

29 SEPTEMBRE 2025



Renforcer l'attractivité et la compétitivité du corridor Saint-Laurent - Grands Lacs

Table ronde - Leaders du corridor Saint-Laurent - Grands Lacs

TABLE DES MATIÈRES

- I. Méthodologie
- II. Définir l'attractivité et la compétitivité
- III. Vers un écosystème multimodal intégré, intelligent et résilient
- IV. **Un** corridor de commerce et de transport
- V. **Deux** leviers pour renforcer l'attractivité et la compétitivité du corridor: Innovation et collaboration
- VI. **Trois** piliers prioritaires
 - i. Productivité
 - ii. Infrastructures physiques et numériques
 - iii. Résilience et durabilité
- VII. S'inspirer d'autres corridors et hubs mondiaux
- VIII. Conclusion: Une vision commune pour 2025

Intégrer des données et des perspectives

100+ documents

examinés, y compris des rapports de l'industrie, des publications gouvernementales et des articles universitaires

15+ entrevues

avec des transporteurs, importateurs/exportateurs, intermédiaires logistiques, Ministères et organisations publiques, milieu académique et scientifique

20+ jeux de données

analysés pour recueillir des données probantes sur les défis actuels auxquels est confronté le corridor et sur les solutions potentielles »

Tirer parti du *Jumeau numérique* développé par l'initiative de recherche GVCdtLab au CIRANO, financée par le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)

DÉFINITIONS

Attractivité et compétitivité: que signifient ces concepts pour le corridor SLGL

L'**attractivité** est la capacité du corridor à attirer des ressources en offrant des conditions favorables en termes d'opportunités économiques, d'institutions et d'infrastructures



La **compétitivité** est la capacité du corridor à maintenir ou à améliorer sa position économique mondiale face à la concurrence tout en assurant une croissance durable de la productivité et du niveau de vie

Une vision commune pour 2025

Vers un écosystème multimodal
intégré, intelligent et résilient

Vers un écosystème multimodal intégré, intelligent et résilient

Coordonner la gouvernance à l'aide d'un cadre opérationnel qui aligne les parties prenantes à

investir dans les infrastructures multimodales (routières, ferroviaires, maritimes, aériennes, oléoducs)

mettre en place un système numérique commun entre les ports et les communautés

perfectionner les compétences de la main-d'œuvre pour exploiter les actifs

adopter une approche de corridor vert pour accélérer la décarbonation

Un corridor de commerce
et de transport

UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

Aperçu de la région dans un contexte d'incertitude mondiale

\$6 900 Mds

de PIB en 2024
(en USD)

357k

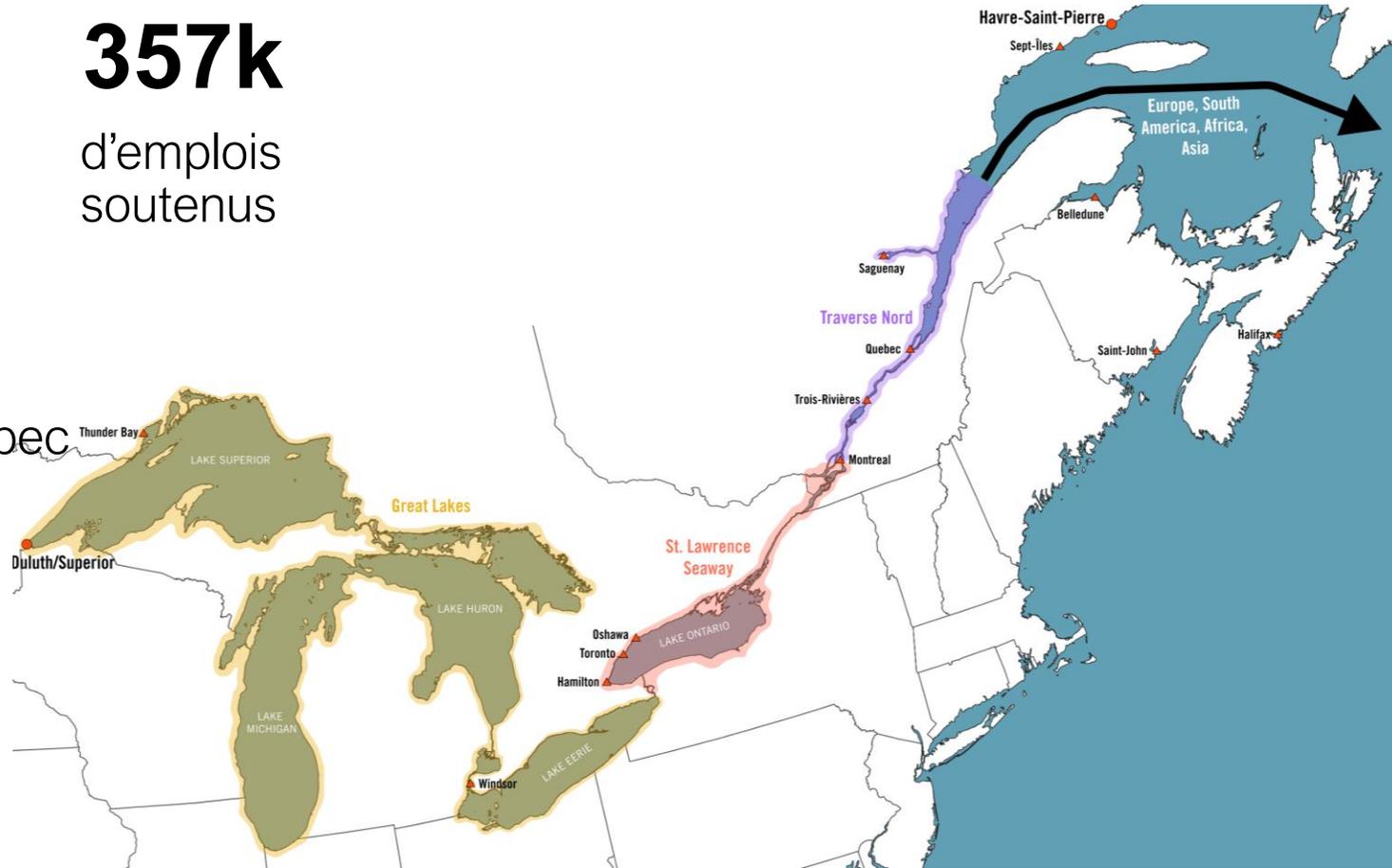
d'emplois
soutenus

798k

entreprises au Québec
et en Ontario

111M

population en
2024



252,1 M

de tonnes
métriques de fret
transporté

\$157,2 Mds

de fret
transporté

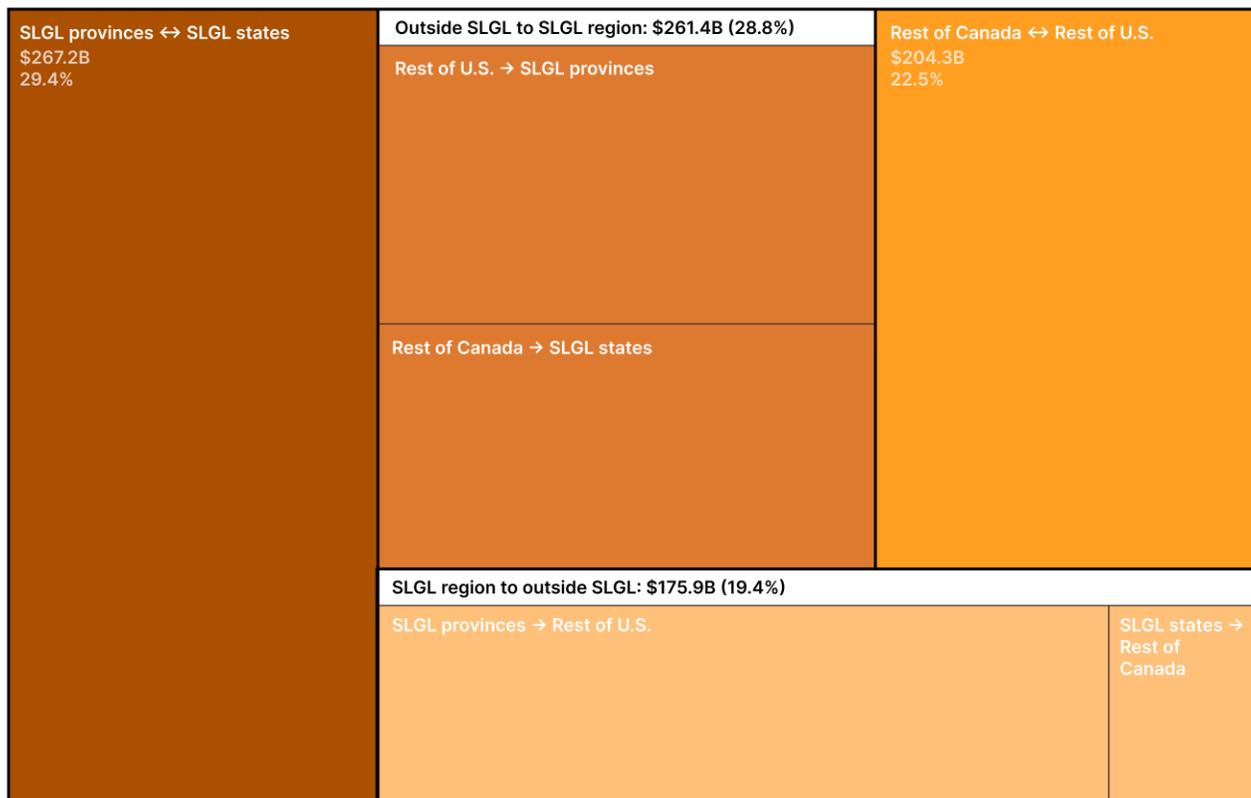
\$66,1 Mds

d'activité
économique

UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

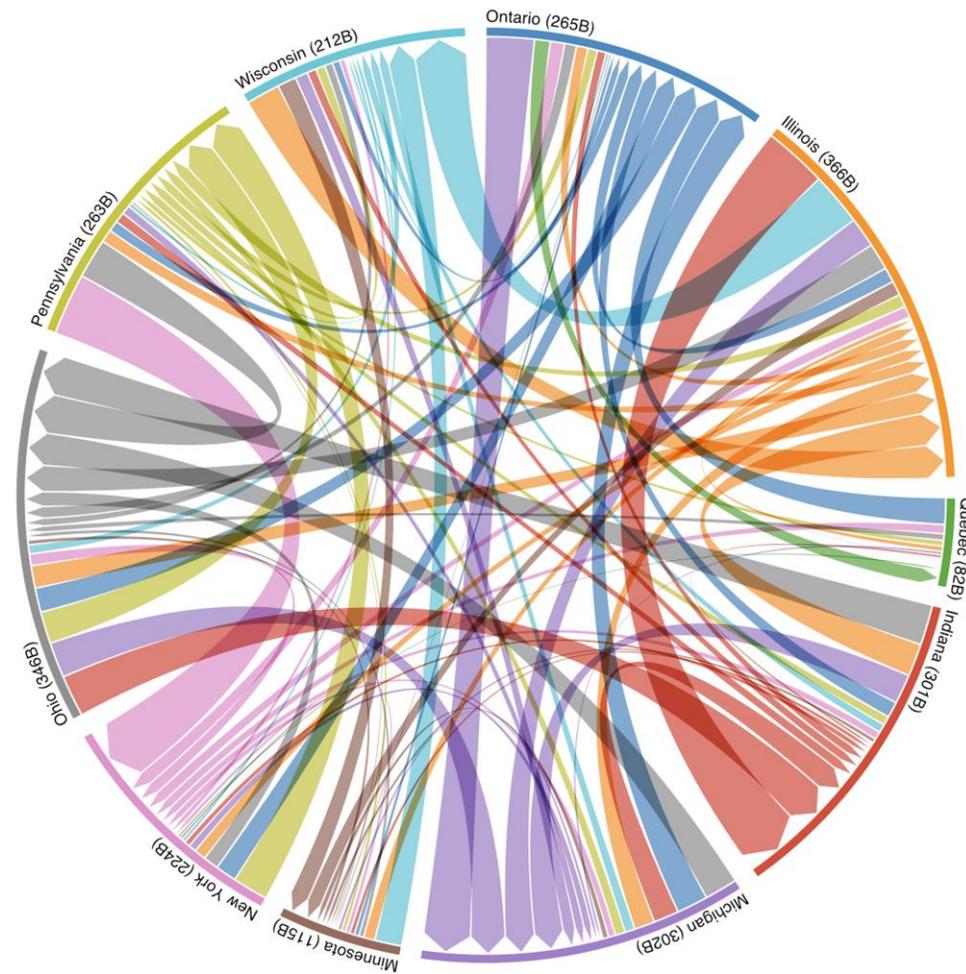
Une région économique intégrée

Commerce entre le Canada et les États-Unis par région exportatrice et importatrice, 2024



Source: Author's calculation using data from Statistics Canada; GVCdtLab

Flux commerciaux dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs

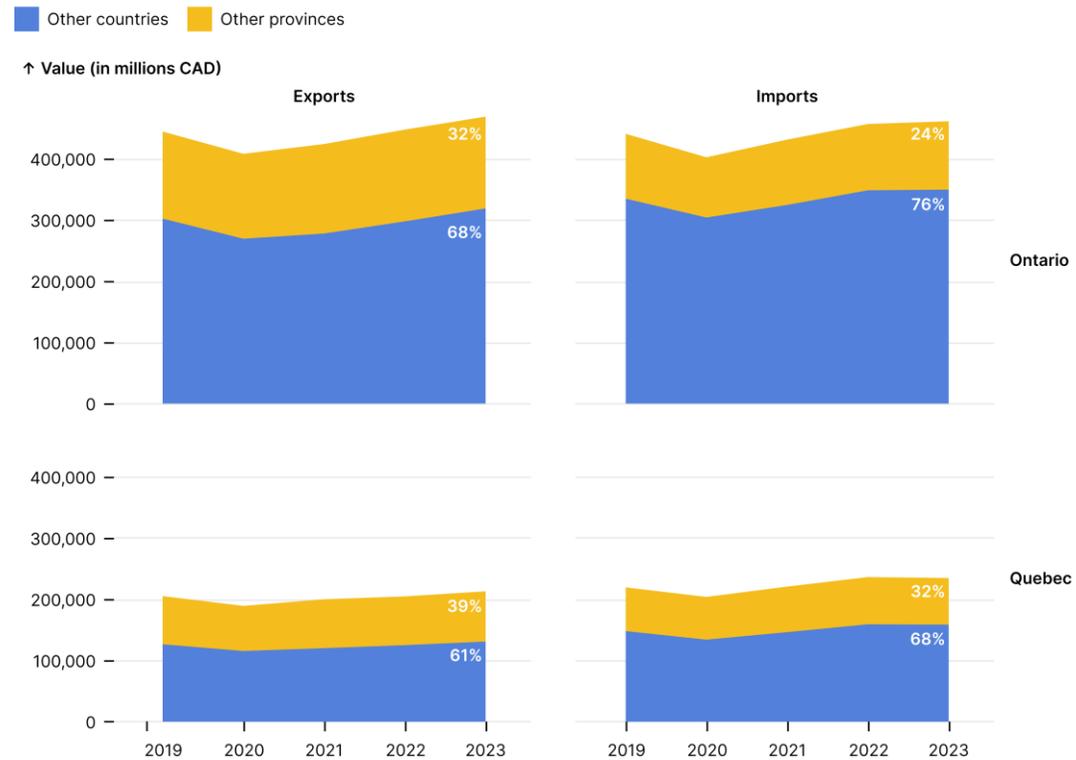


Source: GVCdtLab

UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

La diversification commerciale changera la dynamique modale

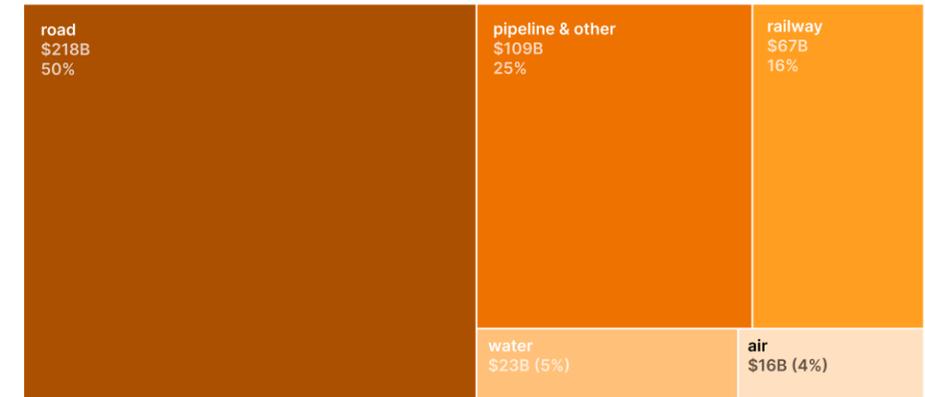
Proportion du commerce interprovincial et international



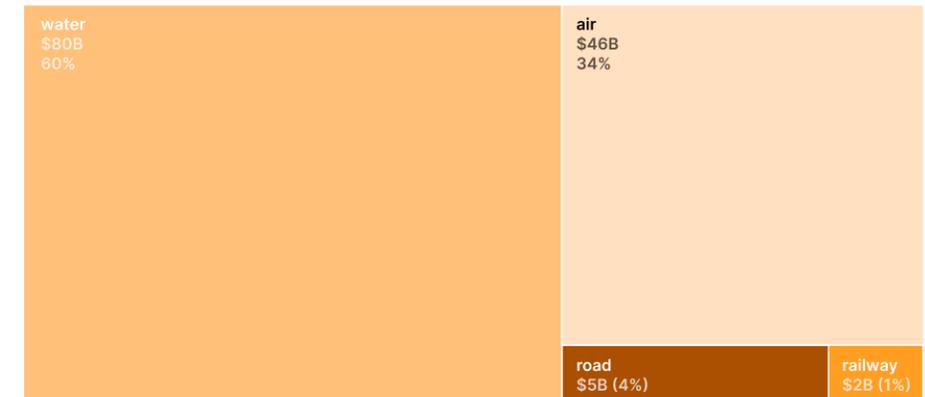
Source: Statistics Canada

Exportations canadiennes par mode de transport, 2024

To the U.S.



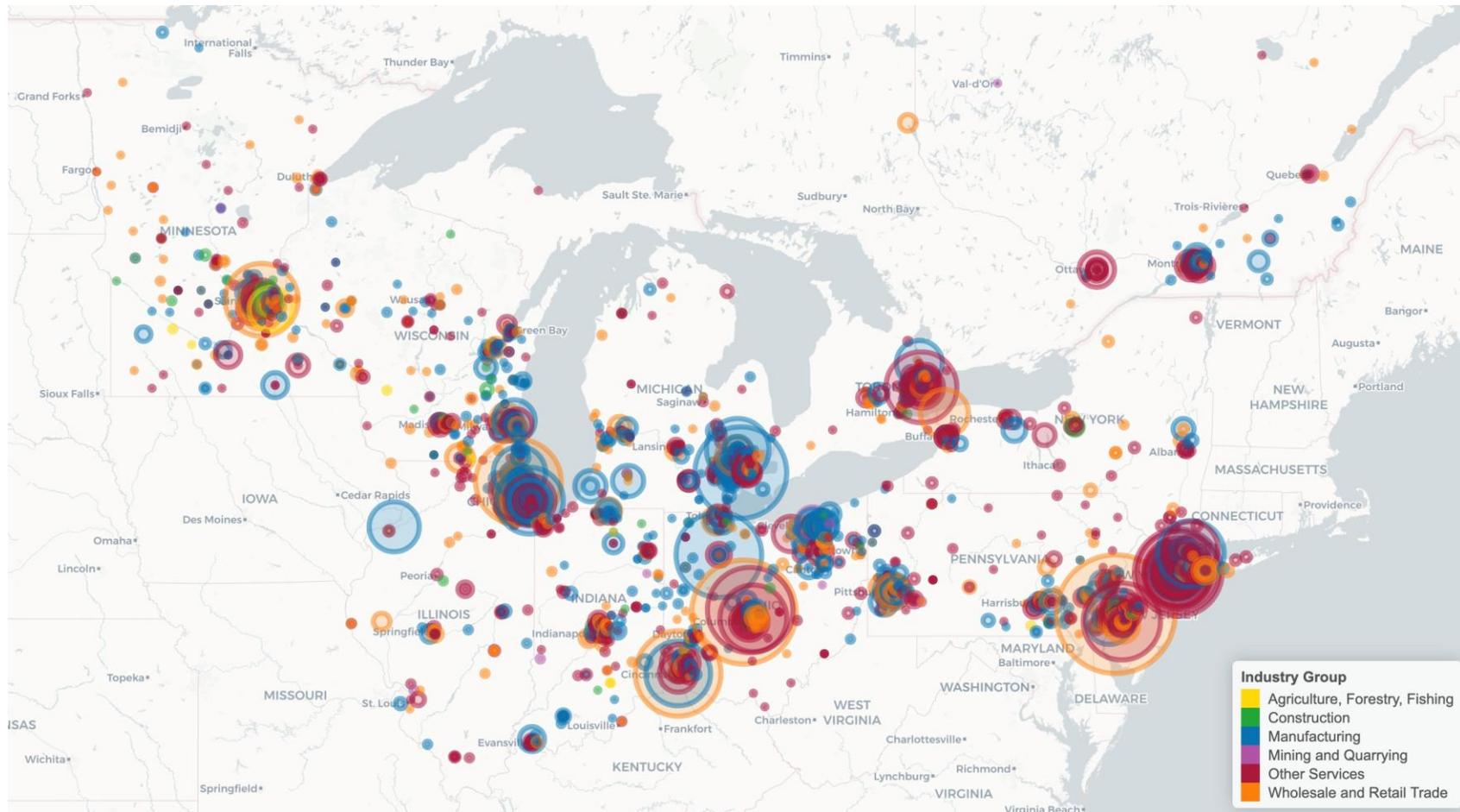
To the rest of the world



Source: U.N. Comtrade

UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

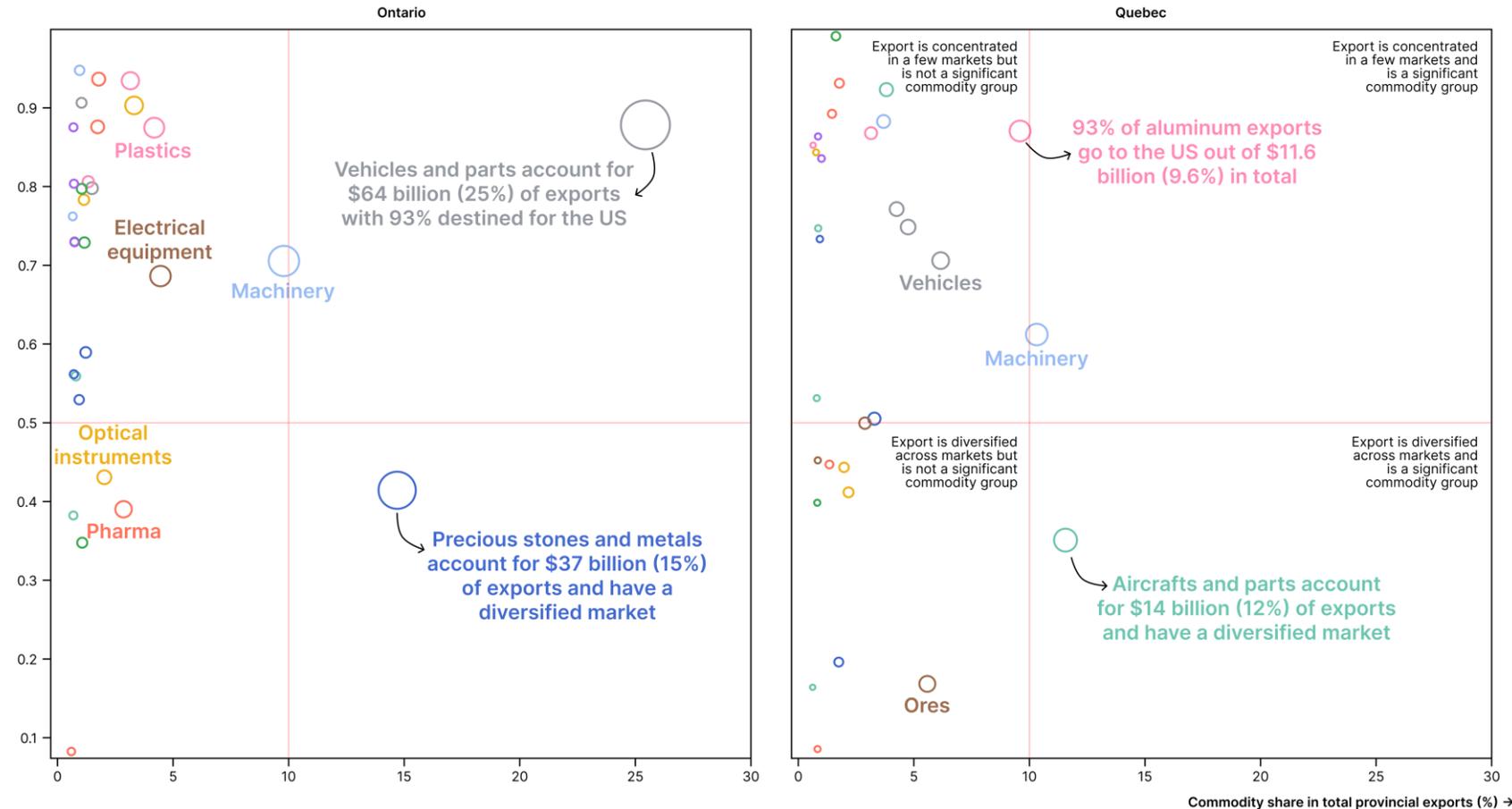
Les plus grandes entreprises ayant leur siège social dans la région en 2024



UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

Les régions présentent des industries variées mais des marchés d'exportation fortement concentrés

↑ Export concentration in a single market (HHI)



Source: Own calculation based on trade data from Statistics Canada

Potentiels d'exportation

- + minéraux critiques
- + grain
- + pétrole brut
- + gaz naturel liquéfié

UN CORRIDOR DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

Des rôles distincts joués par les ports

Certains terminaux portuaires sont spécialisés dans la manutention de marchandises spécifiques

- Aluminium à Saguenay et à Sept-Îles
- Grain à Thunder Bay
- Minerai et acier à Hamilton

40k

tonnes métriques de trafic conteneurisé au Canada

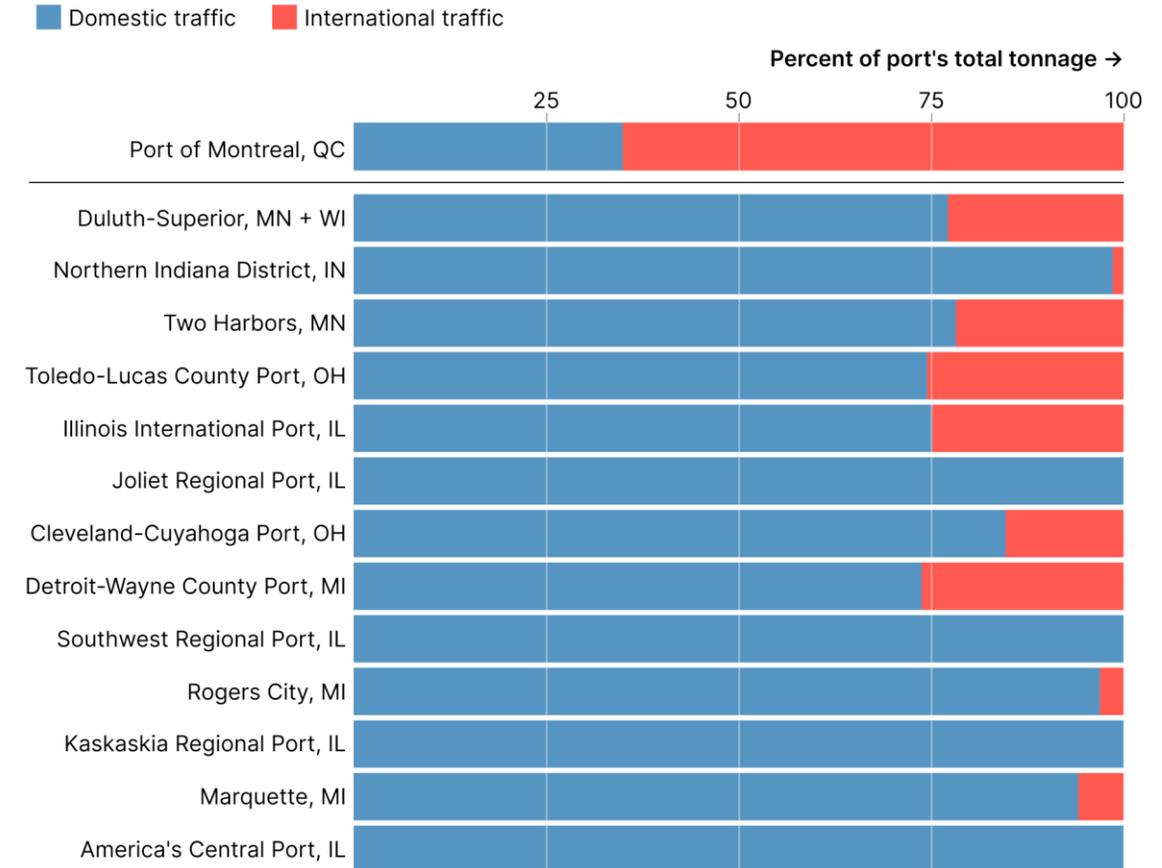
Données de Martin Associates (2023) pour la voie navigable de la région

57k

tonnes métriques de trafic conteneurisé aux États-Unis

Contrairement au port de Montréal, les ports des Grands Lacs américains traitent principalement le commerce intérieur

Includes only ports that moved over 5 million short tons in 2022.



Source: Author's calculation using Port of Montreal and U.S. Army Engineer Institute for Water Resources data; GVCdtLab

DÉFIS

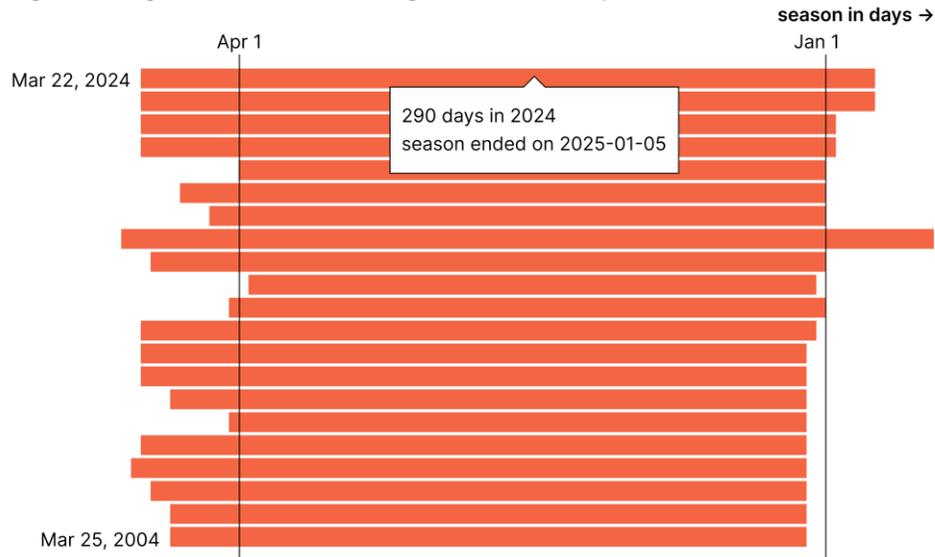
Navigabilité non assurée tout au long de l'année

Le Port de Montréal peut accueillir des navires transportant 500 EVP contre 15 000+ EVP pour le Port d'Halifax

6

Saison annuelle de navigation dans la section MLO de la voie maritime du Saint-Laurent

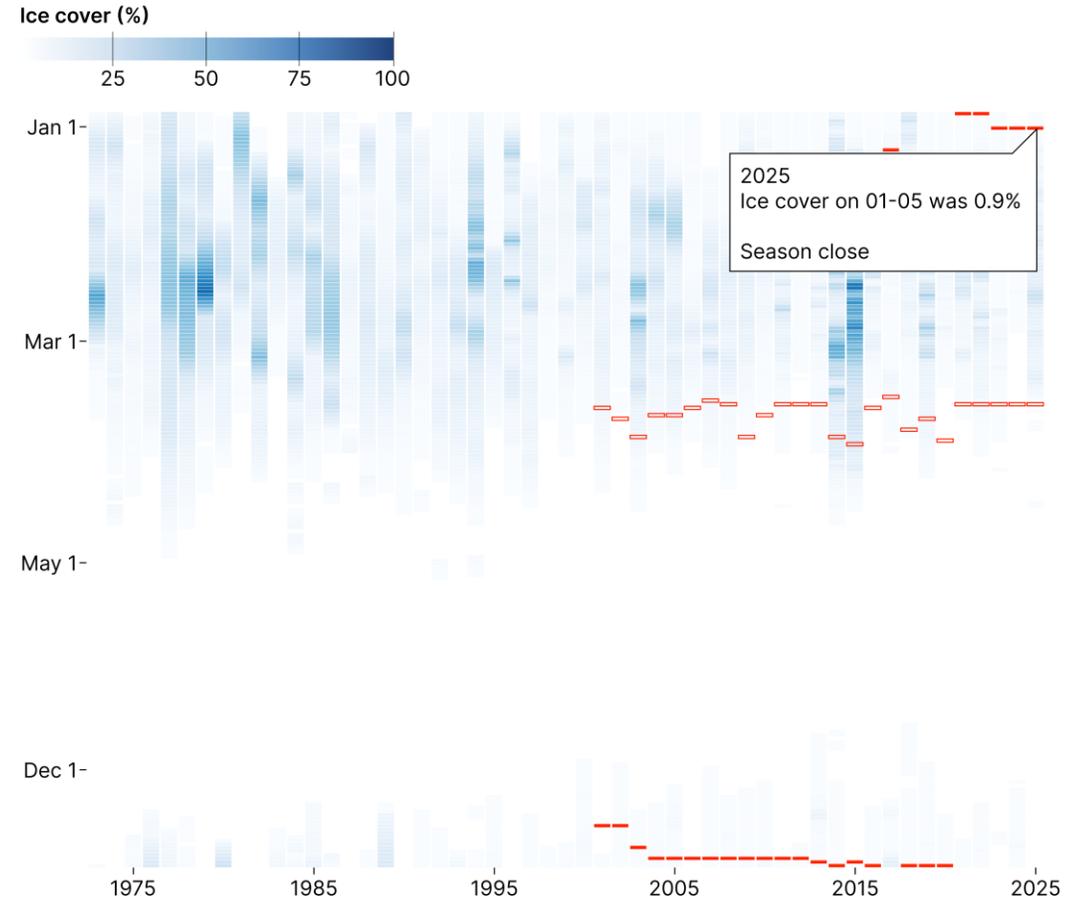
The trend from 2004 to 2024 shows an average increase of 6.5 days in season length, adding about 8 hours of navigation time each year.



Source: Author's calculations using data from the Great Lakes–St. Lawrence Seaway System; GVCdtLab

La couverture maximale quotidienne de glace sur le lac Ontario montre que seuls quelques jours dépassent les 15 % de surface gelée

The opening day of the navigation season hasn't shifted earlier — most of the season's lengthening comes from later closing dates.

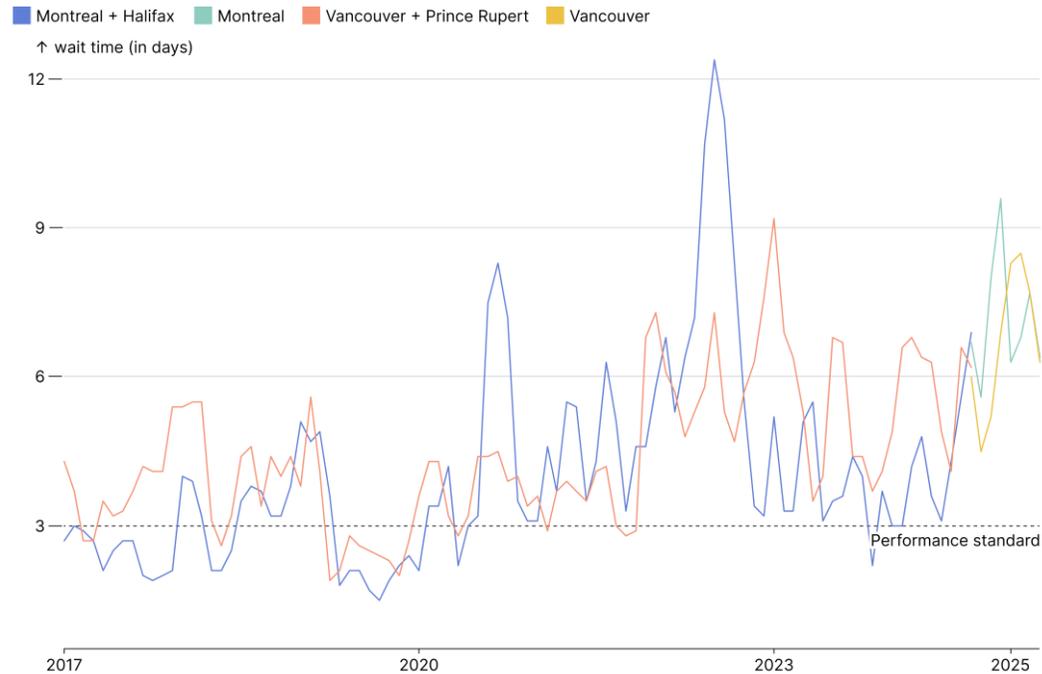


Source: Author's calculations using data from the Great Lakes–St. Lawrence Seaway System and the Great Lakes Environmental Research Laboratory; GVCdtLab

Congestion dans les pôles intermodaux

Les conteneurs importés attendent plus de six jours pour être transférés par rail ou camion dans les ports les plus fréquentés du Canada

Data before September 2024 includes dwell times at the Ports of Halifax and Prince Rupert, though they account for only a small share of total container traffic.



Source: Transport Canada, Port of Montreal, Port of Vancouver, GVCdtLab

L'ASFC dédouane les conteneurs exclusivement au port de Montréal, malgré 79 installations portuaires commerciales situées au Québec et en Ontario

Expanding clearance infrastructure to other ports could create regional intermodal hubs and unlock new transportation routes



C/VES: An authorized marine port of entry where cargo and commercial vessels report to the CBSA.

Source: Canada Border Services Agency • Created with Datawrapper

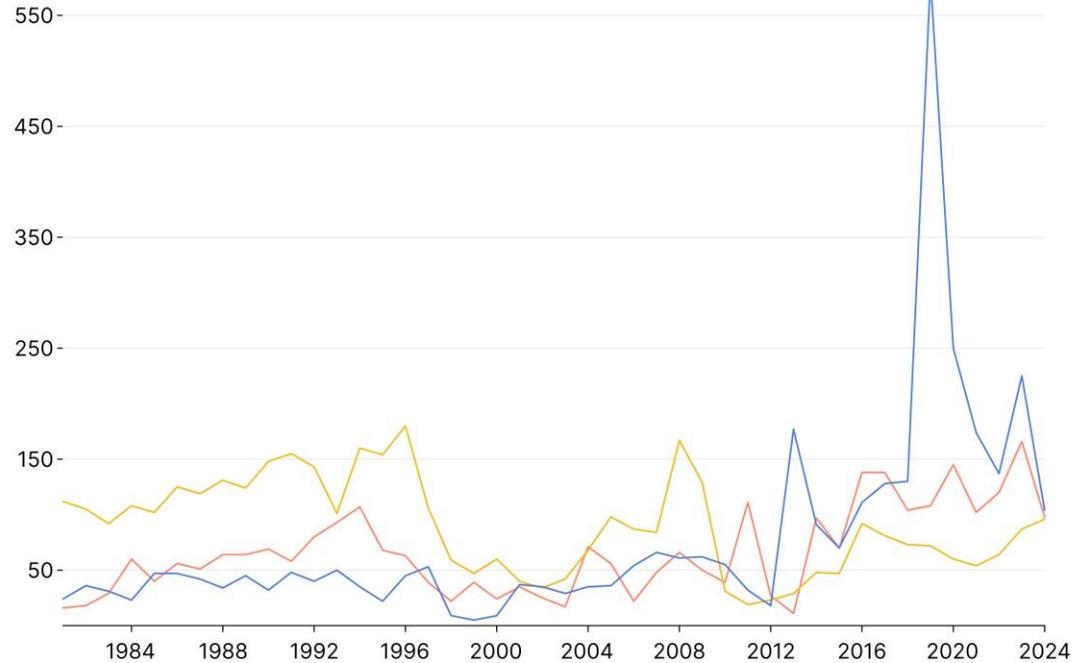
DÉFIS

Investissements dans les infrastructures maritimes au Canada

Investissements publics annuels dans les infrastructures maritimes

BC ON QC

↑ Investments in millions of \$

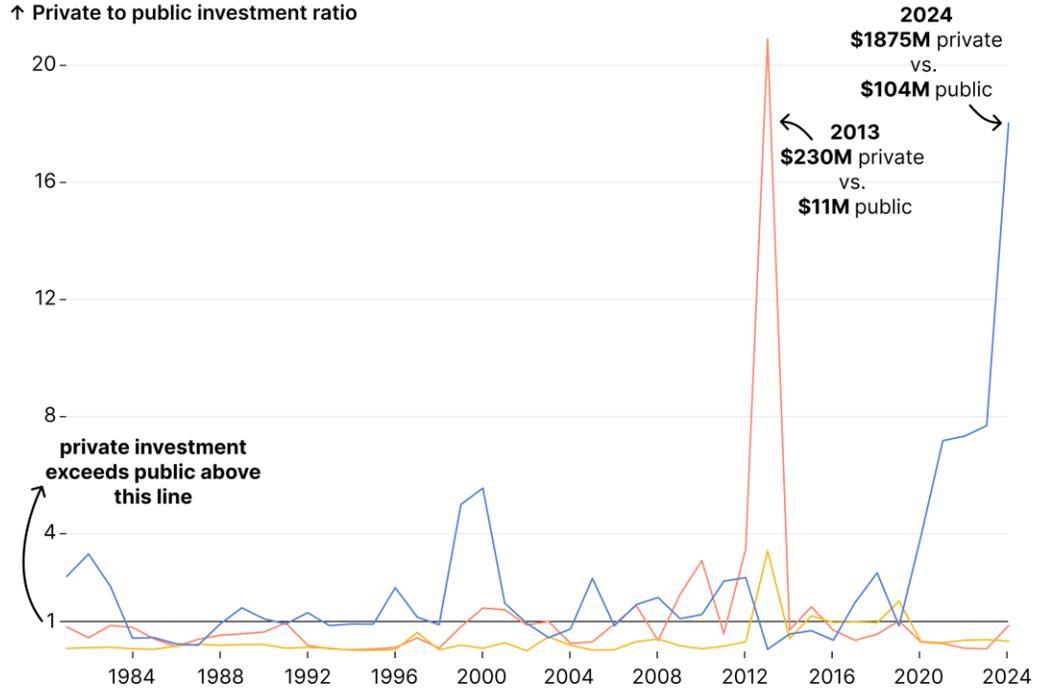


Source: Infrastructure Economic Accounts, Statistics Canada

Investissement privé par dollar de financement public dans les infrastructures maritimes

BC ON QC

↑ Private to public investment ratio



Source: Author's calculation using data from Statistics Canada's Infrastructure Economic Accounts

DÉFIS

Augmentation des investissements dans les infrastructures maritimes aux États-Unis

13%

du *Harbor Maintenance Tax Fund* (HMTF) est consacré aux ports des Grands Lacs américains

2x

dotations annuelles du HMTF depuis 2014

\$900 M

USD en dotations en 2025

\$168,9 M

USD provenant du *Port Infrastructure Development Program* (PIDP) ont été versés à 13 ports des Grands Lacs américains entre 2019 et 2023

2x

Doublement du budget annuel du PIDP depuis 2021, atteignant 450 millions USD avec l'*Infrastructure Investment and Jobs Act* (IIJA)

Données de l'American Great Lakes Ports Association

DÉFIS

Évolution de la situation géopolitique

0.1%

droit de douane
appliqué jusqu'en
février

3.0%

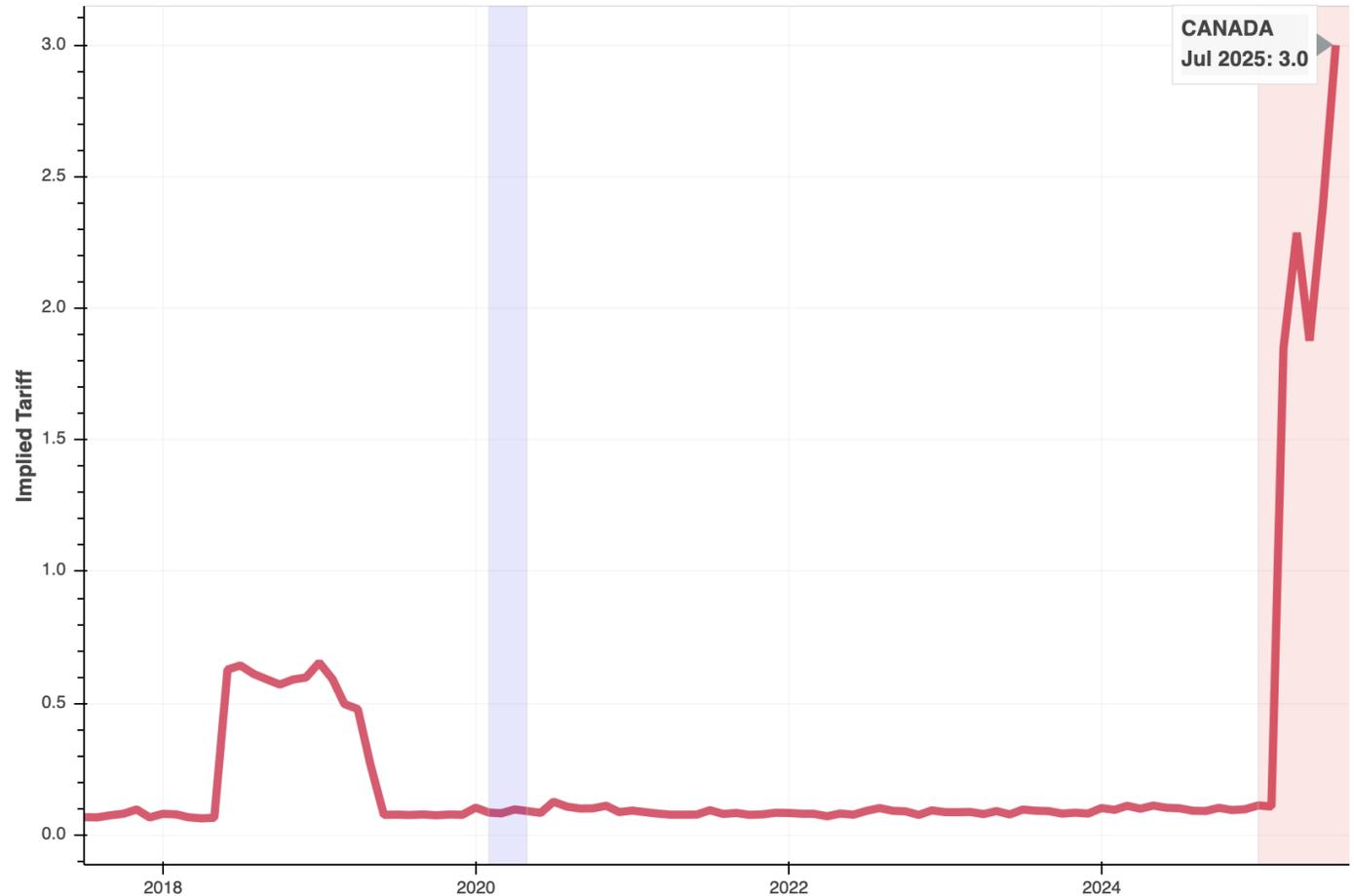
droit de douane
appliqué en juillet
2025

examens en cours sur

aluminium, acier et cuivre
bois d'œuvre
produits pharmaceutiques
camions, avions, drones et moteurs
semi-conducteurs

...

US Implied Tariff on CANADA, of ALL PRODUCTS

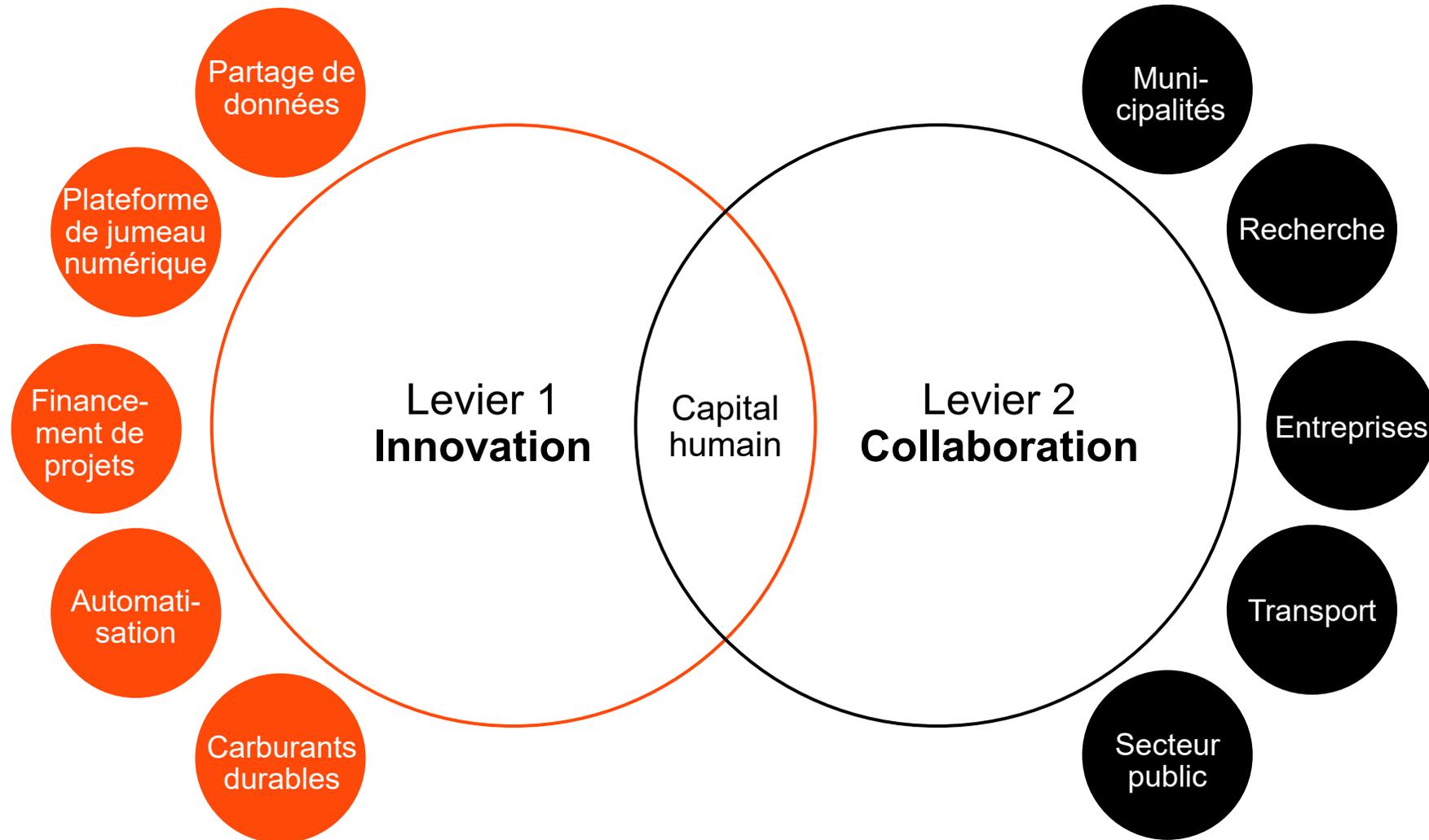


U.S. Federal Reserve (2025)

Deux leviers pour renforcer
l'attractivité et la
compétitivité du corridor

DEUX LEVIERS

Pour renforcer l'attractivité et la compétitivité



Trois piliers prioritaires

PILIER 1 : PRODUCTIVITÉ

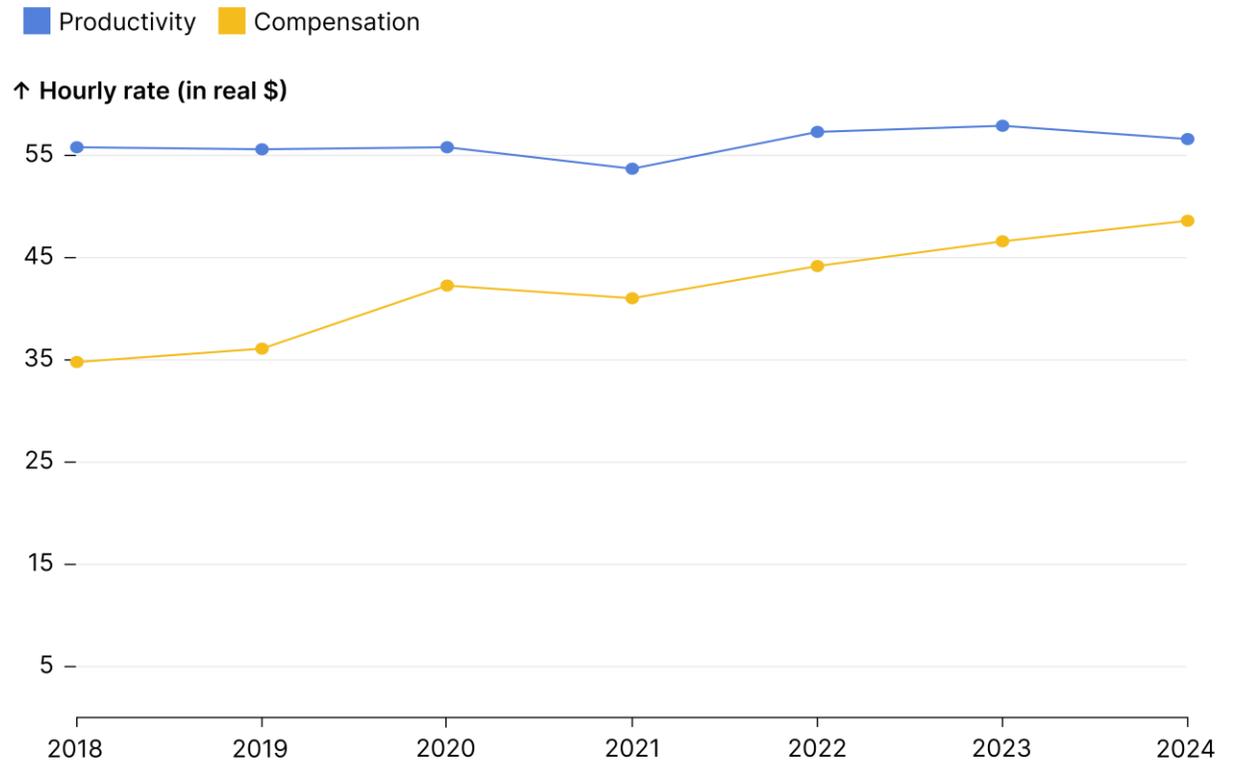
Profil de la productivité du travail dans le secteur des transports au Canada

Activités de soutien au transport

Entreprises fournissant des services de soutien à d'autres entreprises dans les quatre modes de transport, y compris :

- Opérations portuaires, manutention de marchandises
- Exploitation des terminaux ferroviaires
- Chargement et déchargement de camions, terminaux de camionnage

Services de soutien au transport au Canada : productivité contre rémunération

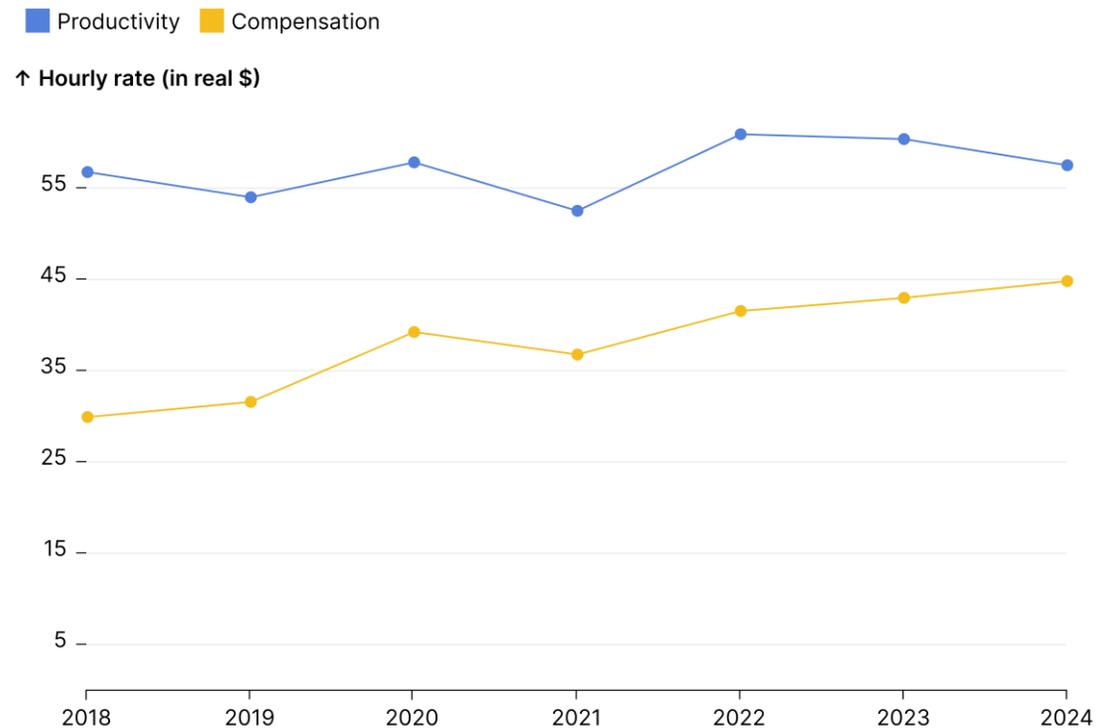


Source: Statistics Canada; GVCdtLab

PILIER 1 : PRODUCTIVITÉ

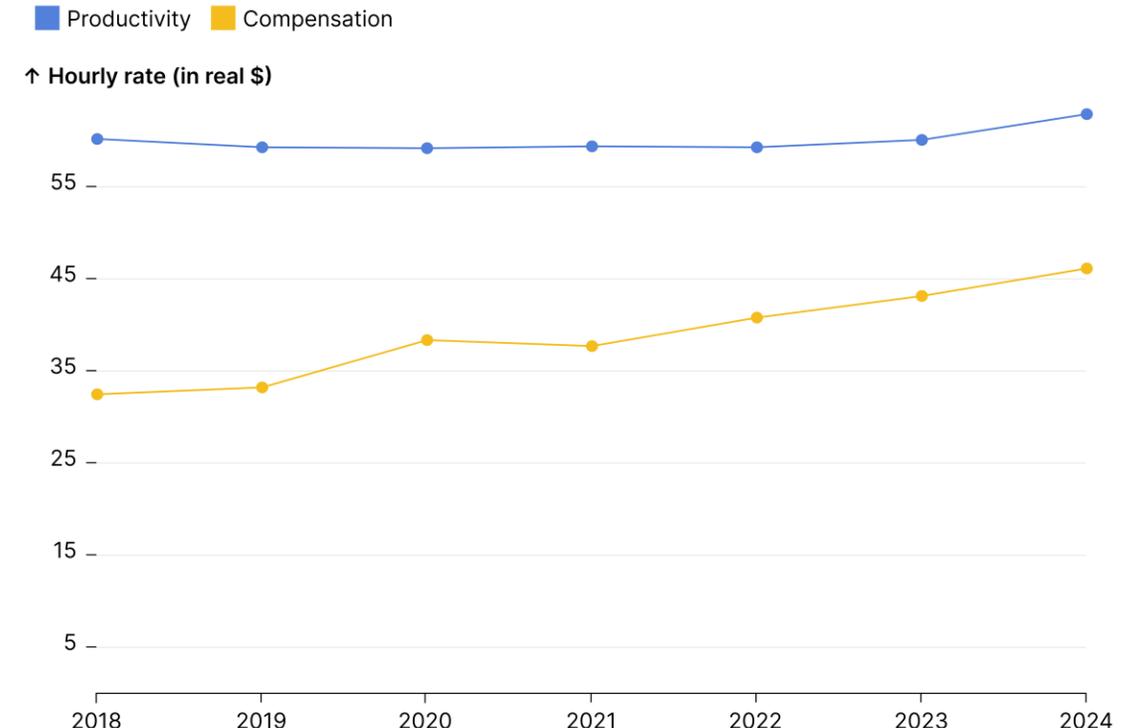
Profil de la productivité du travail dans le secteur des transports au Canada

Services de soutien au transport en Ontario : productivité contre rémunération



Source: Statistics Canada; GVCdtLab

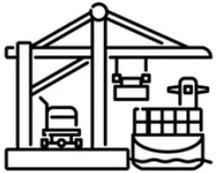
Services de soutien au transport au Québec : productivité contre rémunération



Source: Statistics Canada; GVCdtLab

PILIER 1 : PRODUCTIVITÉ

Innovations en matière d'efficacité logistique



portails, grues et
véhicules
automatisés dans
les ports

Port de Rotterdam
Port de New York
Port de Virginie



optimiser les
opérations
portuaires grâce
à l'IA

Port de Rotterdam
Port d'Anvers



partage de
données et
numérisation de
documents

Infrastructure
commerciale
numérique KTNET en
Corée du Sud



visibilité modale de
bout en bout et
optimisation des
chaînes
d'approvisionnement

*West Coast Supply
Chain Visibility
Program*

PILIER 2 : INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ET NUMÉRIQUES

Défis actuels des infrastructures maritimes

Des investissements nécessaires dans le routier et le ferroviaire pour desservir les ports situés en dehors des hubs existants

\$0,48

Investissement fédéral du Canada par tonne de fret

40%

une augmentation des investissements fédéraux par tonne aux États-Unis

CPCS (2025)

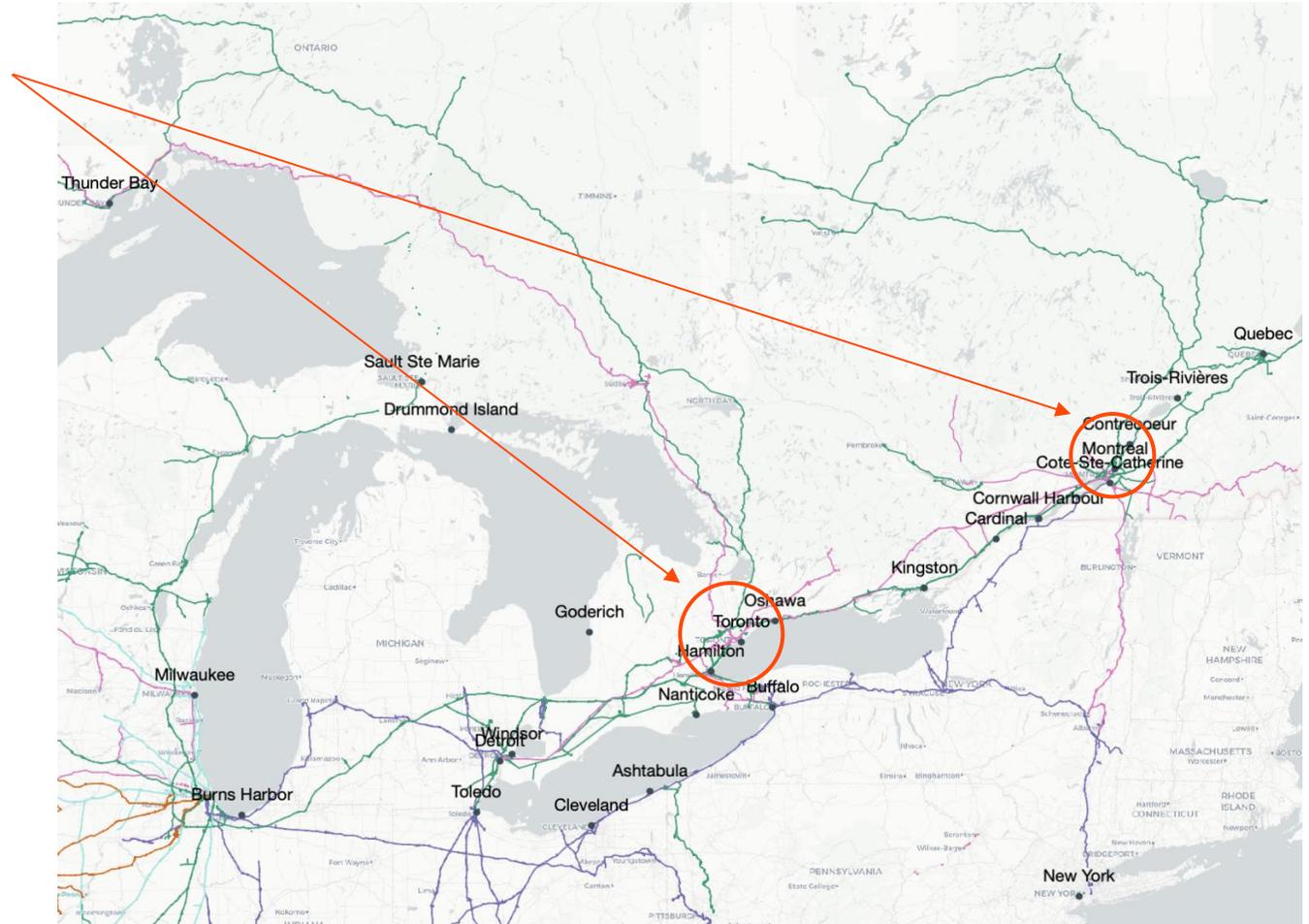
\$4 Mds

Investissements identifiés dans l'infrastructure existante de CPA

\$6 Mds

investissements identifiés dans la nouvelle infrastructure de CPA

CPA = Administration portuaire canadienne



PILIER 2 : INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ET NUMÉRIQUES

Projets actuels dans le domaine des infrastructures numériques

Cas d'usage en cours



amélioration des
délais de
traitement



prévision des
besoins en main-
d'œuvre



amélioration de
l'accès aux
données



réduction des
coûts logistiques

Jumeau numérique pour la visibilité opérationnelle du fret à YVR

\$17 M

investis dans le
projet

250k heures

de réduction du
temps d'arrêt des
camions par an

50%

de diminution du
temps d'arrêt des
aéronefs

83k tonnes

d'augmentation
attendue des
volumes de fret

PILIER 3 : RÉSILIENCE ET DURABILITÉ

Défis affectant la résilience des chaînes d'approvisionnement



défaillance des
infrastructures



changements
climatiques



défis de main-
d'œuvre



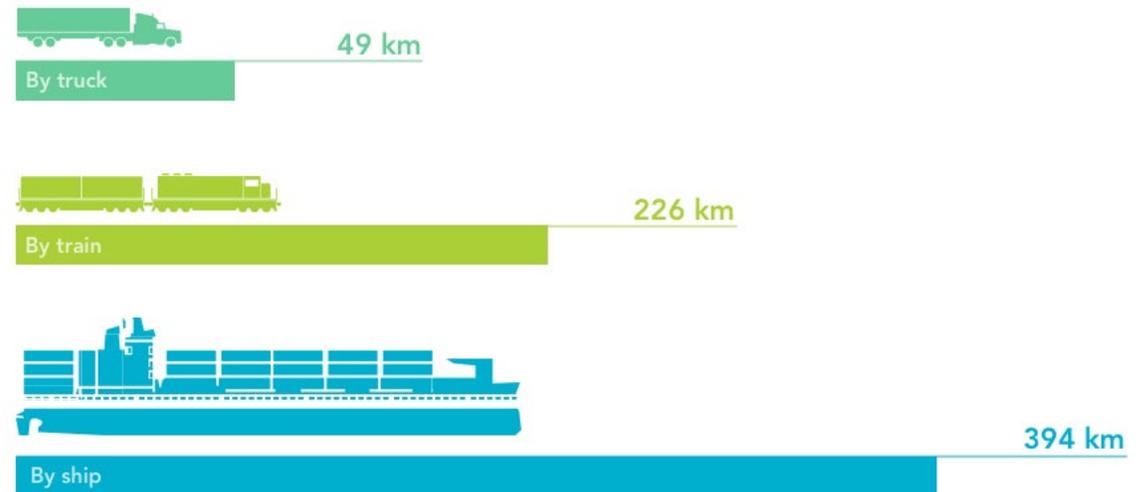
pandémies

Décarbonation

- La diversification des modes de transport permettrait de réduire les émissions pour un volume donné de marchandises transportées
- Cabotage
- Électrification portuaire
- Carburants durables

Energy Efficiency of Transportation Modes

Distance 1 tonne of cargo can travel on 1 litre of fuel in Canada's Great Lakes and St. Lawrence Seaway.



[Learn more at clearseas.org/air-pollution](https://clearseas.org/air-pollution)

PILIER 3 : RÉSILIENCE ET DURABILITÉ

Faire du corridor SLGL un vecteur de résilience



former la main-
d'œuvre de
prochaine
génération



renforcer les
infrastructures
face aux risques
climatiques



améliorer les
échanges de
données



participation des
communautés
locales et des
Premières
Nations

S'inspirer d'autres corridors
et hubs mondiaux

S'INSPIRER D'AUTRES CORRIDORS ET HUBS MONDIAUX

Corridor de transport Mer du Nord– Rhin–Méditerranée

8

pays

12k

km de lignes
de chemin de fer

5k

km de voies
navigables
intérieures

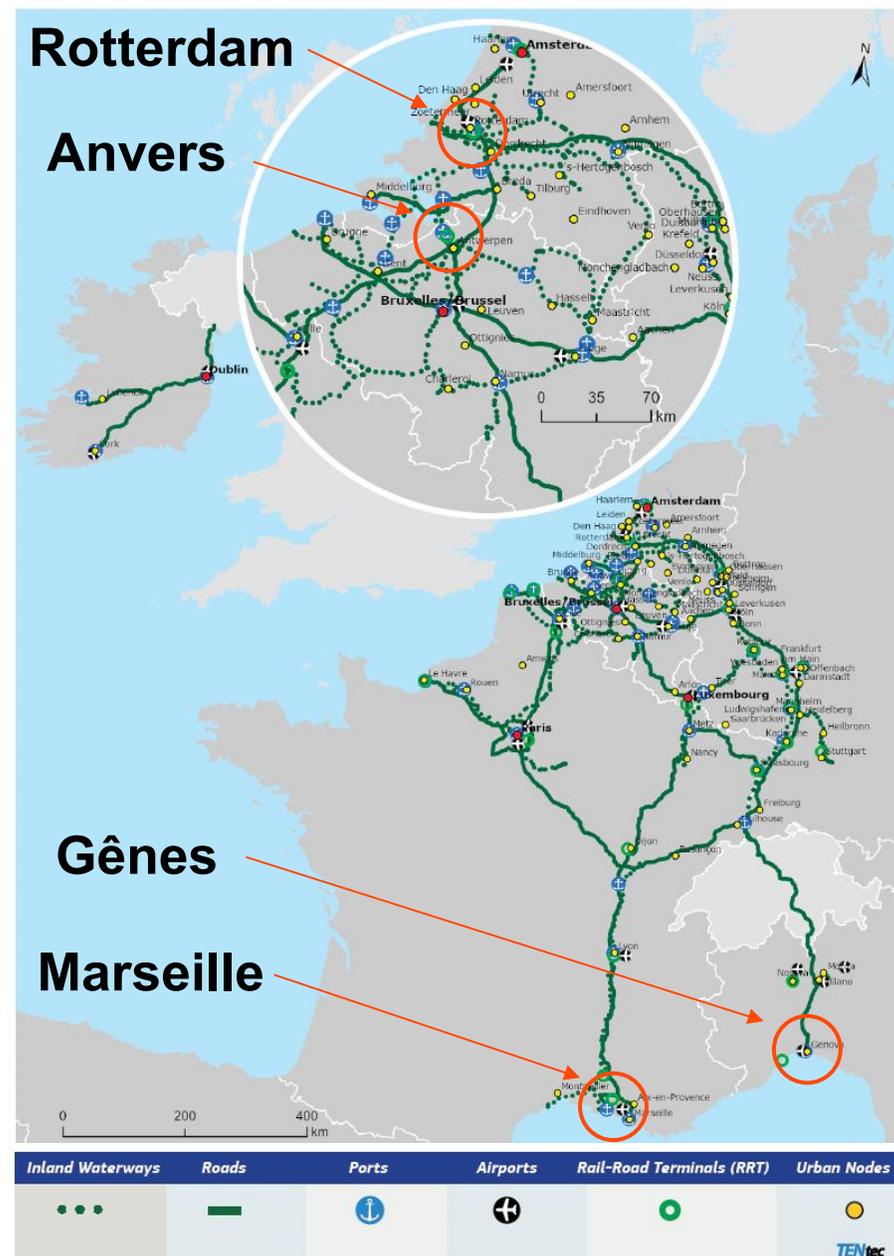
réalisations

- numérisation du corridor
- investissements dans les infrastructures pour améliorer la connectivité intermodale
- utilisation accrue de modes de transport durables

5k

km de routes

Commission européenne (2024)



Synchromodalité au port de Rotterdam

centre logistique
mondial

écosystème
multimodal
intégré

alignement actif
des parties
prenantes

objectif majeur de
connexion avec
l'arrière-pays

modalité synchronisée des flux de
marchandises à l'aide d'une plateforme
numérique

culture de confiance et de collaboration
avec le partage des données entre les
parties prenantes

Digital Inland Waterway - Area- Commission européenne (2017); Port de Rotterdam; World Maritime University & Trafikverket (2023)

CONCLUSION

Une vision commune pour 2025

Un corridor

Corridor de commerce et de transport SLGL

Deux leviers

Innovation

Collaboration

Trois piliers

Productivité

Infrastructure

Résilience

Vers un écosystème multimodal intégré, intelligent et résilient
LA PLATEFORME DU CORRIDOR SLGL

gvcdtlab.com

