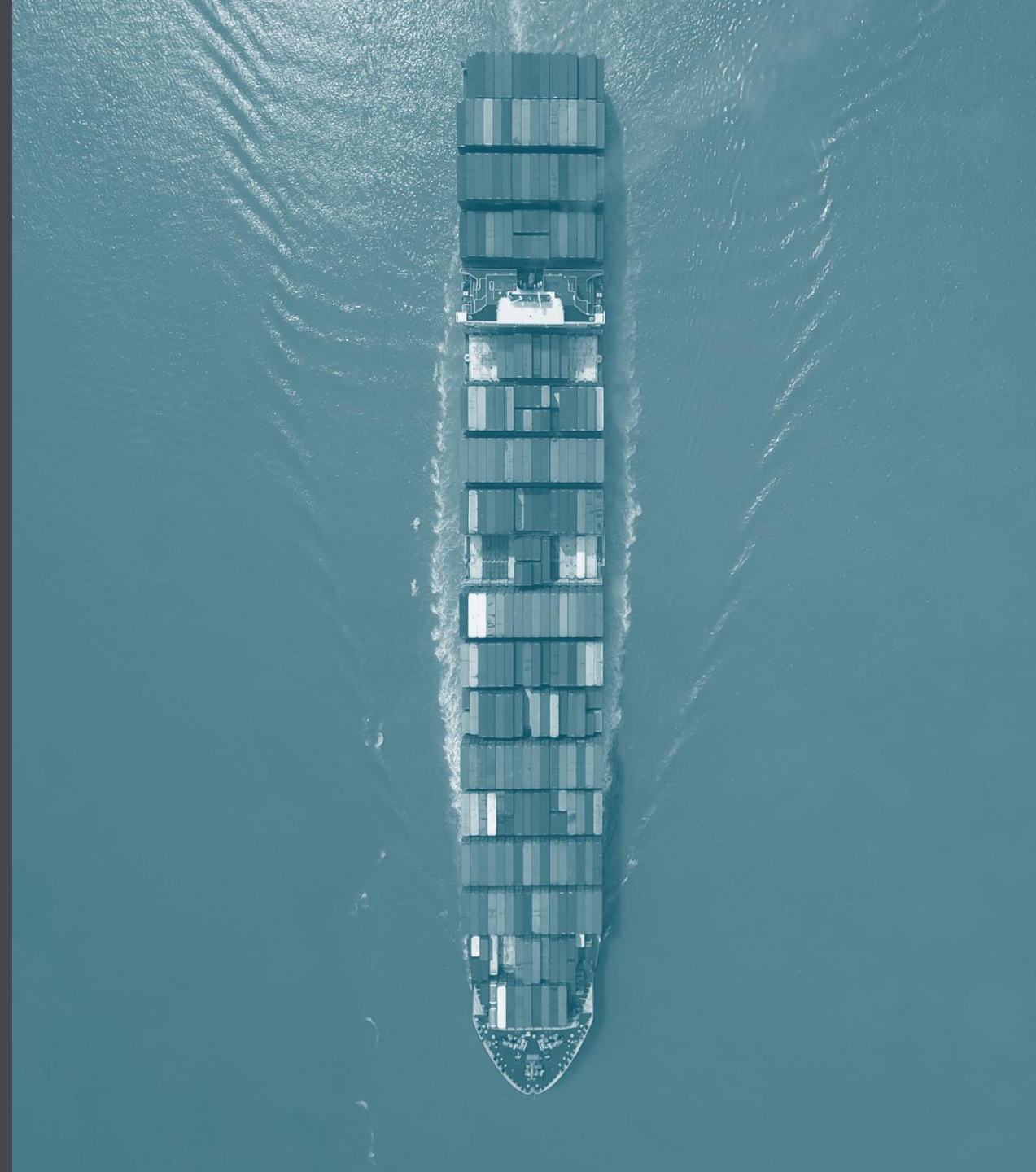
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Des projets à faibles coûts et porteurs de retombées économiques importantes et récurrentes

Sommaire des retombées économiques des services de réception de conteneurs dans divers ports¹

Canada; en millions de dollars; pour une année type

	Retombées économiques récurrentes annuellement								
	Québec	Valleyfield	Ports du Québec (Sous-total)	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich	Ports de l'Ontario (Sous-total)	Canada ² (Total général)
Valeur ajoutée (en millions de dollars)	59,7	5,2	65,0	26,9	10	24,6	4,5	66,0	131,0
Revenus des entreprises (en millions de dollars)	59,0	5,8	64,8	26,4	10,5	25,9	4,8	67,6	132,4
Revenu disponible des ménages (en millions de dollars)	191,6	9,2	200,8	65,4	26,3	61,8	11,5	165,0	365,9
Revenus du gouvernement fédéral (en millions de dollars)	42,7	2,1	44,9	13,5	5,4	12,9	2,4	34,2	79,1
Délai de récupération des coûts liés à l'ASFC	Mois	Semaines	-	Mois	n.d.	Mois	Semaines	-	-

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.

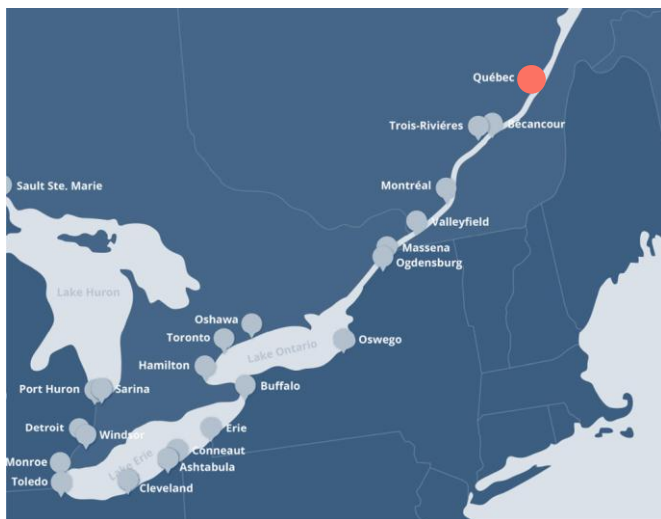
² Les impacts pour le Québec ont été estimés à l'aide du modèle EGC du Québec, tandis que ceux pour Picton, Hamilton, Windsor et Goderich ont été estimés à l'aide du modèle EGC de l'Ontario. Les résultats représentent donc une estimation minimale des impacts attendus à l'échelle du Canada.

Sources : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations à partir des modèles d'équilibre général calculable (EGC) internes d'Aviseo pour le Canada, le Québec et l'Ontario, 2025.

DESCRIPTION DU PROJET

Port de Québec

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	Administration portuaire de Québec (terres de la Couronne fédérale)
Exploitant	QSL, G3 Canada, Parrish & Heimbecker, Sollio, Béton Provincial, IMTT-Québec, Parkland, Glencore
Gouvernance	Administration portuaire canadienne (APC) à but non lucratif
Parties prenantes	Tous les exploitants susmentionnés et tous les partenaires impliqués dans les activités maritimes, urbaines et récréatives du port et de la ville
Industries	
Pop. dans un rayon de 100 km	1 279 775 -

Description

Le port de Québec compte cinq (5) secteurs le long du fleuve Saint-Laurent (Anse au Foulon, Pointe-à-Carcy, Estuaire, Beauport et Valero). Il s'agit d'un port polyvalent spécialisé dans les vracs solides et liquides. Les principales industries desservies par le port sont l'agroalimentaire, la sidérurgie, le transport, la construction, les mines et métaux, l'énergie et la chimie.

C'est l'un des plus grands ports du Canada en volume, et le dernier port en eau profonde sur le Saint-Laurent. Son tirant d'eau important (~15 m) permet d'accueillir de grands navires océaniques. Le port couvre environ 159 hectares de terrains portuaires répartis sur 13 terminaux. Il soutient environ 10 000 emplois et génère près de 2 milliards de dollars en retombées économiques annuelles. De plus, les croisières internationales génèrent 54 millions de dollars en retombées économiques pour la région de Québec, représentant 30 % des retombées du secteur au Québec.

Services de transport

Intermodalité complète, connexion à deux chemins de fer de classe 1, accès aux autoroutes.

Agricole
 Sidérurgie
 Mat. de construction
 Exploitation minière
 Pétrochimie

Projet

QSL développe un projet au port de Québec visant à intégrer la manutention de conteneurs internationaux à ses opérations. L'objectif est de compléter l'offre du port de Montréal en permettant aux navires de décharger une partie de leur cargaison à Québec avant de poursuivre vers Montréal, puis de compléter leur chargement lors du voyage de retour. Grâce à son tirant d'eau de 15 mètres et à ses infrastructures existantes — dont un poste de douanes maritimes opérationnel et un solide réseau intermodal — le port peut accueillir des navires pleinement chargés.

Avec un tirant d'eau maximal de 11,3 mètres limitant l'accès de nombreux navires porte-conteneurs pleinement chargés, le Port de Montréal demeure actuellement le seul point d'entrée pour les conteneurs internationaux sur le fleuve Saint-Laurent. Ces navires doivent donc naviguer sous leur pleine capacité pour atteindre le port, ce qui réduit leur efficacité et augmente les coûts unitaires. Le projet de QSL vise à utiliser la capacité existante du port de Québec, réduisant ainsi les coûts de transport des conteneurs, les distances parcourues par camion pour l'Est du Québec ainsi que les émissions de GES associées. Par ailleurs, les infrastructures existantes seront modernisées et réutilisées, minimisant l'empreinte environnementale globale. À pleine capacité, le projet permettrait de manutentionner 200 000 EVP (équivalents vingt pieds) par an, stimulant ainsi l'activité commerciale et les opportunités économiques pour le Québec et le Canada.

Les retombées attendues sont considérables. Sur le plan économique, la manutention partielle des cargaisons du navire à Québec permettra de réduire les coûts de manutention et de transport sur l'ensemble de la chaîne logistique, tout en renforçant la compétitivité du corridor maritime du Saint-Laurent. Ce dernier constitue un axe vital pour le commerce canadien, en particulier pour le marché du transport de conteneurs. Les compagnies maritimes bénéficieront d'une meilleure utilisation de la capacité de leurs navires, tandis que les entreprises québécoises profiteront de chaînes logistiques plus efficaces pour soutenir leur croissance.

Avantages globaux

- **Chaîne d'approvisionnement** : réduction des coûts de transport des marchandises conteneurisées l'ensemble du corridor commercial
- **Environnement¹** : 25 500 tonnes d'éq. CO₂ évitées par an et une économie estimée à 123 millions de dollars en coûts sociaux liés aux gaz à effet de serre sur 20 ans
- **PME** : compétitivité et productivité accrues. Accès à de nouveaux marchés grâce à la réduction des coûts de transport.

¹ Les estimations d'émissions évitées pour le projet à Québec sont préliminaires et s'inscrivent dans le cadre d'une étude environnementale en cours. Sources : Gouvernement du Canada, Statistique Canada, documents et entrevues du Port de Québec; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de conteneurs de QSL est conçu pour compléter les services déjà offerts au port de Montréal

En complément au trafic aboutissant au Port de Montréal, le projet mené en partenariat avec QSL propose une solution « alléger et combler » (*lighten up – top up*). Cette approche ouvre plusieurs leviers pour améliorer la productivité des chaînes de valeur québécoises et canadiennes, en permettant une redistribution plus efficace des conteneurs sur des navires plus chargés.

1 – Les navires à destination de Montréal peuvent transporter un plus grand nombre de conteneurs en procédant à un allègement au Port de Québec

- Par exemple, porte-conteneurs international standard à destination de Montréal peut embarquer en moyenne 960 conteneurs supplémentaires, ce qui représente une augmentation de 33 % par rapport à la capacité actuelle
- Cette optimisation réduit le coût unitaire de transport pour tous les conteneurs du navire, et non pas uniquement pour ceux débarqués à Québec.

2 – L'allègement réduit le temps d'immobilisation des navires à quai

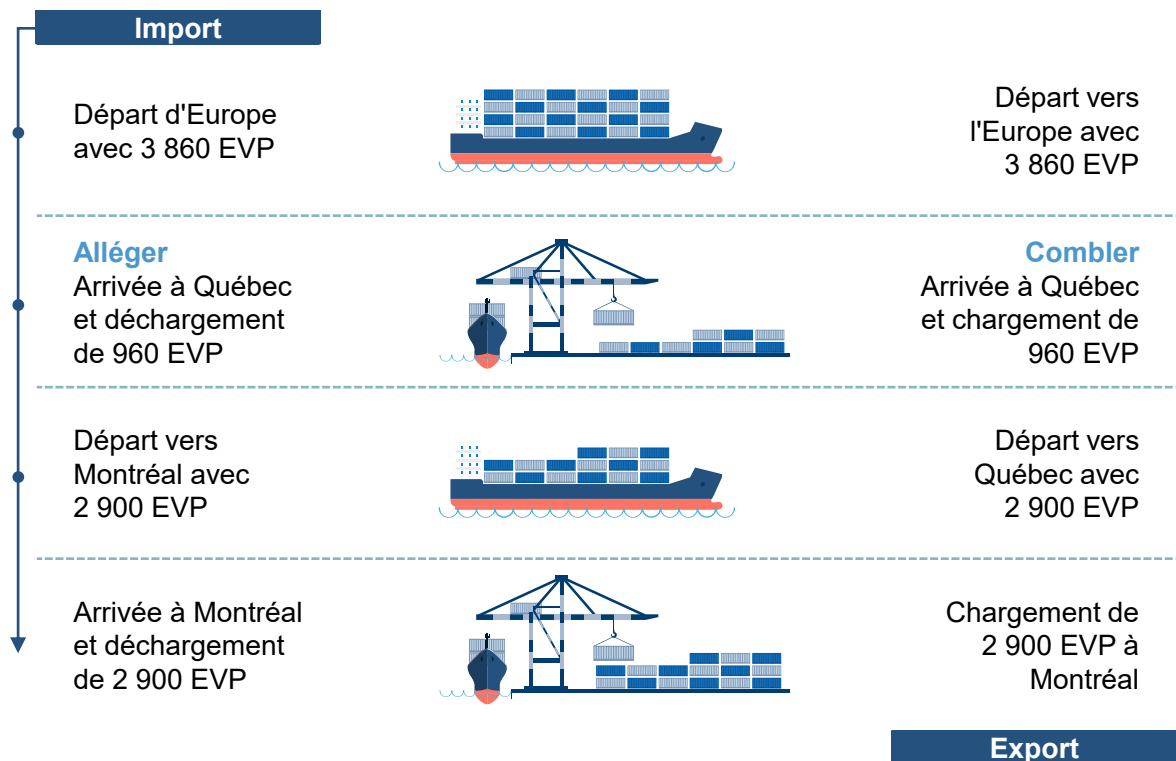
- Puisqu'une proportion de seulement 25 % de la cargaison est postulée être déchargée à Québec, les opérations de manutention sont plus rapides que si l'ensemble de ces conteneurs devaient être traités à Montréal.

3 – Le même mécanisme s'applique aux exportations

- Un navire quittant Montréal avec un chargement limité par le tirant d'eau du fleuve peut, en franchissant Québec, être comblé de conteneurs supplémentaires
- Les 960 unités supplémentaires maximisent ainsi son utilisation et réduisent les coûts de transport à l'exportation.

Schéma de la solution alléger et combler, exemple transatlantique

Port de Québec



¹ Un navire porte-conteneurs international en transit vers Montréal transporte en moyenne environ 2 900 EVP.

Sources : QSL; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Le projet de conteneurs au Port de Québec générera une valeur ajoutée récurrente de 60 millions de dollars

Une fois le projet arrivé à maturité, soit cinq ans après son lancement, les retombées économiques des quelque 200 000 conteneurs passant par le Port de Québec s'élèveront à 59,7 millions de dollars par an en valeur ajoutée

- De ce total, 64,6 % (38,6 M\$) proviennent des importations et 35,4 % (21,1 M\$) des exportations
- Au-delà de ces chiffres, il convient de noter que l'accès à des intrants importés à moindre coût constitue un levier stratégique qui accroît directement la compétitivité des entreprises québécoises sur les marchés nationaux et internationaux.

Le projet contribuera de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à la productivité accrue des entreprises importatrices et à la profitabilité bonifiée des entreprises exportatrices, le revenu des entreprises québécoises augmentera de 59,0 millions de dollars
- Les ménages québécois bénéficieront également du projet, leur revenu disponible augmentant de plus de 190 millions de dollars par an
- Le gouvernement du Québec pourra compter sur 83,9 millions de dollars de revenus fiscaux, tandis que le gouvernement du Canada pourra compter sur recettes fiscales d'environ 42,7 millions de dollars.

Principaux résultats du projet de conteneurs au Port de Québec¹

Québec, projet à maturité, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

		Retombées économiques récurrentes annuellement		
		Importation	Exportation	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>		38,6	21,1	59,7
Revenus des entreprises <i>(en millions de dollars)</i>		13,2	45,7	59,0
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>		53,1	138,5	191,6
Revenus des gouvernements² <i>(en millions de dollars)</i>	Qc.	24,0	59,8	83,9
	Can.	12,2	30,5	42,7



Des retombées économiques additionnelles

Avec la concrétisation du projet de QSL au Port de Québec, des retombées économiques additionnelles s'ajouteront aux impacts présentés dans ce document.

Celles-ci incluent notamment les retombées découlant des investissements privés (CAPEX) nécessaires à son implantation, ainsi que les retombées économiques récurrentes associées aux activités de fonctionnement (OPEX) liées au traitement des conteneurs.

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.² Y compris les recettes parafiscales.

Sources : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) du Québec d'Aviseo, 2025.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Le gouvernement fédéral peut récupérer tous ses coûts en un peu plus de deux mois

Même si les coûts associés aux exigences de l'ASFC au Québec étaient similaires aux investissements réalisés pour le Centre d'inspection des conteneurs maritimes à Halifax, le gouvernement fédéral serait en mesure de récupérer la totalité de ses investissements en moins de 10 semaines

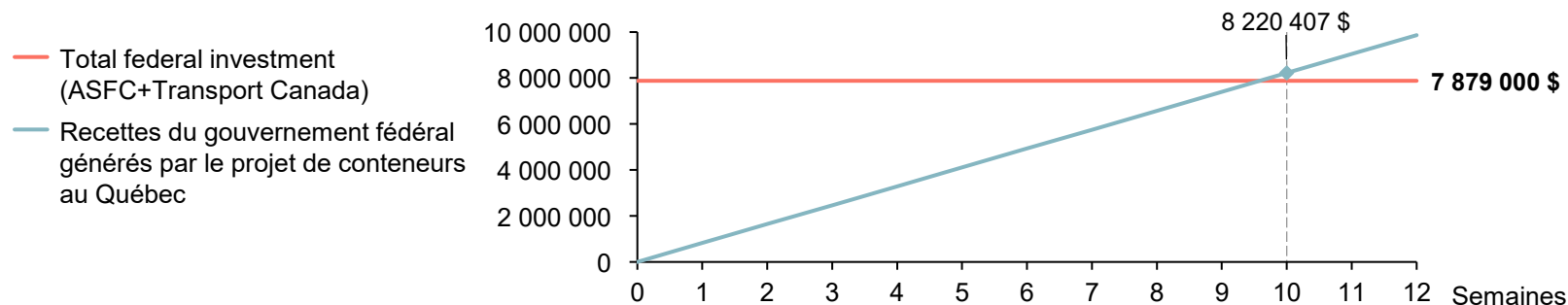
- Transports Canada (TC) a investi 7 millions de dollars par l'intermédiaire du Fonds national pour les corridors commerciaux (FNCC) et **l'ASFC a investi 879 000 \$**
- Il convient de noter que les recettes fiscales fédérales provenant du projet de terminal à conteneurs du Port de Québec s'élèvent à 42,7 M\$ par an, soit environ 822 000 \$ par semaine, après lissage à des fins d'illustration.

Il est important de rappeler que le projet de Québec reste de moindre envergure par rapport aux installations de Halifax, ce qui signifie que son coût réel serait probablement nettement inférieur

- Au-delà de ces dépenses d'investissement initiales, les coûts d'exploitation de l'ASFC liés au volume prévu, estimés à 372 500 \$ par an en salaires, sont marginaux, ce qui ne fait que confirmer la viabilité économique du projet de Québec.

Comparaison entre l'investissement fédéral total à Halifax et les recettes hebdomadaires supplémentaires générées par le projet au Port de Québec pour le gouvernement fédéral

Port de Halifax (dépenses), Port de Québec (revenus); projet à maturité; en dollars



Sources : ASFC, Port de Halifax; Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) du Québec d'Aviseo, 2025.

Halifax : un projet d'envergure

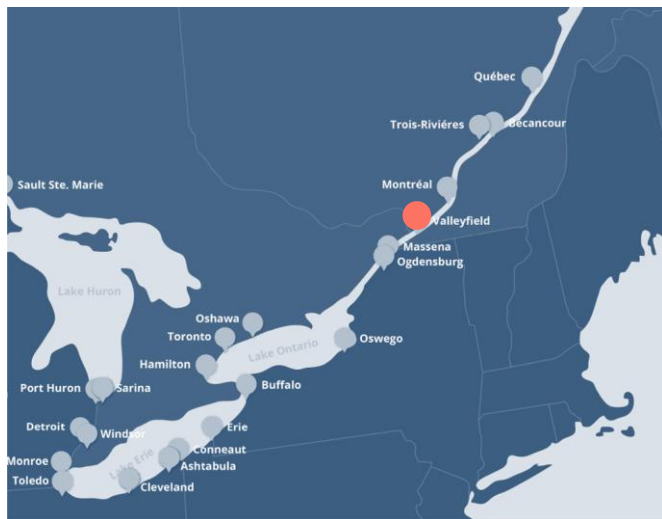
Le projet, financé en partie par l'ASFC, comprend la construction et l'exploitation d'un centre d'examen des conteneurs maritimes au port de Halifax, situé sur les rives du bassin de Bedford. Le projet comprend la construction d'un bâtiment de 2 700 m² destiné à accueillir l'équipe d'examen des conteneurs de l'ASFC et l'unité d'inspection du fret portuaire.

L'investissement comprend la construction du bâtiment conformément aux normes de durabilité, l'aménagement d'espaces pour les équipes d'examen et d'inspection, ainsi que des améliorations aux opérations liées à la logistique, à la sécurité des agents, à l'efficacité des flux commerciaux et à la capacité d'intercepter les marchandises illicites.

DESCRIPTION DU PROJET

Port de Valleyfield

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	Société du Port de Valleyfield
Exploitant	Desgagnés Logistik inc.
Gouvernance	Corporation municipale relevant de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield
Parties prenantes	Desgagnés Logistik, Valleytank, McAsphalt, Compass Minerals
Secteurs	
Pop. dans un rayon de 100 km	5 110 240 225 331

Description

Valleyfield est le dernier port situé sur la portion québécoise de la voie maritime du Saint-Laurent. Il est bien relié à la fois à l'Ontario et au Québec grâce à ses infrastructures ferroviaires et routières. Chaque année, environ 120 navires transitent par ce port durant sa saison de navigation de neuf mois.

Avec sept postes à quai totalisant 1 106 mètres, le Port de Valleyfield dispose d'infrastructures étendues pour une grande variété d'opérations maritimes, incluant 278 700 m² d'aires d'entreposage extérieur, 27 900 m² d'entrepôts intérieurs et 32 réservoirs de vrac liquide d'une capacité totale de 50 000 m³. Son ensemble d'équipements polyvalents permet de manutentionner efficacement les cargaisons générales, les cargaisons de projets et les vracs secs.

Desservant une vaste clientèle, Valleyfield traite des produits sidérurgiques, des cargaisons générales et de projets, ainsi que des marchandises diverses, dont des matériaux spécialisés tels que l'uranium et les munitions échangés entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Stratégiquement situé pour desservir le sud-ouest de la grande région de Montréal, le port constitue également un important centre de consolidation pour les opérations de ravitaillement maritime de l'Arctique, soutenant la logistique vers l'Arctique canadien et le Groenland; un rôle qui souligne son importance stratégique dans les chaînes d'approvisionnement nordiques et internationales du Canada.

Services de transport

- **Chemin de fer** : Oui - CN, CPKC et CSTX.
- **Route** : autoroutes 530, 20 et 30; routes 132, 201 et 202.

Sources : Statistique Canada, documents et entretiens du Port de Valleyfield; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Projet

Récemment désigné port CVESS et sur le point d'obtenir sa licence SO, le Port de Valleyfield consolide sa position comme pôle logistique spécialisé et stratégiquement situé. Le port accueille des navires transportant des cargaisons générales, de projets, diverses, en vrac sec et conteneurisées, démontrant une agilité opérationnelle exceptionnelle : sa capacité à gérer plusieurs types de cargaisons sur un même navire optimise les expéditions et les chaînes d'approvisionnement, une flexibilité rarement possible dans les terminaux à conteneurs standardisés à haut volume. Doté d'installations sécurisées, clôturées et surveillées en continu, Valleyfield a accueilli à plusieurs reprises des opérations d'inspection de conteneurs par l'ASFC et maintenu deux services réguliers avec l'Europe, en plus de nombreuses expéditions ponctuelles de conteneurs. Avant la pause des opérations à la mi-2023, il avait déjà traité environ 1 500 conteneurs au premier semestre de l'année, témoignant d'une forte demande et d'une capacité opérationnelle éprouvée.

Le trafic au Port de Valleyfield a connu une croissance soutenue, en moyenne de 5,8 % par an au cours des deux dernières décennies, poussée par l'expansion économique régionale et la hausse de la demande en produits sidérurgiques et industriels. Bien que la reprise des opérations conteneurisées nécessite une nouvelle autorisation de l'ASFC, le port est prêt à en assumer les coûts, y compris les frais de balayage estimés à environ 50 \$ par EVP. Le port gère également des cargaisons spécialisées et contrôlées, comme l'uranium et les munitions, tirant parti de ses infrastructures adaptées et de ses avantages géographiques pour desservir des marchés moins bien servis ou plus éloignés des grands ports.

Depuis plusieurs décennies, Valleyfield joue un rôle essentiel dans le ravitaillement maritime de l'Arctique canadien et du Groenland, en consolidant des cargaisons essentielles aux communautés nordiques et aux projets industriels. Ce rôle durable, garantissant la continuité et la fiabilité de la logistique arctique, souligne l'importance stratégique de Valleyfield dans le réseau de transport et d'approvisionnement nordique du Canada, à un moment où la demande pour des services portuaires sécurisés et adaptatifs ne cesse de croître.

Avantages globaux

- **Chaîne d'approvisionnement** : réduire la congestion dans les ports d'entrée actuels et permettre un transport plus sûr des marchandises dangereuses
- **Économiques** : soutenir le développement régional et stimuler les activités transfrontalières avec les États-Unis
- **PME** : améliorer la compétitivité et la productivité.

DESCRIPTION DU PROJET

Le retour des services mobiles de l'ASFC à Valleyfield permettrait de réactiver son rôle stratégique au sein de la chaîne logistique

Bien que le port reçoive certains conteneurs de marchandises générales, l'essentiel de son avantage économique réside dans sa capacité à traiter les exportations d'uranium de grande valeur¹ et les importations correspondantes de combustible nucléaire à l'aide de conteneurs et de navires spécialisés.

Les bénéfices économiques découlent de la capacité du Port de Valleyfield à réduire les délais de transport, à simplifier les processus logistiques et à offrir aux expéditeurs une plus grande flexibilité dans le transport de ces marchandises essentielles

- Pour les exportations d'uranium, Valleyfield offre un débouché sûr et efficace aux sociétés minières canadiennes, garantissant que les marchandises de grande valeur puissent atteindre les marchés mondiaux de manière plus compétitive
 - En retour, l'infrastructure et la flexibilité du port facilitent l'importation de combustible nucléaire, créant ainsi un cycle logistique complet qui soutient à la fois les éléments en amont et en aval de la chaîne d'approvisionnement nucléaire et de la boucle logistique
 - En réduisant les coûts de transport effectifs et les goulots d'étranglement logistiques, les services de réception de conteneurs à Valleyfield fonctionnent en quelque sorte comme une réduction des coûts commerciaux.

Les avantages stratégiques plus larges sont encore plus convaincants

- En facilitant le transport de l'uranium et du combustible nucléaire, le port soutient directement la stratégie canadienne sur les minéraux essentiels, qui identifie l'uranium comme une ressource d'importance nationale pour la sécurité énergétique, la croissance économique et la transition vers des technologies plus propres
 - La flexibilité offerte par les services de conteneurs à Valleyfield renforce la position concurrentielle des sociétés minières canadiennes, crée de nouvelles opportunités pour les partenaires de transport maritime et renforce la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Pour la société canadienne dans son ensemble, le rôle du port va au-delà de l'économie, car il contribue à garantir le flux de matières premières stratégiques qui sous-tendent à la fois le développement industriel et les objectifs en matière d'énergie propre.

Mécanismes économiques en jeu

Port de Valleyfield



Réduction des délais de transit totaux de 5 jours



Augmentation de la capacité et amélioration de la flexibilité

Coûts d'exploitation du contrôle mobile des conteneurs par l'ASFC¹

Port de Valleyfield

Dans le scénario le plus coûteux prévu¹ des services mobiles de contrôle des conteneurs, qui comprend un facteur d'inefficacité de 50 %, **les coûts annuels liés à l'ASFC s'élèvent à seulement 54 203 \$**, soit 49,73 \$ par EVP.

¹ Une ventilation détaillée des hypothèses qui ont servi à la modélisation des impacts économiques est fournie dans les annexes.

Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne canadien d'équilibre général calculable (EGC) d'Aviseo, 2025.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Une initiative à faible coût qui mise sur les infrastructures existantes pour générer des gains économiques, fiscaux et stratégiques durables

Les bénéfices économiques sont à la fois substantiels et récurrents

- Chaque année, le rétablissement des services de réception de conteneurs devrait générer :
 - plus de 5,21 millions de dollars en valeur ajoutée au PIB du Canada,
 - 5,84 millions de dollars de revenus d'entreprise,
 - et près de 9,24 millions de dollars en revenu disponible des ménages.
- Le gouvernement fédéral en bénéficierait également directement, avec des recettes fiscales annuelles estimées à 2,13 M\$, ce qui permettrait de récupérer le coût annuel du contrôle des conteneurs (54 203 \$) en **moins de 10 jours**.¹

Ces gains illustrent comment des ajustements opérationnels relativement modestes au Port de Valleyfield peuvent générer des retombées fiscales et économiques importantes.

Retombées économiques et fiscales des services de réception des conteneurs de l'ASFC à Valleyfield¹

Canada, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

Retombées économiques récurrentes	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>	5,21
Revenus des entreprises <i>(en millions de dollars)</i>	5,84
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>	9,24
Revenus des gouvernements <i>(en millions de dollars)</i>	2,94
<i>Provinces et territoires</i>	
<i>Canada</i>	2,13

54 203 \$

Coût annuel total du contrôle des conteneurs
au Port de Valleyfield

9,3 jours

Délai de récupération de tous les coûts liés à la réception de conteneurs
grâce aux revenus supplémentaires générés pour le gouv. fédéral

¹ Une ventilation détaillée des hypothèses qui ont servi à la modélisation des impacts économiques est fournie dans les annexes.
Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne canadien d'équilibre général calculable (EGC) d'Aviseo, 2025.



Les importations et exportations directes depuis Valleyfield renforceraient la sécurité publique

Le transport de munitions et de matières dangereuses conteneurisées par chemin de fer ou par camion vers les centres urbains présente des risques inutiles que les importations/exportations directes via le Port de Valleyfield pourraient éliminer.

Les meilleures pratiques internationales, telles que décrites par l'OSCE et l'ADR/RID européen, préconisent :



Utiliser des bateaux, si possible, afin de prévenir les accidents de la route. Les bateaux et les zones industrielles et portuaires contrôlées facilitent l'application des contrôles et des protocoles de sécurité physique



Le transport de munitions doit **éviter les zones urbaines densément peuplées**



Réduire au minimum la manutention. Chaque manutention supplémentaire (chargement, déchargement, inspection) présente un risque d'erreur humaine, de faute professionnelle, de défaillance mécanique ou d'exposition



Évitez le transport terrestre. Plus l'itinéraire est long et plus les infrastructures publiques sont nombreuses, plus les risques de vol et de sabotage sont élevés

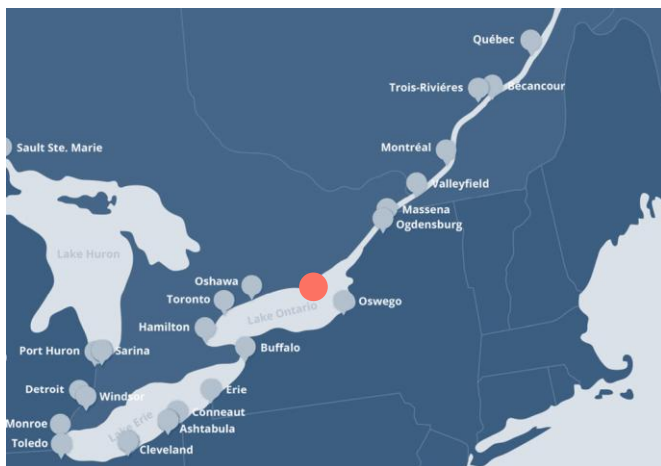
Jusqu'en 2023, le Port de Valleyfield s'est spécialisé dans la manutention de marchandises dangereuses conteneurisées pour des entreprises telles que Cameco et General Dynamics

- Sans permis S.O. pour stocker les conteneurs importés, les importations de matières hautement explosives utilisées dans la fabrication d'obus de 155 mm ont été transférées au port de Saguenay, **ajoutant 540 km de transport routier à travers les deux zones les plus peuplées du Québec**
- General Dynamics prévoit d'investir 700 millions de dollars à Valleyfield pour augmenter la production d'obus de 155 mm, ce qui accroîtra encore la demande régionale.

DESCRIPTION DU PROJET

Picton Terminals

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	ABNA Investments Ltd (famille Doornekamp)
Exploitant	Picton Terminals Ltd
Gouvernance	Société privée
Parties prenantes	Parrish & Heimbecker Expéditeurs agricoles, Kimco Steel, Windsor Salt
Secteurs	
Pop. dans un rayon de 100 km	546 587 339 904

Description

Picton Terminals est un port en eau profonde exploité de manière privée dans le comté de Prince Edward (CPE), sur le lac Ontario. En tant que l'un des rares terminaux en eau profonde de la région — les installations concurrentes les plus proches se trouvant à plus de 100 km —, il constitue un pôle stratégique pour le commerce et la logistique de l'Est ontarien.

Le terminal manutentionne un large éventail de cargaisons en vrac et diverses, notamment des matériaux de construction, de l'acier, des agrégats, de la pierre, du sel, du gypse, du sable, du sucre en vrac et des cargaisons de projets spécialisés. Avec l'arrivée prochaine de volumes céréaliers liés à Parrish & Heimbecker (P&H), Picton Terminals élargit son rôle de soutien à la fois à l'agriculture et à l'industrie. En offrant une capacité flexible et une manutention diversifiée, le port contribue à réduire le trafic de camions sur les routes régionales tout en renforçant la résilience des chaînes d'approvisionnement pour les manufacturiers, les agriculteurs et les expéditeurs de la région.

En prévision du lancement des opérations conteneurisées, Picton Terminals a déjà réalisé d'importants investissements préventifs, notamment l'acquisition d'équipements portuaires tels que des grues et des chariots gerbeurs, ainsi que la propriété et l'exploitation de navires porte-conteneurs au cours des cinq dernières années. Ces navires, choisis pour leur capacité à transiter par la voie maritime et à desservir les Grands Lacs, ont été exploités à l'étranger en attendant l'autorisation de l'ASFC. Durant cette période, l'entreprise a également développé de solides relations internationales qui favoriseront l'attraction de nouveaux flux de conteneurs vers les Grands Lacs dès le début des opérations.

Services de transport

- **Route** : accès routier par l'autoroute 49 (prolongement de l'autoroute 401).

Projet

Picton Terminals se positionne comme une porte d'entrée stratégique pour le transport de conteneurs et de vrac dans l'Est ontarien, étendant sa portée au-delà de 100 km pour desservir les marchés allant d'Ottawa à l'est du Grand Toronto (GTA). En offrant une route directe alternative, les conteneurs transitant de Montréal vers l'est du GTA peuvent circuler efficacement par Picton, évitant ainsi la congestion du GTA et les embouteillages liés au transport routier autour de Brampton. Cette configuration génère un potentiel de volume important, réduit le nombre de kilomètres parcourus par camion et diminue les émissions de GES associées.

Le port poursuit l'expansion de ses infrastructures et de ses partenariats, entièrement financé par le secteur privé, afin de répondre aux besoins régionaux. En 2026, Picton Terminals inaugurera un nouveau terminal agricole en partenariat avec Parrish & Heimbecker, conçu pour manutentionner jusqu'à 800 000 tonnes métriques par an. En plus des produits agricoles, le terminal gère également des cargaisons de sel, diversifiant ainsi ses activités pour accroître sa résilience et son utilisation à l'année.

Les premières analyses de rentabilité et les discussions avec plusieurs transporteurs laissent entrevoir un débit potentiel de 800-900 EVP par mois, avec un trafic annuel anticipé pouvant atteindre jusqu'à 42 000 EVP dans un horizon de cinq ans, répartis entre les importations et les exportations. Cela positionne le terminal comme un débouché naturel pour la deuxième région manufacturière en importance en Ontario, soutenant les pôles économiques de Kingston, Quinte et de l'Est ontarien. Contrairement à plusieurs portes d'entrée canadiennes, Picton Terminals bénéficie d'une main-d'œuvre non régie par des conventions collectives, garantissant ainsi la continuité des opérations et une protection contre les arrêts de travail. Situé à l'intersection des industries de l'agriculture, de la fabrication et du commerce international, Picton Terminals offre à l'Ontario une voie alternative crédible pour réduire les goulots d'étranglement des chaînes d'approvisionnement et soutenir une croissance régionale durable.

Avantages généraux

- **Chaîne d'approvisionnement** : atténuer les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement nationale
- **Économiques** : stimuler la croissance régionale des produits conteneurisés et assurer une croissance durable
- **PME** : réduire les coûts des intrants pour les industries locales, en particulier l'agriculture, et réduire la dépendance des entreprises locales à l'égard des fournisseurs américains.

DESCRIPTION DU PROJET

La possibilité de recevoir des conteneurs à Picton garantit que la région dispose des infrastructures nécessaires à sa croissance

Avec un trafic annuel prévu de 42 000 EVP dans les cinq ans, réparti entre les importations et les exportations, le terminal est en passe de devenir un débouché naturel pour la deuxième plus grande région manufacturière de l'Ontario. Il soutient Kingston, Quinte et la région de l'est de l'Ontario grâce à des actifs maritimes dédiés et une main-d'œuvre stable.

En rapprochant l'activité des lieux de production et de consommation des marchandises, Picton peut éliminer un goulot d'étranglement structurel et générer des gains économiques tangibles

- Plusieurs entreprises ont déjà manifesté un vif intérêt pour l'utilisation de cette installation dès qu'elle sera disponible :
 - *Un important fabricant de matériaux avancés* prévoit de rediriger 75 à 90 conteneurs par mois (900 à 1 080 par an) vers son site de Kingston
 - *Un producteur régional de minéraux industriels* prévoit d'expédier 200 à 300 conteneurs par an à partir de 2026
 - *Un distributeur régional* a identifié des importations actuellement acheminées via Montréal qui pourraient plutôt transiter par Picton
 - *Un fabricant émergent d'emballages en aluminium* prévoit d'importer des conteneurs chaque mois pour soutenir la croissance de sa production
 - Le marché agricole sous-desservi de l'est de l'Ontario représente également une demande importante pour les exportations conteneurisées que Picton peut exploiter.
- La demande pour un terminal à conteneurs local est à la fois réelle et immédiate, et que les entreprises sont prêtes à utiliser les terminaux de Picton pour réduire leurs coûts, améliorer leur accès au marché et garantir que le développement économique de la région soit soutenu par les infrastructures nécessaires à sa croissance.

Le projet a également d'importantes implications logistiques et environnementales

- Selon l'enquête sur les véhicules commerciaux, plus de 37 000 conteneurs vides sont transportés chaque année par camion vers et depuis les environs du Port
- Grâce à un point de réception de conteneurs désigné par l'ASFC, bon nombre de ces déplacements pourraient être intégrés directement dans les opérations maritimes, ce qui réduirait les activités de transport routier inutiles
 - Ce changement pourrait permettre d'éliminer des dizaines de milliers de trajets en camion chaque année, ce qui réduirait les émissions de GES, atténuerait la congestion sur l'autoroute 401 et améliorerait l'efficacité de la chaîne logistique.
- Les opérateurs font valoir leur expérience éprouvée, ayant géré trois services de navires porte-conteneurs en Europe et sur les routes reliant la Chine à la côte ouest du Canada
 - Une coordination étroite avec les ports voisins des Grands Lacs américains renforce la demande et positionne Picton au sein du réseau binational de conteneurs.

Mécanismes de bénéfices économiques en jeu

Picton Terminals



Réduction de plus de 2 jours de transit par mouvement de navire



Amélioration de l'efficacité dans l'allocation des conteneurs vides

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

La mise en place de services de réception de conteneurs à Picton entraînerait des retombées économiques importantes et récurrentes

Cinq ans après son inauguration, lorsque les opérations auront atteint leur phase de croissance stable, les 42 000 conteneurs transitant par les terminaux de Picton généreront une valeur ajoutée annuelle de 26,9 millions de dollars

- Sur ce total, 55,8 % (15 M\$) proviendraient des importations et 44,2 % (11,9 M\$) des exportations.

En améliorant l'accès à des intrants importés à des prix compétitifs, les services de réception de conteneurs renforceraient la compétitivité des entreprises de la région de Kingston-PEC

- Parallèlement, l'amélioration des options d'exportation permettrait aux producteurs et aux fabricants régionaux d'accéder à de nouveaux marchés internationaux.

Le projet contribuera de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à l'augmentation de la productivité des entreprises importatrices et à l'amélioration de la rentabilité des entreprises exportatrices, les revenus des entreprises ontariennes augmenteront de 26,4 millions de dollars
- Les ménages de l'Ontario bénéficieront également du projet, leur revenu disponible augmentant de plus de 65,4 millions de dollars par an
- Le gouvernement de l'Ontario enregistrera un gain de 15 millions de dollars en recettes fiscales, tandis que le gouvernement du Canada percevra environ 13,5 millions de dollars en recettes fiscales par an, ce qui compensera largement les coûts liés à l'ASFC qui pourraient être associés à la fourniture d'un service de contrôle des conteneurs.

Principaux résultats du projet de terminaux à conteneurs de Picton¹

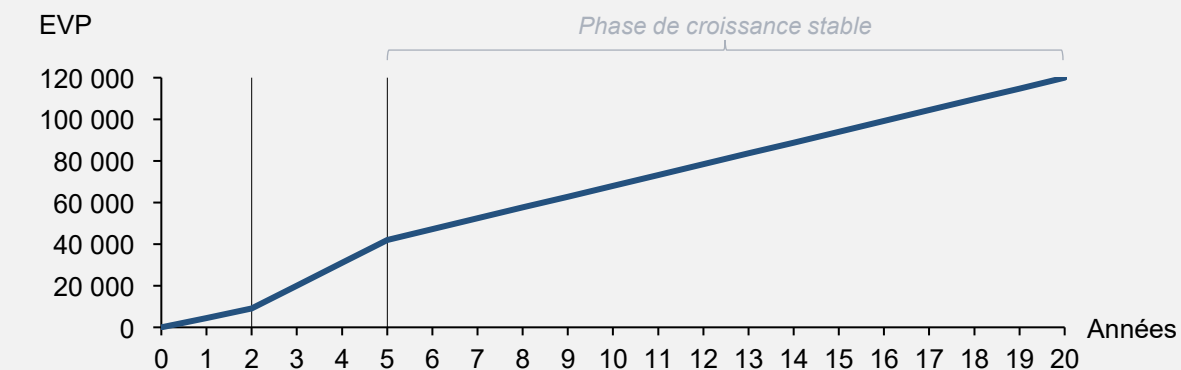
Ontario, projet à l'année 5, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

		Retombées économiques récurrentes annuellement		
		Importation	Exportation	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>		15,0	11,9	26,9
Revenus des entreprises <i>(en millions de dollars)</i>		4,5	21,9	26,4
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>		11,2	54,3	65,4
Revenus des gouvernements <i>(en millions de dollars)</i>	Ont.	2,7	12,4	15,0
	Can.	2,4	11,1	13,5

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.

Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) de l'Ontario d'Aviseo, 2025.

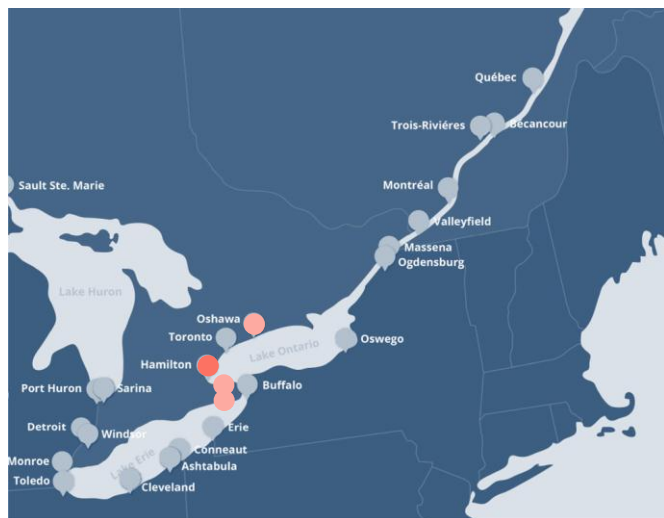
Les retombées économiques indiquées doivent être considérées comme prudentes, car le volume de conteneurs devrait augmenter de façon continue au cours des 20 premières années d'exploitation



DESCRIPTION DU PROJET

Port de Hamilton – Oshawa (HOPA)

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	Autorité portuaire de Hamilton-Oshawa
Exploitant	Administration portuaire de Hamilton-Oshawa
Gouvernance	Administration portuaire canadienne (APC) à but non lucratif
Parties prenantes	ArcelorMittal, Parrish & Heimbecker, Richardson
Secteurs	
Pop. dans un rayon de 100 km	 9 099 178  828 748

Description

HOPA est la plus grande administration portuaire canadienne des Grands Lacs, regroupant quatre sites géographiques : Hamilton, Oshawa, Thorold et Port Colborne. Dans l'ensemble, elle accueille environ 680 arrivées de navires chaque année, dont 600 transitent par le Port de Hamilton (Hamilton Harbour).

Hamilton Harbour couvre environ 250 hectares et compte 32 postes à quai, représentant 96 % du volume de marchandises de HOPA. Le port peut manutentionner des cargaisons, des vrac secs et liquides, et offre de nombreux services tels que des quais, des zones d'accostage, des entrepôts, des espaces commerciaux et de bureaux, ainsi que des parcs industriels et des services de marina. Le minerai (30 %), le grain (25 %) et le charbon (15 %) constituent ses principales marchandises, appuyées par une infrastructure intermodale étendue permettant des transferts rapides de vrac. Les nouveaux projets immobiliers et d'infrastructure dans la région du Niagara, l'émergence de nouvelles marchandises (hydrogène vert, GNL et biocarburants), ainsi que l'opportunité de réduire la congestion routière dans le Grand Toronto, représentent d'importants leviers de croissance pour HOPA.

Services de transport

- **Chemin de fer** : service ferroviaire complet (liaison A1) pour la distribution à travers le Canada. Embranchement ferroviaire du CN et du CP sur place.
- **Route** : autoroutes QEW/403/401 à proximité.

Projet

La région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) constitue le nœud principal régional du commerce transitant par les principales portes maritimes du Canada. Bien que des investissements aient été réalisés pour accroître la capacité de conteneurs aux ports d'entrée, les flux de transport intérieurs demeurent sous-développés. En particulier, le manque de capacité ferroviaire intérieure suffisante (nécessaire pour entreposer et manœuvrer efficacement les wagons en cas de perturbation) représente une lacune importante à combler pour assurer la résilience du réseau. En l'absence de cette capacité, la pression s'intensifie sur les réseaux routiers. La congestion autoroutière dans la région du Grand Toronto et de Hamilton coûte déjà à l'économie canadienne plus de 10,1 milliards de dollars par an, selon un rapport de 2024 du *Canadian Centre for Economic Analysis*.

Afin de répondre à la demande régionale croissante, HOPA et Hamilton Container Terminals Inc. (HCT Inc.) ont uni leurs forces pour créer le Hamilton Container Terminal (HCT), visant à accroître la capacité intérieure. Ce terminal améliorera la logistique des conteneurs dans le sud de l'Ontario en offrant des installations d'entreposage et un service ferroviaire intermodal direct entre Hamilton et Montréal.

Rattaché à l'importante infrastructure du Port de Hamilton, le terminal HCT devrait atteindre, une fois pleinement opérationnel, une capacité de 600 conteneurs importés par semaine et desservir environ 10 à 12 % du marché du sud de l'Ontario.

Le HCT permettra aux expéditeurs d'économiser environ 27,6 millions de dollars par année en coûts de transport routier, d'entreposage et de logistique connexe.

Avantages globaux

- **Chaîne d'approvisionnement** : augmentation de la capacité et de la résilience des ports d'entrée
- **Environnement** : économie de 1 900 à 3 900 tonnes d'éq. CO₂ par an et économie de 600 000 à 1,2 million de dollars selon l'estimation du coût social des gaz à effet de serre par le gouvernement du Canada
- **Congestion** : réduction de 930 000 kilomètres parcourus par les camions dans le sud de l'Ontario, avec des économies annuelles liées à la congestion comprise entre 245 000 \$ et 490 000 \$.

DESCRIPTION DU PROJET

Le réacheminement par rail sous douane de Montréal vers Hamilton permet de réaliser de réelles économies pour les expéditeurs

1 – L'un des principaux domaines d'amélioration concerne les coûts liés au stockage

- Dans la région du Grand Toronto, les installations intermodales du CN et du CPKC offrent une capacité limitée et un délai de grâce restreint de 24 heures, suivi de frais de stockage de 300 \$ par jour
 - Pour éviter ces pénalités, de nombreux expéditeurs ont recours au préretrait des conteneurs vers des installations de transit situées à proximité, ce qui entraîne des frais de transport supplémentaires d'environ 150 \$ par déplacement, auxquels s'ajoutent des frais de stockage réduits de plus de 100 \$ par jour
 - En revanche, le terminal à conteneurs de Hamilton (HCT) offre des conditions plus avantageuses, notamment deux jours gratuits et des frais journaliers moins élevés de 150 \$ par jour, ce qui se traduit par une économie moyenne de **400 \$ par conteneur**.

2 – Une analyse comparative des coûts de transport routier entre Brampton et Hamilton démontre des économies supplémentaires

- Pour les marchandises destinées à des marchés tels que Stoney Creek ou Brantford, les coûts moyens de transport routier depuis Brampton varient entre 575 \$ et 725 \$ par trajet, contre 250 \$ à 450 \$ depuis Hamilton
 - Sur une base prudente, cela se traduit par **une économie de 250 \$ par conteneur** dans la zone de chalandise naturelle de Hamilton.

3 – Le CN a indiqué que les coûts ferroviaires entre Montréal et Hamilton sont environ **125 \$ plus élevés par conteneur** qu'entre Brampton et Hamilton, ce qui reflète le transfert supplémentaire entre Toronto et Hamilton

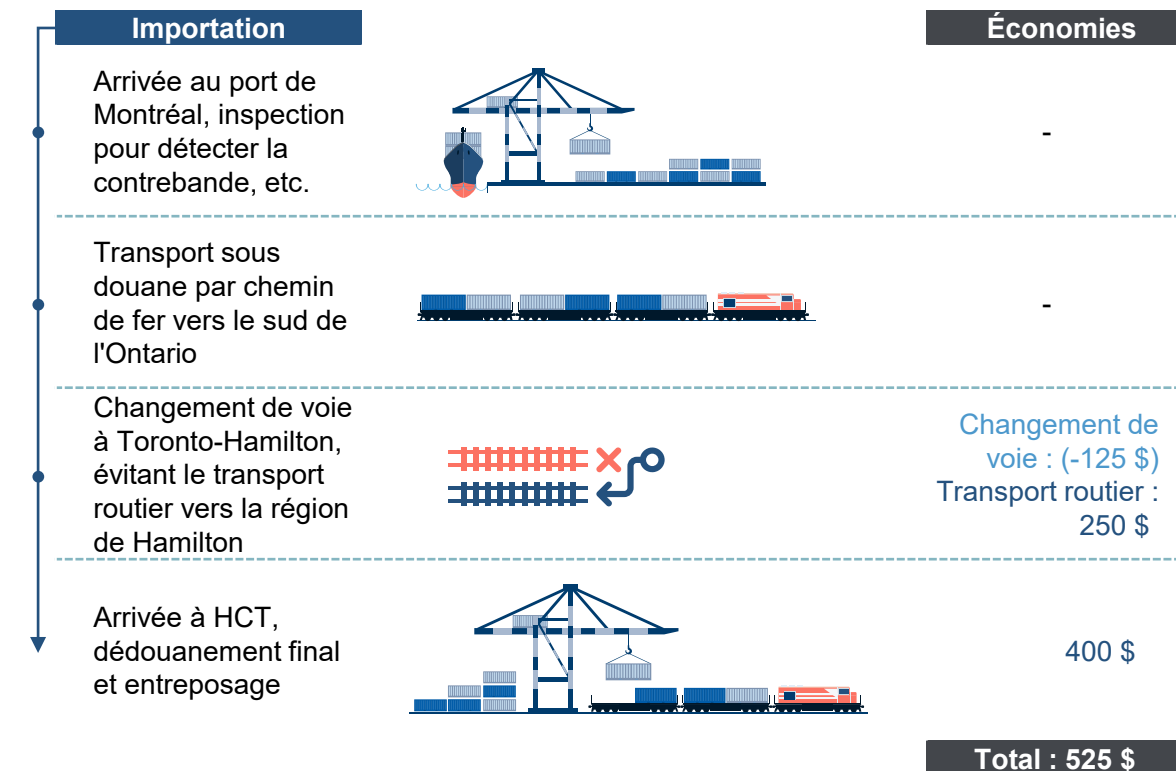
- Bien que cela augmente les coûts, cette augmentation est largement compensée par les économies réalisées sur le transport routier et le stockage.

4 – Lorsque ces facteurs sont combinés, le bénéfice net par conteneur importé s'élève à environ 525 \$ en coûts évités.

Sources : Données HOPA et HCT validées par CPCS, CN; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Solution de terminal ferroviaire HCT de HOPA, voie d'importation

HOPA; économies (coûts) en dollars par EVP



Les économies réalisées sur les conteneurs d'exportation proviennent principalement des coûts de stockage et de transport évités. En moyenne, cela représente une réduction supplémentaire des coûts de 360 \$ par EVP.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Le projet de terminal ferroviaire HCT de HOPA générera plus de 5 M\$ de dollars en revenus annuels pour le gouvernement du Canada

Une fois que le terminal HCT aura atteint sa maturité, l'impact économique des quelque 62 400 conteneurs qui transiteront par le terminal HCT s'élèvera à 10 millions de dollars par an en valeur ajoutée

- Sur ce total, 50,7 % (5,1 millions de dollars) proviennent des économies réalisées sur les importations et 49,3 % des exportations.

Le volume prévu, qui se répartit de manière égale entre les conteneurs d'importation et d'exportation, devrait permettre aux entreprises importatrices d'économiser plus de 16,4 millions de dollars et aux exportateurs 11,2 millions de dollars

- Au total, les entreprises de la région de Hamilton économiseraient 27,6 millions de dollars en coûts liés au transport.

Le projet contribuera de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à l'augmentation de la productivité des entreprises importatrices et à l'amélioration de la rentabilité des entreprises exportatrices, le revenu des entreprises basées en Ontario augmentera de 10,5 millions de dollars
- Les ménages ontariens bénéficieront également du projet, leur revenu disponible augmentant de plus de 26 millions de dollars par an
- Le gouvernement de l'Ontario enregistrera un gain de 6,0 millions de dollars en recettes fiscales, tandis que le gouvernement du Canada percevra environ 5,4 millions de dollars en recettes fiscales par an.

Principaux résultats du projet de conteneurs HCT¹

Ontario, projet à maturité, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

27,6 M\$ en économies liées au transport :

16,4 M\$ en coûts évités pour les importateurs

11,2 M\$ en coûts évités pour les exportateurs

Retombées économiques récurrentes annuellement

		Import	Exportation	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>		5,1	4,9	10,0
Revenus des entreprises² <i>(en millions de dollars)</i>		1,6	8,9	10,5
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>		3,9	22,4	26,3
Revenus des gouvernements <i>(en millions de dollars)</i>	Ont.	0,9	5,1	6,0
	Can.	0,8	4,6	5,4

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.

² Le revenu des entreprises désigne le revenu global de toutes les entreprises de l'économie, tenant compte à la fois des impacts positifs et négatifs.

Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) de l'Ontario d'Aviseo, 2025.

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

HOPA a déjà achevé la construction de son terminal, fournissant l'infrastructure nécessaire pour traiter efficacement les marchandises conteneurisées

D'un point de vue physique, l'installation est pleinement opérationnelle, avec des espaces dédiés, des équipements et des connexions aux réseaux routier et ferroviaire déjà en place. **Il ne reste plus qu'à assurer la présence à temps partiel d'agents de l'ASFC sur place pour effectuer les inspections des conteneurs dans le cadre d'une licence d'entrepôt d'attente,** pour laquelle l'administration portuaire a soumis une nouvelle demande le 9 mai 2025.

L'obtention de ce service est la dernière étape nécessaire pour que le terminal puisse commencer à traiter des conteneurs, libérer tout son potentiel économique et permettre aux agents économiques de bénéficier d'une réduction des coûts logistiques et d'une amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

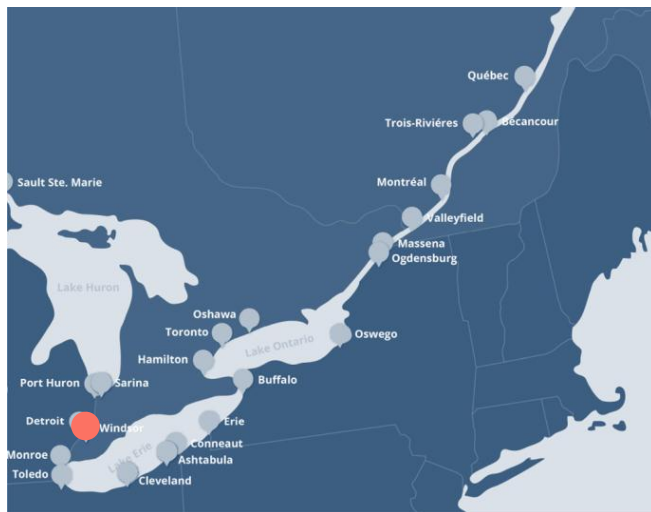
HOPA accorde la priorité au développement de son terminal ferroviaire à conteneurs à Hamilton comme solution la plus concrète aux défis régionaux des chaînes d'approvisionnement. Le terminal ferroviaire nécessite un effectif et des infrastructures de l'ASFC relativement modestes par rapport aux terminaux maritimes, ce qui en fait une initiative immédiatement réalisable. Bien que les services maritimes de conteneurs présentent une complexité plus grande, HOPA voit un potentiel à long terme important et anticipe de futures occasions dans le transport maritime de conteneurs à travers son réseau des Grands Lacs.



DESCRIPTION DU PROJET

Port de Windsor

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	Administration portuaire de Windsor
Exploitant	Administration portuaire de Windsor
Gouvernance	Organisme sans but lucratif Administration portuaire canadienne (APC) ¹
Parties prenantes	Administration portuaire de Windsor, Morterm Limited, Essex Terminal Railway
Secteurs	
Pop. dans un rayon de 100 km	 636 563  5 672 422

Description

Le Port de Windsor est situé à la frontière canado-américaine, juste en face de Détroit, une grande région métropolitaine de près de 5,5 millions d'habitants. Il s'agit du port canadien le plus proche des grandes régions métropolitaines américaines et de la dernière ville canadienne d'importance le long du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Les marchandises les plus importantes transitant par le port sont le sel, qui représente généralement environ 40 % des volumes annuels, suivi des céréales (25 %), des agrégats (25 %) et des marchandises en vrac et des carburants (10 %). Bien que les volumes puissent varier d'une année à l'autre, ces catégories reflètent une répartition représentative de l'activité du port.

Services de transport

- **Chemin de fer** : L'Essex Terminal Railway (ETR) opère dans le Port de Windsor et est relié aux réseaux ferroviaires du Canadien National, du Canadien Pacifique et du Norfolk and Western
- **Route** : Windsor-Essex est le terminus ouest de l'autoroute 401, qui permet de relier l'est et l'ouest du sud de l'Ontario et du Québec, avec des connexions directes au réseau inter-États américain (I-75, I-94, I-96)
- **Passages frontaliers** : Le Port de Windsor abrite le pont Ambassador et le nouveau pont Gordie Howe, qui représentent ensemble près de 30 % de l'ensemble des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Projet

Morterm Limited, en partenariat avec le port de Windsor, investit 27 millions de dollars dans la création d'un quai polyvalent doté de capacités de transport *roll-on/roll-off* et conteneurisées. Le projet comprend également la construction d'un nouvel entrepôt de 50 000 pi², la restauration et l'agrandissement des installations existantes, ainsi que le renforcement du littoral afin de réduire les risques d'érosion et d'inondations liés aux changements climatiques. Le nouveau quai offrira un poste d'amarrage supplémentaire, augmentant ainsi la capacité du terminal pour les marchandises en vrac (acier, aluminium) ainsi qu'une zone conteneurisée distincte, clôturée et sécurisée. Bien que le projet vise à renforcer les infrastructures pour le transport maritime à courte distance et les cargaisons conteneurisées, l'absence de soutien de l'ASFC demeure le principal goulot d'étranglement.

Avec environ 100 000 conteneurs importés chaque mois en Ontario et une demande croissante pour le commerce conteneurisé localement, le potentiel de croissance est considérable. L'agrandissement des installations soutiendrait directement des secteurs tels que l'agroalimentaire, les produits de serre, les intrants automobiles et les exportations de grains. Le système des Grands Lacs n'exploite actuellement que la moitié de sa capacité, alors que le port de Windsor est en mesure de fonctionner toute l'année. En se positionnant comme un carrefour multimodal au cœur du corridor manufacturier nord-américain, le projet offre une route plus courte et plus efficace vers les pôles industriels américains, tout en contournant les contraintes liées au transport routier sur les itinéraires de Montréal.

Le site bénéficie d'un accès ferroviaire direct via sa société sœur, Essex Railway, ainsi que d'une capacité d'entreposage certifiée ISO 9001 — une combinaison unique en Ontario. Les investissements en infrastructures permettront de réduire la vulnérabilité environnementale, d'accroître la capacité pour le vrac et les conteneurs, et d'assurer le rôle stratégique à long terme du port.

Avantages globaux

- **Chaîne d'approvisionnement** : accroître l'efficacité du réseau des Grands Lacs et sa connexion aux marchés étrangers
- **Environnement** : renforcer les infrastructures portuaires contre l'érosion du littoral et les inondations
- **PME** : attirer de nouvelles entreprises et offrir des services d'exportation par conteneurs qui n'étaient pas disponibles auparavant dans la région. Établir de nouvelles connexions multimodales conformément aux priorités du gouvernement canadien en matière de croissance économique régionale.

DESCRIPTION DU PROJET

La mise en place de services de réception de conteneurs au Port de Windsor représenterait un puissant catalyseur d'investissement

Avec près de 200 millions de personnes situées à moins de 13 heures de route et des connexions intermodales solides grâce au pont Ambassador, au pont Gordie Howe¹, aux autoroutes inter-États américaines et aux réseaux ferroviaires continentaux, l'absence de services locaux de réception et d'inspection des conteneurs constitue une lacune importante.

Pour les investisseurs internationaux, la disponibilité d'un service direct de réception de conteneurs améliorerait considérablement la proposition de valeur de la région.

Parallèlement, les services de réception de conteneurs apporteraient des avantages immédiats à plus de 1 000 fabricants établis dans la région.

Activités émergentes

La fabrication de pointe, la production de batteries pour véhicules électriques et d'autres industries à forte intensité logistique dépendent d'une logistique efficace

- En permettant la réception et le dédouanement des conteneurs d'importation directement à Windsor, le Port de Windsor réduirait les coûts commerciaux, raccourcirait les délais et assurerait un approvisionnement régulier en conteneurs vides pour les exportations
- Cela créerait un environnement plus fiable et plus compétitif pour les entreprises qui comparent la région à d'autres sites nord-américains.

“ Pour attirer de nouvelles entreprises [de grande taille], l'un **des premiers éléments pris en compte est la présence de ressources et d'infrastructures logistiques pour soutenir [leurs] activités**, en particulier [les grandes entreprises] venant de l'étranger. [...] L'une des principales raisons est la capacité à faire entrer et sortir les marchandises.

– Un acteur local de la chaîne d'approvisionnement ”


Activités établies

Les entreprises locales des secteurs de l'automobile, de l'agriculture et de la fabrication de pointe n'auraient plus à supporter la charge supplémentaire du transport routier et ferroviaire sur de longues distances depuis des ports éloignés

- Au contraire, elles bénéficieraient d'un centre logistique rentable à leur porte, qui renforcerait leur compétitivité, améliorerait la fiabilité du juste-à-temps et renforcerait leur capacité à atteindre les marchés mondiaux
- En somme, la réception de conteneurs au Port de Windsor renforcerait encore davantage l'attrait de la région pour les investisseurs, tout en stimulant directement la compétitivité des entreprises qui constituent déjà le cœur de l'économie locale.

Ensemble, ces effets renforceront la position de Windsor-Essex en tant que pôle de premier plan pour la fabrication de pointe, les technologies propres et le commerce transfrontalier.

¹ Ouverture prévue au premier trimestre 2026.

A close-up, high-angle shot of an hourglass against a dark blue background. The hourglass is made of clear glass and contains a fine, light-colored sand. The sand is in the process of falling from the upper bulb to the lower bulb, creating a thin, vertical stream. The upper bulb is mostly empty, while the lower bulb is partially filled with a mound of sand. The lighting is dramatic, highlighting the texture of the sand and the sharp edges of the glass.

« La possibilité de livrer les marchandises à 10 minutes de leurs installations, plutôt que de les livrer à St. John ou à Montréal, puis de coordonner tous ces kilomètres supplémentaires par camion pour les acheminer jusqu'à eux... Je veux dire, cela représente des économies considérables. »

– Un acteur local de la chaîne d'approvisionnement

DESCRIPTION DU PROJET

Le commerce conteneurisé à Windsor est particulièrement inefficace

Les données de l'enquête sur les véhicules commerciaux de 2019 indiquent que plus de 95 600 EVP ont été transportés vers ou depuis les environs du Port de Windsor par camion dans 11 catégories de marchandises

Cependant, une part importante de cette activité ne génère pas de valeur économique réelle :

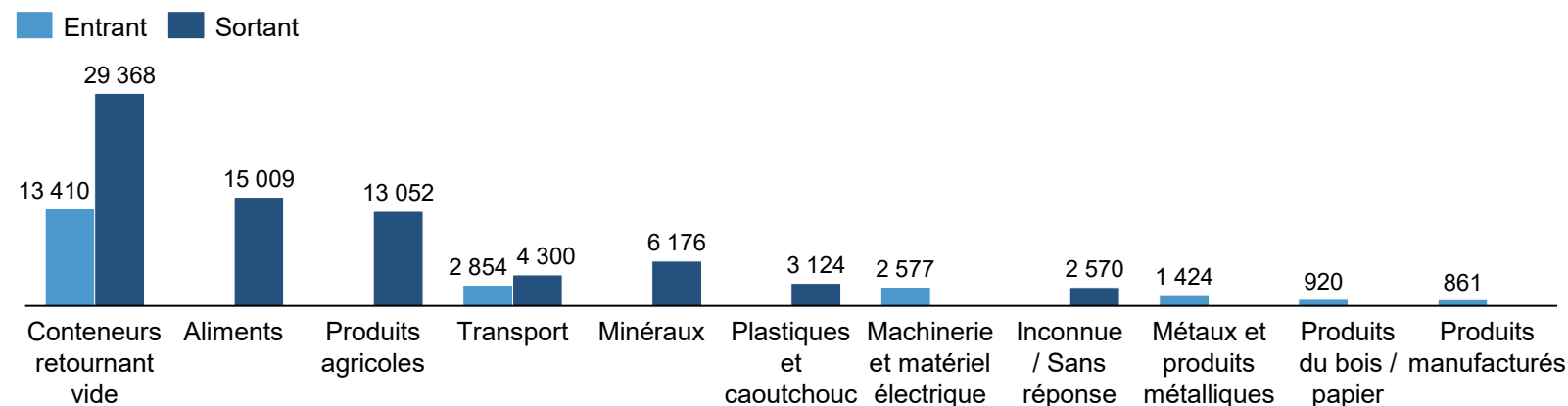
- Près de la moitié de tous les flux de conteneurs consistent en des conteneurs vides qui sont repositionnés
 - Plus précisément, 60,8 % des trajets entrants et 39,9 % des trajets sortants de plus de 100 km sont effectués à vide.

Ces tendances soulignent les inefficacités structurelles qui pèsent sur le transport maritime conteneurisé à Windsor-Essex, augmentant les coûts, gaspillant la capacité des chauffeurs et gonflant l'empreinte carbone de la région

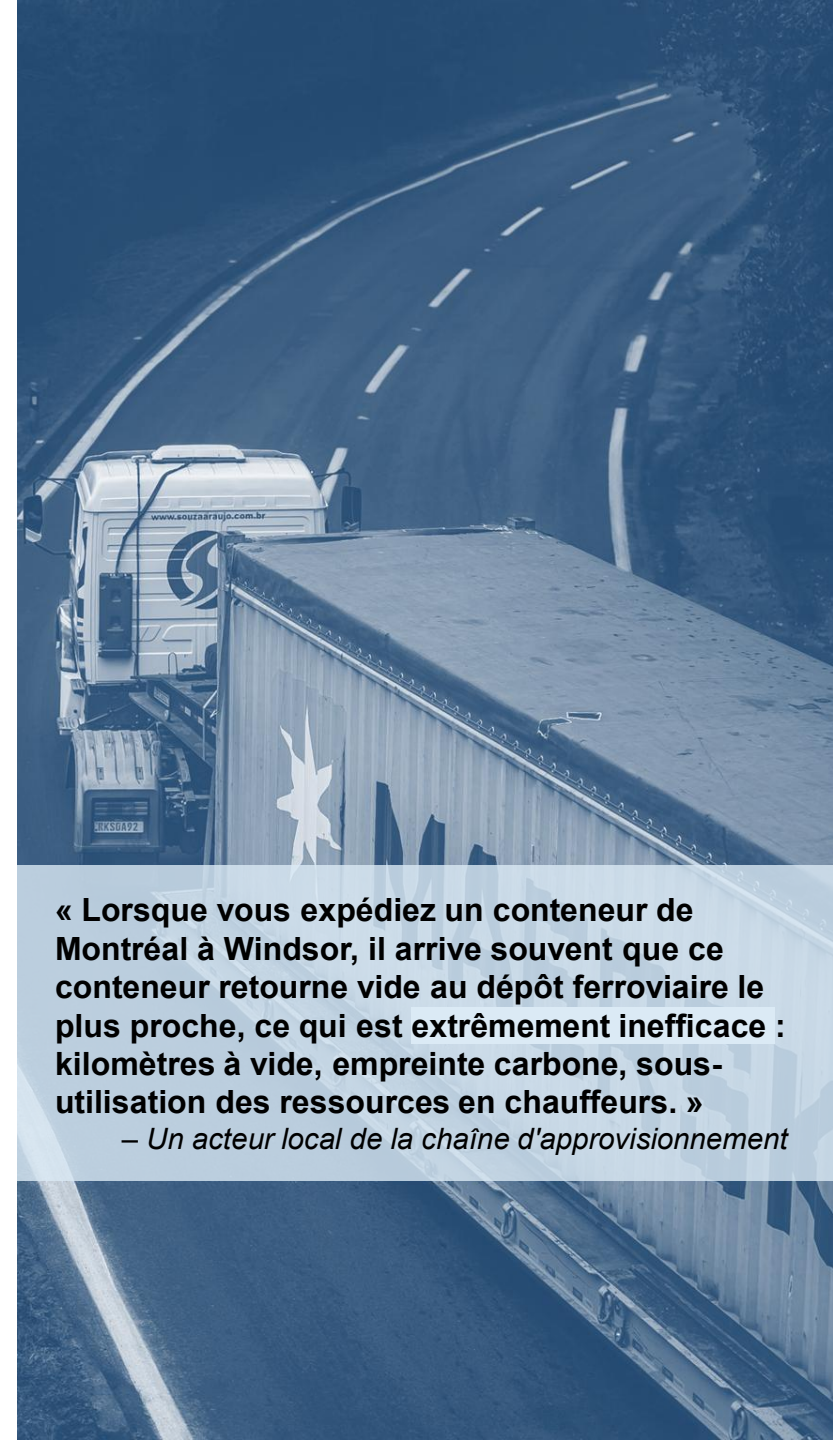
- Ensemble, ces inefficacités soulignent le besoin urgent de services locaux de réception et d'inspection des conteneurs qui permettraient de réduire les trajets à vide, de diminuer les coûts et d'améliorer la compétitivité des entreprises régionales.

Transport routier de conteneurs à destination et en provenance de Windsor, trajets de plus de 100 km

Environs du Port de Windsor; 2019; en EVP



Sources : Enquête sur les véhicules commerciaux, documents du Port de Windsor et entretiens avec les parties prenantes; Analyse Aviseo Conseil, 2025.



« Lorsque vous expédiez un conteneur de Montréal à Windsor, il arrive souvent que ce conteneur retourne vide au dépôt ferroviaire le plus proche, ce qui est extrêmement inefficace : kilomètres à vide, empreinte carbone, sous-utilisation des ressources en chauffeurs. »

– Un acteur local de la chaîne d'approvisionnement

DESCRIPTION DU PROJET

En recevant les conteneurs localement, le Port de Windsor rendrait le commerce plus économique, plus rapide et plus simple

Compte tenu de la composition industrielle et des flux commerciaux de la région, il est estimé que la demande de conteneurs au Port de Windsor s'élèverait à 19 200 EVP par an.

En l'absence de données sur les flux de conteneurs prévus, la demande a dû être estimée à l'aide d'indicateurs indirects

Le calcul repose sur trois éléments complémentaires :

1 – La composition industrielle de la zone desservie par le Port de Windsor, qui donne une image claire des secteurs les plus susceptibles de dépendre du commerce conteneurisé

2 – Les données sur les types de marchandises historiquement transportées dans la région de Windsor, qui révèlent l'ampleur et la nature des marchandises pouvant être transférées dans des conteneurs

3 – Les flux de conteneurs passés entrant et sortant de la zone portuaire au sens large par la route, qui servent de référence pour l'activité conteneurisée existante.

En croisant ces sources de données, il est possible d'établir une estimation fiable de la demande de conteneurs

- Cette approche garantit que, même en l'absence de données observables, l'estimation reflète la dynamique industrielle et les modèles commerciaux sous-jacents qui détermineraient leur utilisation
- Sur cette base, et conformément aux informations obtenues lors des entretiens menés avec les parties prenantes et à la croissance du PIB régional, il est estimé que le Port de Windsor pourrait répondre à une **demande annuelle d'environ 19 200 EVP dans les cinq ans** suivant son inauguration.

Les commentaires de l'industrie confirment cette estimation

- La plainte la plus courante exprimée par les clients auprès d'un acteur local de la chaîne d'approvisionnement est qu'« **il est trop difficile d'acheminer des conteneurs à Windsor** »
- Les expéditeurs soulignent que le processus prend trop de temps et est inutilement fastidieux, engendre des coûts évitables et des frictions logistiques
- Ces sentiments soulignent le déficit structurel en matière de disponibilité des conteneurs et mettent en évidence l'intérêt économique de la mise en place de services directs de réception de conteneurs au Port de Windsor.

Mécanismes économiques en jeu

Port de Windsor



Réduction des délais de transit totaux de plus de 8 jours



Réduction significative des coûts de transport (jusqu'à 3 000 \$)



Amélioration de l'efficacité dans l'allocation des conteneurs vides

BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Les retombées économiques attendues des services de l'ASFC au Port de Windsor reflètent le soutien des parties prenantes locales

En supposant une période de démarrage de cinq ans, les 19 200 conteneurs qui devraient transiter par le Port de Windsor généreraient une valeur ajoutée de 24,6 millions de dollars par an

- Sur ce total, 54,8 % (13,5 M\$) proviendraient des importations et 45,2 % (11,1 M\$) des exportations.

Au-delà des chiffres, la disponibilité d'intrants importés à moindre coût représente un avantage stratégique, renforçant directement la compétitivité des entreprises de Windsor sur les marchés nationaux et internationaux

- Cela est particulièrement pertinent pour une région qui a toujours dépendu du commerce bilatéral avec les États-Unis et qui traverse actuellement une période d'incertitude économique accrue.

Le projet contribuera de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à l'augmentation de la productivité des entreprises importatrices et à l'amélioration de la rentabilité des entreprises exportatrices, les revenus des entreprises ontariennes augmenteront de 25,9 millions de dollars
- Les ménages ontariens bénéficieront également du projet, leur revenu disponible augmentant de plus de 60 millions de dollars par an
- Le gouvernement de l'Ontario pourra compter sur 14,4 millions de dollars de recettes fiscales, tandis que le gouvernement du Canada pourra compter sur environ 12,9 millions de dollars de recettes fiscales.

Principaux résultats du projet de conteneurs au Port de Windsor¹

Ontario, projet à l'année 5, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

		Retombées économiques récurrentes annuellement		
		Importation	Exportation	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>		13,5	11,1	24,6
Revenus des entreprises <i>(en millions de dollars)</i>		4,6	21,2	25,9
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>		11,5	50,3	61,8
Revenus des gouvernements <i>(en millions de dollars)</i>	Ont.	2,7	11,7	14,4
	Can.	2,4	10,5	12,9

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.

Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) de l'Ontario d'Aviseo, 2025.



Coûts liés à l'ASFC

Bien que les coûts réels liés à la mise en place de services de réception de conteneurs au Port de Windsor restent incertains, les références disponibles fournissent des indications utiles.

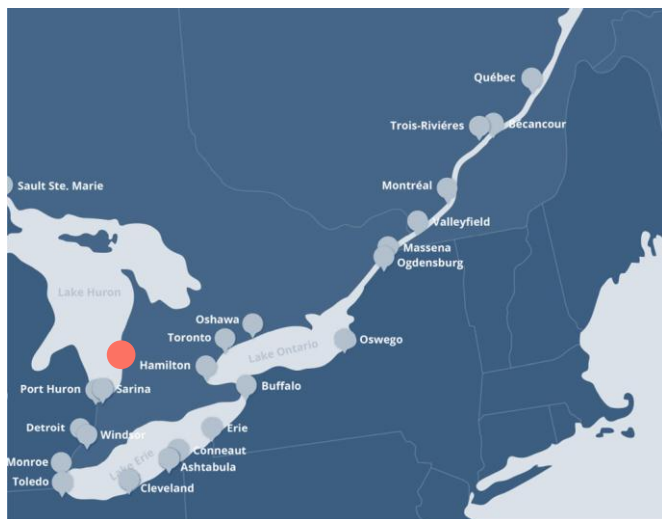
- Par exemple, l'investissement le plus récent à Halifax s'est élevé à 7,9 millions de dollars, provenant à la fois de Transports Canada et de l'ASFC. Halifax nécessite toutefois des installations beaucoup plus grandes, conçues pour traiter des volumes de conteneurs plus de 20 fois supérieurs à ceux prévus à Windsor.
- Dans ce contexte, les 12,9 millions de dollars de recettes fédérales supplémentaires générées chaque année par les services de conteneurs au Port de Windsor devraient compenser les coûts de mise en œuvre et d'exploitation liés à l'ASFC à très court terme. Même selon des hypothèses prudentes basées sur la structure de coûts plus élevée d'Halifax, la période de récupération serait **inférieure à un an**.



DESCRIPTION DU PROJET

Port de Goderich

Emplacement



Caractéristiques et structure

Propriétaire	Ville de Goderich
Exploitant	Goderich Port Management Corporation (GPMC)
Gouvernance	La GPMC est responsable de la gestion des installations portuaires.
Parties prenantes	GPMC
Secteurs	
Pop. dans un rayon de 100 km	944 590 53 397

Description

Le Port de Goderich bénéficie d'un avantage en termes de temps de transit maritime par rapport à presque tous les autres ports du sud de l'Ontario pour le trafic dont l'origine ou la destination se situe à l'ouest de la région. Il est idéalement positionné pour desservir le sud-ouest de l'Ontario, une zone de chalandise stratégique qui s'élargit progressivement à mesure que la congestion s'aggrave dans la région du Grand Toronto (GTA).

Chaque année, environ 250 navires font escale au Port de Goderich, assurant le chargement et la livraison de marchandises telles que le sel, le grain et le chlorure de calcium. Au-delà du transport commercial, le port accueille également des bateaux de pêche et divers autres usagers. Bien qu'il puisse desservir de nombreuses industries, Sifto Canada représente la majeure partie des flux de trafic du port. Les activités portuaires sont essentielles à l'économie locale de Goderich, générant directement près de 800 emplois et plus de 1 500 emplois indirects. En 2020, le port a connu une importante expansion de 2 hectares.

Services de transport

- **Chemin de fer** : relié à la ligne du CN à Stratford par le chemin de fer Goderich-Exeter (124 km de voie ferrée)
- **Route** : relié à l'autoroute 401 via Kitchener après 103 km de routes secondaires de comté.

Projet

Le port de Goderich concentre ses efforts sur l'expansion de sa capacité grâce à l'aménagement de 11 acres supplémentaires afin de répondre à la demande croissante des industries locales. Cette initiative vise à pallier les limites actuelles de l'emprise portuaire, à renforcer la compétitivité à long terme et à accroître le volume total manutentionné à 300 000 tonnes par an. À ce jour, le port s'intéresse particulièrement aux cargaisons lourdes provenant des secteurs de l'énergie et de l'agriculture, notamment le transport de composants d'éoliennes et d'équipements nucléaires. La réalisation du projet est prévue d'ici la fin de 2028, sous réserve de l'obtention d'un appui financier gouvernemental, qui déterminera la faisabilité de l'investissement.

La mise en place de services complémentaires de manutention de conteneurs par l'ASFC, combinée à des partenariats avec des exploitants tiers pour l'équipement, offre des occasions d'intégrer plus efficacement le port aux chaînes d'approvisionnement régionales et internationales. L'établissement d'un corridor commercial entre Chicago et Goderich, appuyé sur le transport maritime à courte distance, permettrait de proposer une alternative au transport routier et ferroviaire, souvent plus coûteux et chronophage. Cette approche faciliterait non seulement la circulation des conteneurs, mais intégrerait également Goderich à des initiatives régionales comme les « tournées » de livraison Windsor-HOPA-Picton, tout en favorisant de potentielles collaborations avec les ports de Cleveland et de Toledo.

Les principaux défis à surmonter concernent la disponibilité constante de conteneurs vides et la faible connectivité du port avec les grands axes routiers et ferroviaires. Le renforcement de la collaboration avec les compagnies maritimes et les ports partenaires sera essentiel pour garantir un approvisionnement fiable en conteneurs et des itinéraires maritimes coordonnés. Parallèlement, le recours au transport maritime à courte distance pourrait contribuer à atténuer les désavantages géographiques du port. L'établissement de partenariats à long terme avec des opérateurs tiers pour une manutention efficace des conteneurs, combiné à une stratégie axée sur les secteurs à forte demande, sera déterminant pour assurer le succès et la pérennité de cette expansion.

Avantages globaux

- **Chaîne d'approvisionnement** : créer un corridor commercial entre Chicago et Goderich afin de réduire les goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement. Réduire la dépendance à l'égard du transport routier coûteux
- **Économie** : développer les activités économiques locales et poursuivre le développement de la région
- **PME** : accroître les exportations locales. Améliorer la compétitivité et la productivité.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet à Goderich transformerait un système coûteux en deux étapes en un cycle simplifié et aligné à la demande d'exportation

Le Port de Goderich étudie la possibilité de développer sa capacité de manutention de conteneurs afin de mieux desservir le sud-ouest de l'Ontario. Bien qu'aucun accord ferme n'ait encore été conclu en matière de volume, les acteurs du secteur ont manifesté un intérêt significatif.

La justification de la réception de conteneurs à Goderich repose sur les tendances observables de l'activité de camionnage dans la région

- En 2019, plus de 20 000 EVP de conteneurs vides ont été transportés par camion de Cambridge à la région de Bluewater, tandis que plusieurs milliers d'autres transports ont relié les municipalités de la région de Goderich, telles que St. Marys, North Perth, Huron East et Bluewater, à Brampton et Vaughan, des pôles intermodaux reconnus
 - Une grande part de ce trafic concerne soit le repositionnement de conteneurs vides, soit le transport de produits agricoles, reflétant la nature exportatrice de l'économie locale
 - En introduisant une option de conteneurs maritimes à Goderich, une partie de ces flux de camions pourrait être remplacée ou réacheminée grâce à des services maritimes à courte distance plus efficaces, ce qui réduirait la congestion sur les autoroutes de l'Ontario et les coûts logistiques pour les producteurs.
- Selon les opérateurs locaux, une seule entreprise pourrait représenter jusqu'à 400 conteneurs par mois
 - Si cinq à six opérateurs utilisaient cette installation, cela se traduirait par des volumes de l'ordre de 10 000 EVP par an
 - D'après les discussions, environ la moitié de ce trafic pourrait être acheminée par bateau¹, l'autre moitié étant transportée par rail ou par camion via des services de « tournées » ou une route maritime courte reliant Chicago à Goderich.

La demande d'exportation de conteneurs dans la région est forte, en particulier pour les produits agricoles, les denrées alimentaires et les produits manufacturés

- Les données relatives au transport routier le démontrent clairement : environ un million de tonnes de céréales, d'aliments pour le bétail, de minéraux et d'aliments transformés ont été transportées par camion depuis les municipalités situées à proximité du port vers les dépôts de marchandises de la RGTH
- À l'heure actuelle, l'absence d'un premier port d'arrivée local oblige à importer les conteneurs via Montréal ou Port Colborne, puis à les repositionner dans la région du RGTH, avant de les acheminer à nouveau par camion vers Goderich et les municipalités environnantes pour le chargement à l'exportation
 - Ce système est intrinsèquement inefficace : les conteneurs traversent la région une fois, pour être ensuite ramenés à vide à un coût considérable.

Mécanismes économiques en jeu

Port de Goderich



Réduction des délais de transit totaux de 2 jours



Amélioration de l'efficacité dans l'allocation des conteneurs vides

¹ Un volume annuel de 5 000 EVP est pris en compte dans la modélisation des retombées économiques des services de l'ASFC au Port de Goderich.

Sources : Enquête sur les véhicules commerciaux, documents et entretiens du Port de Goderich, ASFC; Analyse Aviseo Conseil, 2025.



BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES NETS

Un projet à faible coût qui offre des bénéfices économiques et fiscaux durables

Compte tenu d'un horizon de démarrage de cinq ans, les 5 000 conteneurs qui devraient transiter par le Port de Goderich généreraient une valeur ajoutée de 4,52 millions de dollars par an

- Sur ce total, 53,9 % (2,43 M\$) proviendraient des importations et 46,1 % (2,08 M\$) des exportations.

Il convient de noter que ces chiffres ne tiennent pas compte des retombées potentielles d'un service de barges reliant les États-Unis et Goderich via les lacs Michigan et Huron

- Bien qu'un tel service puisse générer des gains économiques et environnementaux importants, ses impacts ont été exclus de la présente analyse, car les paramètres et le calendrier du projet restent incertains et n'ont pas encore été officiellement confirmés.

Le projet contribuera de manière significative aux revenus des entreprises, des ménages et des gouvernements

- Grâce à l'augmentation de la productivité des entreprises importatrices et à l'amélioration de la rentabilité des entreprises exportatrices, les revenus des entreprises basées en Ontario augmenteront de 4,80 millions de dollars
- Les ménages de l'Ontario bénéficieront également du projet, leur revenu disponible augmentant de plus de 11,49 millions de dollars par an
- Le gouvernement de l'Ontario enregistrera un gain de 2,68 millions de dollars en recettes fiscales, tandis que le gouvernement du Canada percevra environ 2,40 millions de dollars en recettes fiscales par an.

Principaux résultats du projet de conteneurs au Port de Goderich¹

Ontario, projet à l'année 5, retombées économiques annuelles, en millions de dollars

		Retombées économiques récurrentes annuellement		
		Importation	Exportation	Total
Valeur ajoutée <i>(en millions de dollars)</i>		2,43	2,08	4,52
Revenus des entreprises¹ <i>(en millions de dollars)</i>		0,81	3,98	4,80
Revenu disponible des ménages <i>(en millions de dollars)</i>		2,05	9,43	11,49
Revenus des gouvernements <i>(en millions de dollars)</i>	Ont.	0,49	2,20	2,68
	Can.	0,43	1,97	2,40

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.

Source : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations du modèle interne d'équilibre général calculable (EGC) de l'Ontario d'Aviseo, 2025.



Coûts liés à l'ASFC

Bien que les coûts réels liés à la mise en place de services de réception de conteneurs au Port de Goderich restent incertains, les références disponibles fournissent des indications utiles

- Par exemple, les coûts des services mobiles d'inspection des conteneurs et de la main-d'œuvre associée peuvent servir de référence et être adaptés aux volumes prévus à Goderich. Ces coûts, incluant un facteur d'inefficacité de 50 %, s'élèveraient à un maximum de 249 770 \$ par an
- Dans ce contexte, les 2,4 millions de dollars de recettes fédérales supplémentaires générées chaque année par les services de conteneurs au Port de Goderich devraient compenser les coûts d'exploitation liés à l'ASFC à très court terme. La période de récupération est estimée à **un peu moins de six semaines**.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

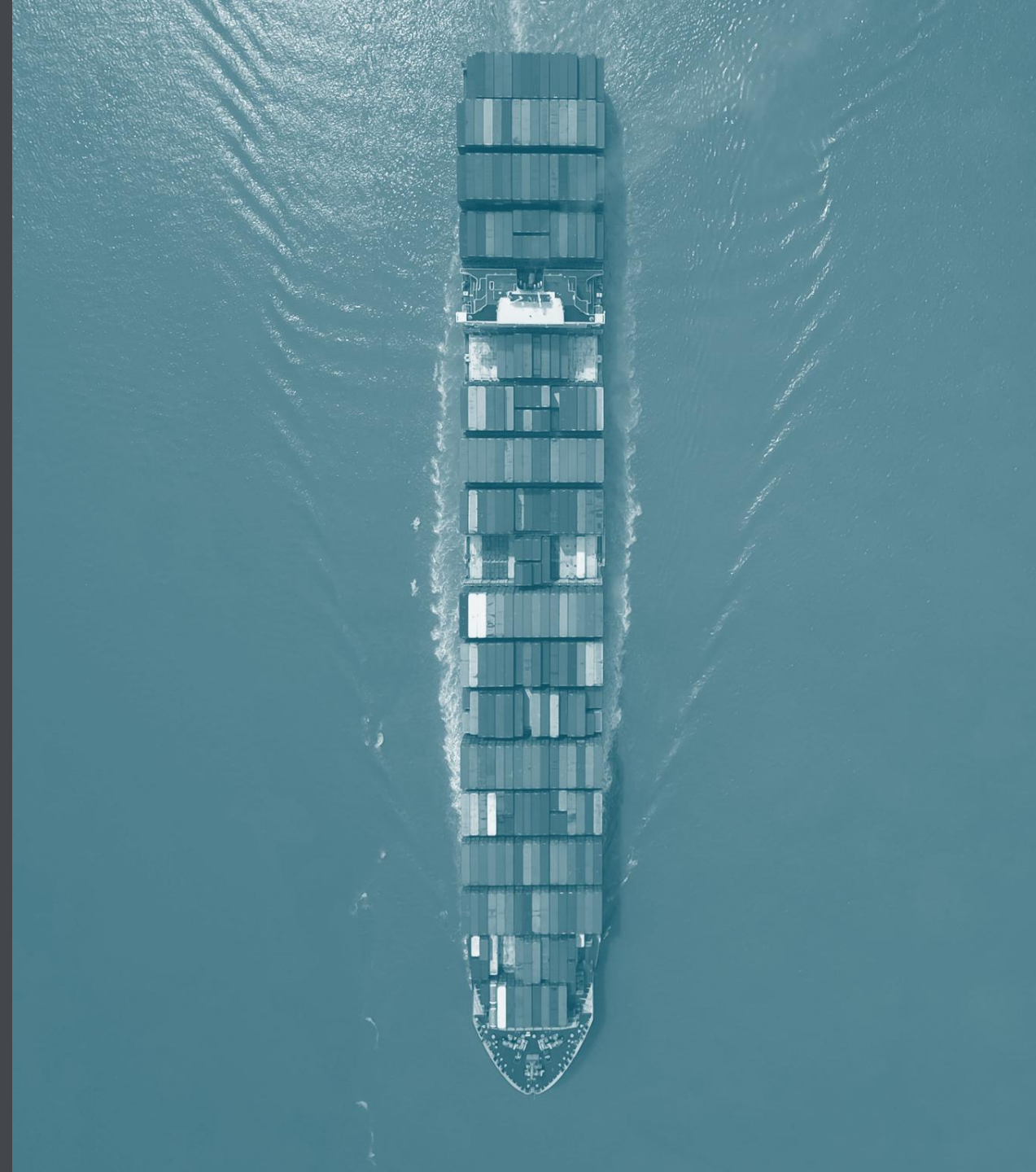
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes





Ces projets ont de nombreux effets structurants pour le Québec, l'Ontario et le Canada








Les effets structurants englobent des éléments plus difficiles à quantifier ou qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente étude¹, mais qui n'en sont pas moins importants, notamment en raison de leurs effets stratégiques. L'environnement économique a évolué ces dernières années, de sorte que de nombreux gouvernements ne se concentrent plus exclusivement sur les emplois créés ou soutenus, principalement en raison des conditions tendues du marché du travail qui devraient persister tout au long de la prochaine décennie. Cette nouvelle réalité rend les caractéristiques structurantes d'un projet, d'une entreprise ou d'un secteur particulièrement importantes lorsqu'il s'agit d'évaluer ses impacts globaux.

¹ À l'exception des impacts sur la productivité, qui sont inclus dans les impacts économiques des projets de conteneurs en tant que mécanisme d'impact.

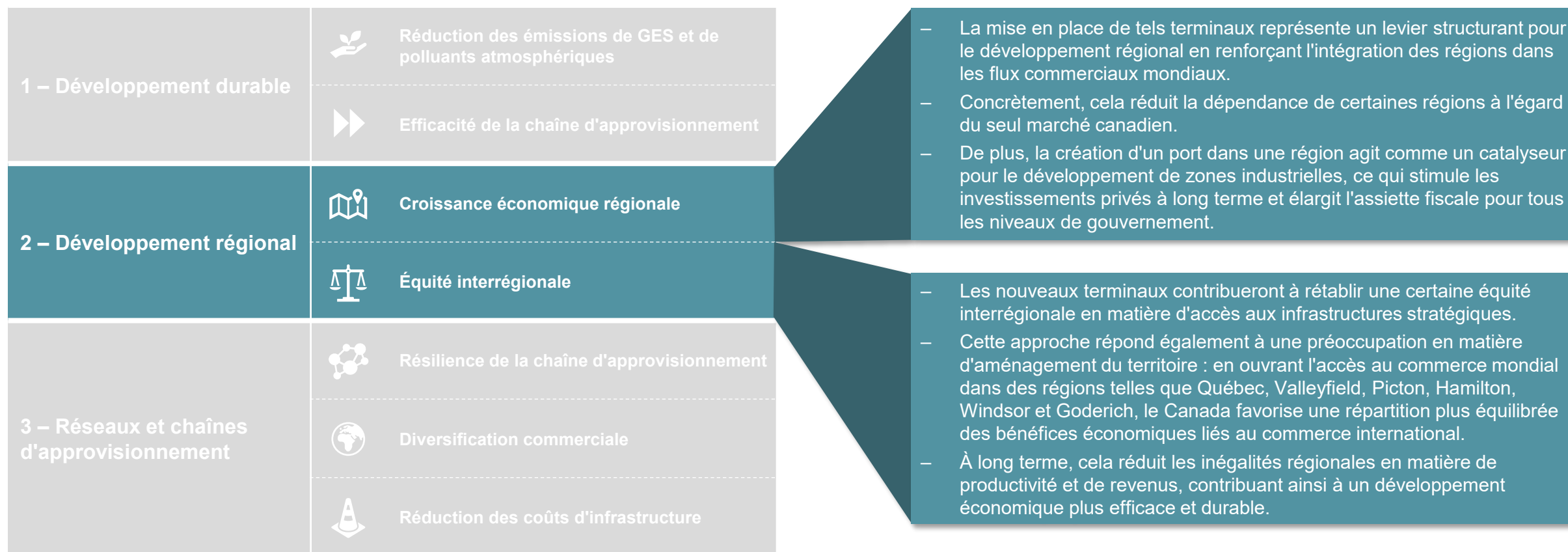
Des effets structurants s'ajoutent aux bénéfiques économiques et fiscaux liés aux services de réception de conteneurs (1/3)

La mise en place de services de réception de conteneurs aura des effets qui créeront de la valeur pour le Canada et qui iront au-delà des bénéfiques économiques directement attribuables aux services sur leurs sites respectifs.

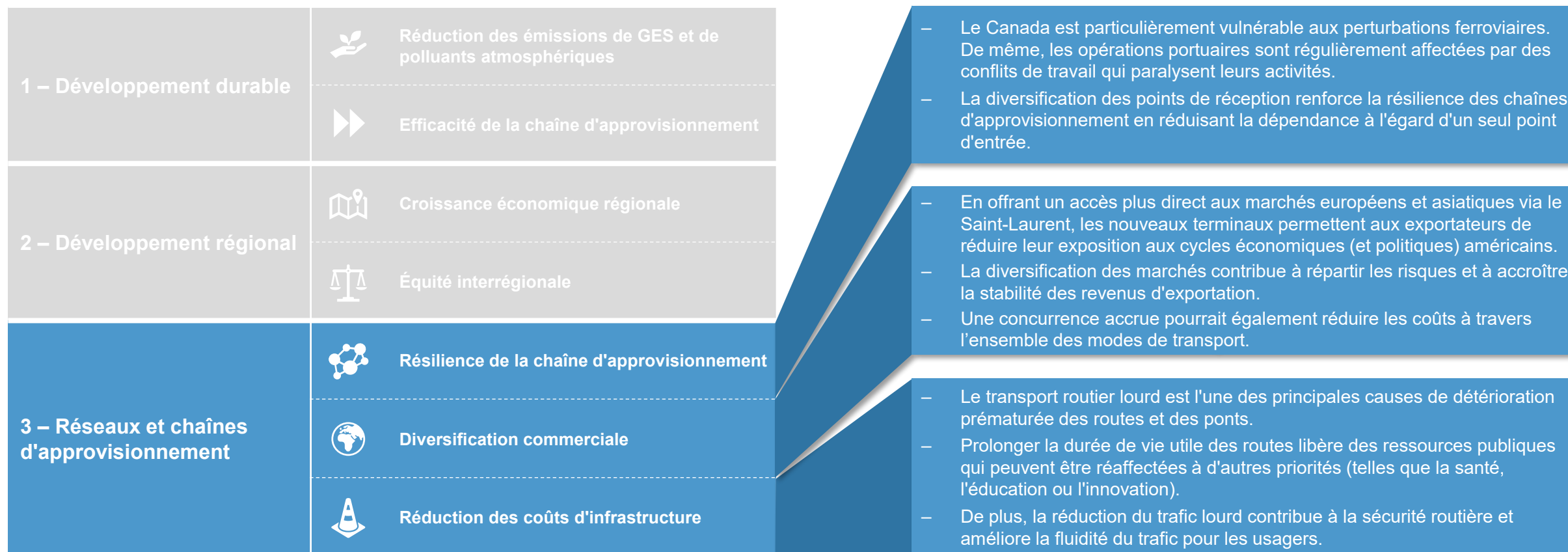
Sept effets structurants principaux ont été identifiés, qui peuvent être regroupés en trois grandes catégories :

1 – Développement durable	 Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques	<ul style="list-style-type: none"> – L'augmentation du nombre de points de réception de conteneurs favorise une plus grande utilisation de modes de transport plus écologiques et réduit les trajets routiers sur de longues distances. – La réduction des émissions de GES et des externalités négatives associées au transport routier contribue à la réalisation des objectifs de transition énergétique. – Un calcul des émissions de GES évitées est présenté à la fin de cette section.
	 Efficacité de la chaîne d'approvisionnement	
2 – Développement régional	 Croissance économique régionale	<ul style="list-style-type: none"> – Environ 42 % des trajets de conteneurs en camions entre le Québec et l'Ontario consistent à ramener des conteneurs vides à leur point d'origine. Ce phénomène illustre l'inefficacité économique majeure du système actuel. – En augmentant le nombre de terminaux, les conteneurs vides peuvent être plus facilement (ré)alloués là où ils sont nécessaires, ce qui réduit les trajets inutiles. – Cela entraîne une réduction des coûts totaux de la chaîne d'approvisionnement, améliore la productivité du transport et représente un gain net pour l'économie dans son ensemble.
	 Équité interrégionale	
3 – Réseaux et chaînes d'approvisionnement	 Résilience de la chaîne d'approvisionnement	
	 Diversification commerciale	
	 Réduction des coûts d'infrastructure	

Des effets structurants s'ajoutent aux bénéfiques économiques et fiscaux liés aux services de réception de conteneurs (2/3)



Des effets structurants s'ajoutent aux bénéfiques économiques et fiscaux liés aux services de réception de conteneurs (3/3)



La fourniture des services dans six ports supplémentaires pourrait altérer les perspectives du Canada en matière de durabilité

L'augmentation du nombre de points d'entrée pour la réception des conteneurs entraîne automatiquement une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en écourtant la distance entre les points d'entrée et la destination finale.

La réduction des déplacements routiers sur de longues distances permet de diminuer la consommation de combustibles fossiles et l'empreinte carbone. Elle correspond également à une internalisation partielle des externalités négatives associées au transport routier lourd

- Les entreprises en tirent deux avantages :
 - Elles réduisent leurs coûts de transport tout en s'alignant sur les attentes sociétales et les réglementations croissantes en matière de durabilité
 - De plus, cette réduction des émissions contribue aux engagements climatiques du Canada, tout en améliorant la qualité de l'air local, ce qui génère des avantages sociaux indirects liés à la santé publique.

Émissions de GES et de polluants atmosphériques évitées chaque année, par projet¹

Ports de l'Est du Canada; en tonnes

Catégorie :	GES	Polluants atmosphériques				
	Polluant :	éq. CO ₂ (tonnes)	NO _x (tonnes)	SO ₂ (tonnes)	NMHC (tonnes)	PM ₁₀ (tonnes)
Québec ²		25 500	(-9,97)	0,81	(-1,45)	(-0,86)
Valleyfield		159	(-0,17)	(-0,01)	(-0,03)	(-0,01)
Picton		16 041	13,31	(-0,12)	(-0,26)	(-0,26)
Hamilton		3 064	(-2,23)	0,32	(-0,04)	(-0,07)
Windsor		6 444	(-27,62)	(-3,19)	(-4,93)	(-1,65)
Goderich		597	(-11,38)	(-1,15)	(-1,77)	(-0,57)
TOTAL		51 806	(-38,06)	(-3,34)	(-8,48)	(-3,42)

Légende :

- **éq. CO₂** : mesure normalisée exprimant les émissions de GES sur la base du potentiel de réchauffement du dioxyde de carbone
- **NO_x** : Oxydes d'azote, groupe de gaz réactifs contribuant au smog, aux pluies acides et aux problèmes respiratoires
- **SO₂** : Dioxyde de soufre, contribuant aux pluies acides, au smog et aux effets sur la santé et les écosystèmes
- **NMHC** : Hydrocarbures non méthaniques (composés organiques volatils à l'exception du méthane) contribuant au smog et à la toxicité de l'air
- **PM₁₀** : particules ≤ 10 µm, particules fines inhalables nocives pour la santé respiratoire et cardiovasculaire



11 512

Nombre annuel équivalent de voitures retirées de la route grâce aux émissions de GES évitées par les projets de conteneurs.

¹ Les calculs sont basés sur les hypothèses d'émissions normalisées suivantes : classe 80 klbs pour le transport routier, diesel 1000 t LF pour le transport ferroviaire et un porte-conteneurs pour le transport maritime. ² Les estimations d'émissions évitées pour le projet à Québec sont préliminaires et s'inscrivent dans le cadre d'une étude environnementale en cours.

Sources : EcoTransit, Enquête sur les véhicules commerciaux, CN, QSL, Port de Valleyfield, Picton Terminals, HOPA, Port de Windsor, Port de Goderich; Analyse Aviseo Conseil, 2025.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

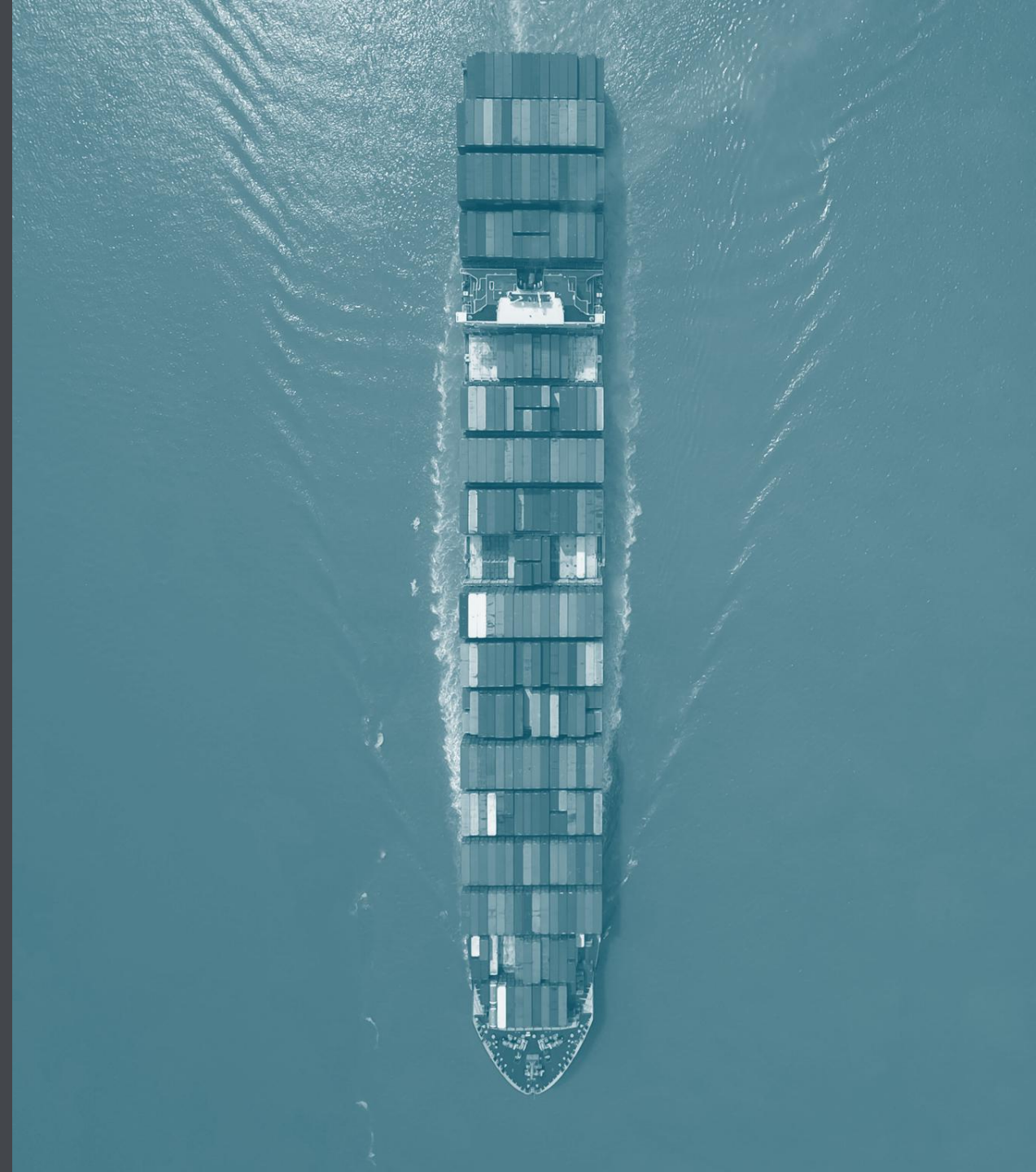
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Une étude approfondie et riche en conclusions

L'étude présente des informations clés concernant l'inauguration des points de réception de conteneurs de l'ASFC dans six ports de l'Est du Canada : Québec, Valleyfield, Picton, Hamilton, Windsor et Goderich.



Contexte économique

Le commerce maritime mondial a connu une croissance significative, mais le Canada a enregistré une baisse de 13 % du trafic portuaire de conteneurs par rapport à 2019

- Cette baisse est aggravée par la montée des tensions géopolitiques, en particulier les politiques commerciales des États-Unis, qui ont réduit la demande pour certains produits canadiens
- Cette situation souligne encore davantage la nécessité de diversifier les routes commerciales du Canada et de stimuler la productivité, afin de permettre à l'économie de mieux faire face aux défis géopolitiques et de saisir de nouvelles opportunités de croissance.



Performance des ports

Les ports canadiens sont à la traîne par rapport aux autres ports du G7 en raison des longs délais d'attente des navires et des terminaux, qui entraînent des retards importants et des hausses de coûts

- Les grèves fréquentes ont aggravé les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, mettant en évidence les faiblesses de l'infrastructure logistique de l'Est du Canada
- Par conséquent, le Canada risque de perdre encore davantage son avantage concurrentiel au profit des ports américains de la région des Grands Lacs.



Augmentation des coûts

Le fait de limiter la réception et l'inspection des conteneurs à un seul port dans le corridor du Saint-Laurent entraîne des inefficacités dans la chaîne d'approvisionnement, des coûts économiques plus élevés et des dommages environnementaux

- Par exemple, une fermeture complète du port de Montréal pourrait coûter jusqu'à 100 millions de dollars par semaine à l'économie canadienne
- De plus, la multiplication des points d'entrée pourrait accroître la concurrence au sein de l'industrie du transport, ce qui pourrait entraîner une réduction des coûts à travers l'ensemble des modes de transport.



Occasions de développement







L'offre de services de réception de conteneurs dans six ports situés le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs (Québec, Valleyfield, Picton, Hamilton, Windsor et Goderich) permettrait d'atténuer ces vulnérabilités et de renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement

- La mise en place de nouvelles capacités d'inspection de l'ASFC dans les ports régionaux n'est pas seulement une exigence technique, mais aussi un facteur de développement économique plus large.

L'expansion des services de réception et d'inspection de conteneurs par l'ASFC fournira des avantages tangibles aux ports

Mécanismes de bénéfices économiques en jeu, par projet

Ports étudiés

Mécanisme de bénéfices économiques		Ports					
		Québec	Valleyfield	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich
	Réduction des délais de transport	✓	✓	✓		✓	✓
	Réduction des coûts de transport	✓			✓	✓	
	Répartition efficace des conteneurs vides	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Augmentation de la capacité et amélioration de la flexibilité		✓				
	Arrivée de navires plus chargés	✓					
	Effets structurants et stratégiques	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Les bénéfices économiques et environnementaux pour le Canada dépassent largement les coûts liés à la prestation des services

Les nouveaux services génèrent des bénéfices économiques et environnementaux...

Sommaire des impacts économiques et environnementaux des projets de conteneurs¹

Canada; en millions de dollars; pour une année type

	Impacts économiques récurrents annuels (en millions de dollars)						
	Québec	Valleyfield	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich	Canada ²
Valeur ajoutée	59,7	5,2	26,9	10,0	24,6	4,5	131,0
Revenus des entreprises	59,0	5,8	26,4	10,5	25,9	4,8	132,4
Revenu disponible des ménages	191,6	9,2	65,4	26,3	61,8	11,5	365,9
Recettes fiscales du gouvernement fédéral	42,7	2,1	13,5	5,4	12,9	2,4	79,1
Délai de récupération des coûts liés à l'ASFC	Mois	Semaines	Mois	n.d.	Mois	Semaines	-

	Émissions de GES évitées chaque année (en tonnes)						
	Québec	Valleyfield	Picton	Hamilton	Windsor	Goderich	Canada
Émissions d'éq. CO ₂	25 500	159	16 041	3 064	6 444	597	51 806

¹ L'arrondissement des chiffres peut expliquer la différence entre la somme des éléments et le total présenté.








² Les impacts pour le Québec ont été estimés à l'aide du modèle EGC du Québec, tandis que ceux pour Picton, Hamilton, Windsor et Goderich ont été estimés à l'aide du modèle EGC de l'Ontario. Les résultats représentent donc une estimation minimale des impacts attendus à l'échelle du Canada.

Sources : Analyse Aviseo Conseil basée sur des simulations à partir des modèles d'équilibre général calculable (EGC) internes d'Aviseo pour le Canada, le Québec et l'Ontario, 2025.

... et divers effets structurants

Sommaire des effets structurants

Canada

1 – Développement durable		Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques
		Efficacité de la chaîne d'approvisionnement
2 – Développement régional		Croissance économique régionale
		Équité interrégionale
3 – Réseaux et chaînes d'approvisionnement		Résilience de la chaîne d'approvisionnement
		Diversification commerciale
		Réduction des coûts d'infrastructure

L'expansion des services de l'ASFC contribue directement à la réalisation des principales priorités nationales du Canada

Cinq priorités nationales clés touchées par l'expansion des services de l'ASFC

Canada, 2025

1 Une économie canadienne unique : l'ouverture de nouveaux points de service dans plusieurs ports renforce l'unité de l'économie canadienne. En réduisant les goulots d'étranglement potentiels et en permettant à plusieurs points d'entrée de traiter la réception et l'inspection des conteneurs, cette politique assure la circulation efficace des flux commerciaux à l'échelle nationale et renforce la compétitivité globale.

2 Investissements stratégiques dans les infrastructures : Cette initiative soutient l'objectif du gouvernement de stimuler la croissance économique grâce à des infrastructures stratégiques. La mise en place de services dans six ports permettrait d'obtenir des retombées économiques importantes à un coût relativement faible, d'attirer de nouveaux investissements et de renforcer le potentiel de croissance à long terme du Canada.

3 Action climatique : Notre étude démontre que la création de nouveaux points de service dans les six ports permettrait de réduire de manière mesurable les émissions de gaz à effet de serre. En raccourcissant les itinéraires de transport terrestre et en optimisant la logistique, cette initiative contribue directement aux engagements climatiques du Canada, tout en mettant à profit des infrastructures en eaux profondes résilientes aux fluctuations des niveaux d'eau.

4 Diversification des échanges commerciaux : La croissance des exportations dépend d'un accès fiable aux conteneurs, une ressource qui est déjà rare. En augmentant le nombre de points de service, les entreprises canadiennes peuvent obtenir plus facilement l'accès aux conteneurs, rester compétitives et diversifier leurs exportations vers de nouveaux marchés au-delà de l'Amérique du Nord.

5 Résilience économique et souveraineté : La diversification des points de réception des conteneurs renforce la résilience des chaînes d'approvisionnement, réduisant ainsi la vulnérabilité aux grèves, à la congestion ou aux perturbations imprévues. Elle renforce également la sécurité nationale en garantissant un système maritime robuste et flexible, capable de rediriger le trafic en cas de besoin, préservant ainsi la souveraineté économique du Canada.



La compétitivité du Canada repose non seulement sur l'augmentation du nombre de points de service le long du système du Saint-Laurent et des Grands Lacs, mais aussi sur l'amélioration des services frontaliers grâce à de meilleures pratiques, une coordination accrue et des investissements plus équitables dans l'ensemble des ports d'entrée.



Conception et objectifs de l'étude

Contexte

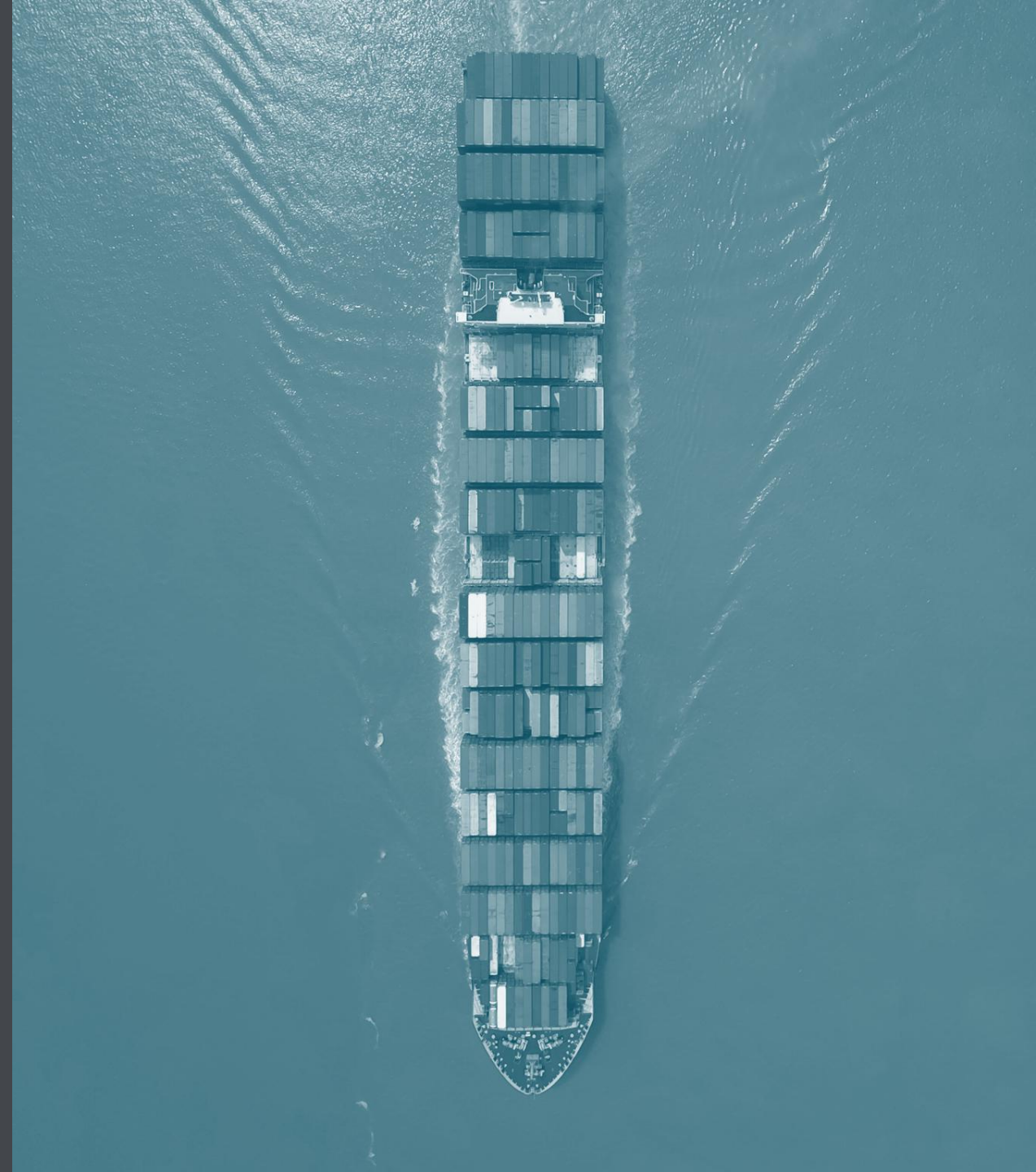
Méthodologie, scénarios et hypothèses clés

Description des projets et bénéfices économiques nets

Effets structurants et implications

Conclusion

Annexes



Évaluation de l'effort, en termes de temps et de ressources financières, nécessaire à l'ASFC pour inspecter les conteneurs importés au Port de Valleyfield

	Description	Conteneurs scannés			Unité
		Tous	Uniquement fermés	50 % des conteneurs fermés ¹	
Mobilisation	Mobilisation du camion de Montréal à Valleyfield	1,5	1,5	1,5	heures
	Démobilisation du camion de Valleyfield à Montréal	1,5	1,5	1,5	heures
	Temps total de mobilisation	3,0	3,0	3	heures
	Déplacements annuels	22,0	14,0	7	heures
	Temps total de mobilisation annuel	66	42	21	heures
Contrôle	Temps net de contrôle des conteneurs	44,0	20,0	11	heures
	Facteur d'inefficacité (50 %)	22	10	5,5	heures
	Temps total annuel consacré au dépistage	66	30,0	16,5	heures
Travail total	Temps de travail pour la mobilisation + sélection	132	72	37	heures
	Nombre de représentants de l'ASFC pour le contrôle	2	2	2	heures
	Nombre total d'heures de travail pour la mobilisation et le contrôle	264,0	144	75	heures
Résumé	Coût horaire de la main-d'œuvre de l'ASFC	56,25	56,25	56,25	\$/heure
	Coût annuel total de la main-d'œuvre	14 850,00	8 100,00	4 218,75	\$
	Coût horaire du camion	300,00	300,00	300,00	\$/heure
	Temps total de mobilisation et de tri	132,00	72,00	37,50	heures
	Coût annuel total des camions	39 600,00	21 600,00	11 250,00	\$
Total général	Coût total estimé par an	54 450,00	29 700,00	15 468,75	\$
	TEU contrôlés	1 090,00	490,00	245,00	TEU
	Coût total estimé par TEU	49,95	60,61	63,14	\$/EVP

¹ Similaire au mode opératoire actuel

Sources : Port de Valleyfield; Analyse Aviseo Conseil, 2025.

Note méthodologique : sources de données et hypothèses utilisées pour modéliser l'impact économique des services de l'ASFC au Port de Valleyfield

Aviseo a utilisé plusieurs sources de données et a appliqué des hypothèses prudentes et conservatrices pour établir ses estimations de l'impact économique

- Les projections de volume ont été basées sur les flux historiques de tonnage de conteneurs et les données fournies par Desgagnés Logistik Inc. Il a été supposé que le tonnage de RSB correspondrait à celui de sa dernière année d'exploitation, qui avait connu une croissance annuelle moyenne de 17 % entre 2019 et 2023.
- La valeur des marchandises échangées a été calibrée à l'aide des tableaux d'offre et d'utilisation de Statistique Canada, de la base de données Comtrade de la Banque mondiale et des teneurs moyennes pondérées des gisements d'uranium des mines McArthur River et Cigar Lake de Cameco
- Les réductions du temps de transport aller-retour, par rapport à l'itinéraire passant par le port de Montréal, ont été calculées sur la base de la plus prudente des deux estimations suivantes : (i) la cotation des tarifs maritimes de DP World fournie par CMA CGM (242,8 heures gagnées) ou (ii) le modèle interne de temps de transit d'Aviseo (241,0 heures gagnées).
- Les gains de temps liés à la fiabilité des horaires au port de Montréal, soit en moyenne 35,5 heures par escale (56,2 heures par escale tardive), ont été exclus, car ils pourraient être atténués par le projet Contrecoeur, et ont donc été fixés à zéro.
- L'impact des importations et des exportations de toutes les autres marchandises a été calculé par extrapolation linéaire du volume de conteneurs prévu au Port de Valleyfield et représente environ 15 % de l'impact total.

L'estimation des impacts économiques a été réalisée en deux étapes :

- Dans la modélisation du mécanisme économique de l'impact des services de conteneurs au Port de Valleyfield, les gains économiques sont attribués à une réduction du temps de transport total et de la complexité logistique.
 - La réduction du temps de transport total – qu'elle soit obtenue par l'optimisation des itinéraires, l'amélioration de l'efficacité des ports ou une flexibilité accrue – agit comme une réduction des coûts commerciaux similaire à la baisse des tarifs douaniers, allant de 0,6 % à 2,3 % de la valeur totale des marchandises par jour de transport supplémentaire, selon l'itinéraire et le type de cargaison.
 - Le choc qui en résulte stimule les flux commerciaux en réduisant les coûts effectifs des exportations et des importations qui en découlent, en améliorant la compétitivité sur les marchés étrangers et en élargissant l'éventail des partenaires commerciaux viables.

Les impacts économiques ont été estimés à l'aide du modèle d'équilibre général calculable (EGC) du Canada d'Aviseo.

- Les résultats sont exprimés en termes de valeur ajoutée (PIB), de revenus des entreprises, de revenu disponible des ménages et de recettes publiques.
- Les résultats comprennent les effets directs, indirects et induits.

A yellow shipping container with vertical corrugations is shown against a clear blue sky with a single white cloud. The container is positioned on the right side of the frame, with its top edge visible. The sky occupies the left and top portions of the image.

**« La boîte (le conteneur) est
ce qui fait avancer le monde »**

– The Geography of Transport Systems



Montréal

451 rue Sainte-
Catherine O. #301
514-667-0023



Québec

125 boul. Charest E,
#401
418-476-0185